

3290

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erhöhung der Zölle auf Zucker und Betriebsstoffen für Motoren.

(Vom 25. Juni 1935.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir unterbreiten Ihnen Botschaft und Entwürfe für zwei dringliche Bundesbeschlüsse über die Erhöhung der Zollansätze auf Zucker und Betriebsstoffen für Motoren. Der Bundesrat hat diese Zollerhöhungen mit Beschluss vom 25. Juni 1935 als vorsorgliche Massnahmen auf den 26. Juni 1935 in Kraft gesetzt. Sie sollen dem Bunde die Einnahme liefern zur Deckung bis Ende 1937 der seit Erlass des Bundesbeschlusses vom 13. Oktober 1933 bewilligten oder in sicherer Aussicht stehenden neuen Ausgaben.

I. Die Auswirkung des Finanzprogramms vom Jahre 1933 auf den Finanzhaushalt des Bundes.

Die auf Grund des Finanzprogramms zu ergreifenden finanziellen Massnahmen, d. h. die Einsparungen und die neuen Einnahmen, sollten nicht nur das Gleichgewicht im Finanzhaushalte des Bundes wiederherstellen, sondern zusammen mit andern Massnahmen administrativer, rechtlicher und organisatorischer Natur mithelfen, auch die finanzielle Lage der Bundesbahnen in Ordnung zu bringen. Den Bedarf berechnete der Bundesrat auf Grund der Annahme, dass die Verwaltungsrechnung des Bundes für das Jahr 1933 mit einem Fehlbetrag von rund 90 Millionen Franken abschliessen und dass bei den Bundesbahnen für das nämliche Jahr mit einem Ausfall von rund 55 Millionen Franken zu rechnen sein werde. Für die Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichtes wäre darnach eine Verbesserung der Finanzlage des Gesamthaushaltes des Bundes um 145 Millionen Franken nötig gewesen. In der Botschaft vom 2. September 1933 über die ausserordentlichen und vorübergehenden Massnahmen schätzte

der Bundesrat die Auswirkung der von ihm befürworteten Fiskalmassnahmen — Einsparungen und neue Einnahmen — insgesamt auf annähernd 146 Millionen Franken. Das mutmassliche Ergebnis hätte darnach ausgereicht, den mit dem Finanzprogramm angestrebten Zweck zu verwirklichen. Dabei war allerdings vorausgesetzt, dass einerseits die Einnahmen auf der bisherigen Höhe verharren und dass andererseits die Ausgaben des Bundes nicht anwachsen. Für den Fall, dass gleichwohl zusätzliche Belastungen nicht zu vermeiden wären, wurden Bundesrat und Bundesversammlung durch Art. 31 des Bundesbeschlusses verpflichtet, jeweilen auch die erforderliche Deckung zu beschaffen. Eine entsprechende Klausel fehlt für den ebenfalls möglichen Fall, dass die bisherigen wie übrigens auch die neuen Einnahmen hinter dem errechneten Ertrag zurückbleiben. Wegen der seit Aufstellung des Finanzprogramms in unserem Land sich immer schärfer und weitgreifender auswirkenden Wirtschaftskrise sind beide Möglichkeiten zur Tatsache geworden. Auf der einen Seite ergab sich die Notwendigkeit, neue zusätzliche Kredite bereitzustellen, besonders für die Beschaffung von Arbeitsgelegenheit und für Stützungsmaßnahmen notleidender Erwerbszweige. Auf der andern Seite macht sich seit geraumer Zeit eine fatale Schrumpfung unserer wichtigsten Einnahmen fühlbar. Dazu kommt, dass das von den eidgenössischen Räten genehmigte Finanzprogramm in mehrfacher Beziehung nicht unwesentlich hinter den Anträgen des Bundesrates zurückgeblieben ist. Schliesslich sind, jedenfalls für das erste Jahr ihrer Wirksamkeit, sowohl die Einsparungen als auch die neuen Einnahmen weniger ergiebig ausgefallen, als die Vorausberechnungen erwarten liessen..

Über die Auswirkung des Finanzprogramms hat der Bundesrat die Räte durch den Anhang zum Geschäftsbericht des Finanz- und Zolldepartementes für das Jahr 1934 näher unterrichtet. Wir begnügen uns, an dieser Stelle daran zu erinnern, dass die Einsparungen und neuen Einnahmen die Finanzlage des Gesamthaushaltes des Bundes im Jahre 1934 nur um nicht ganz 90 Millionen Franken zu verbessern vermochten. Dieses unzureichende Ergebnis ist namentlich daraus zu erklären, dass die Getränkesteuer gar keinen Ertrag abwarf, während die Einkünfte aus der fiskalischen Belastung der gebrannten Wasser lediglich 25% der Schätzung von 8 Millionen Franken erreichten.

II. Die Notwendigkeit zur Wiederherstellung des Gleichgewichtes im Finanzhaushalte des Bundes.

Angesichts des Rückganges bisheriger Einnahmen, des Hinzukommens neuer Ausgaben und der hinter den Erwartungen zurückgebliebenen Ergiebigkeit des Finanzprogramms konnte das Gleichgewicht im Finanzhaushalte des Bundes bei weitem nicht wiederhergestellt werden. So zeigt denn die Staatsrechnung für 1934 einen Rückschlag von 28,7 Millionen Franken, während die Gewinn- und Verlustrechnung der Bundesbahnen einen Fehlbetrag von 43 Millionen Franken aufweist. Da sich die Wirtschaftslage unseres Landes im laufenden Jahre eher noch ungünstiger gestalten wird als im verflossenen, darf

man sich nicht wundern, wenn das Jahr 1935 noch unbefriedigender abschliesst als sein Vorgänger. So oder anders werden die Fehlbeträge von Bund und Bundesbahnen zusammen 100 Millionen Franken nicht nur erreichen, sondern übersteigen. Diese Tatsache an sich genügt, um den Ernst der Finanzlage aufzuzeigen und entschlossen an die undankbare, aber keineswegs unlösbare Aufgabe heranzutreten, das Gleichgewicht im Finanzhaushalte wiederherzustellen. Dieses Ziel darf heute um so weniger aus dem Auge gelassen werden, als sich die Verhältnisse auf dem Anleihensmarkt von Grund auf verändert haben. Konnte man es noch vor wenigen Monaten mit einer Vermehrung von Anleihen und einer Belastung der Zukunft leichter nehmen, so haben wir heute die Pflicht, alles zu vermeiden, was uns Schwierigkeiten auf dem Anleihensmarkte bereiten könnte. Bund, Kantone und Gemeinden sind sich dieses Verhalten nicht nur selber schuldig, sondern auch der gesamten Wirtschaft, der eine Verteuerung des Zinsfusses neben allen andern nachteiligen Verhältnissen den Wiederaufbau weiter erschweren müsste. Wollen wir aber vom Geldmarkte möglichst unabhängig werden, so ist darnach zu trachten, so rasch als möglich das Gleichgewicht im Staatshaushalte herzustellen, um auch von dieser Seite her die Währung wirksam verteidigen zu können. Damit ist Holland erfolgreich geblieben, dieses Ziel erstrebt auch die grosse französische Nachbarrepublik. Unser kleines Land darf in der Behandlung der öffentlichen Finanzen nicht weniger sorgsam und strenge verfahren.

Wegen der starken Schrumpfung unserer bisherigen wichtigsten Einnahmen, der Zölle und Stempelabgaben, und angesichts des gewaltigen Verkehrsrückganges bei den Bundesbahnen erfordert die Wiederherstellung unter den heutigen Verhältnissen ein entschlossenes und zielbewusstes Handeln, eine weitgehende Solidarität aller Volksgenossen, aber auch sorgfältiges und objektives Abwägen aller wirtschaftlichen, sozialen und finanziellen Möglichkeiten. Ein schrittweises, aber planmässiges Vorgehen dürfte dabei richtiger sein als die sofortige totale Lösung im Sinne des Erlasses eines umfassenden neuen Finanzprogrammes. Neue Einnahmen und Einsparungen lassen sich unter den heutigen Verhältnissen überhaupt nicht «auf Vorrat» schaffen. Im gegenwärtigen Zeitpunkt, da sich der Bund mit verschiedenen weitgreifenden, wirtschaftlichen Massnahmen zur Anpassung an die veränderten Verhältnisse beschäftigt, lässt sich auch nicht genügend beurteilen, wie sich der Haushalt gestalten und entwickeln wird. Bei der geschwächten Wirtschaftslage sind zudem die einzelnen, möglicherweise in Betracht zu ziehenden Massnahmen, handle es sich nun um Einsparungen oder um die Erschliessung neuer Einnahmen, sorgfältig auf ihre Tragbarkeit zu untersuchen.

III. Der Bedarf zur Deckung der zusätzlichen Ausgaben.

Als erste Etappe, gewissermassen als Überbrückung, will der Bundesrat zunächst neue Einnahmen in dem Umfange erschliessen, als solche zur Deckung der zusätzlichen, seit Erlass des Finanzprogrammes bewilligten oder doch für den

Zeitabschnitt 1935/37 in sicherer Aussicht stehenden Ausgaben erforderlich sind. Er glaubt damit nicht länger zu warten zu können, weil die Inanspruchnahme einzelner durch dringlichen Bundesbeschluss bewilligter Kredite bzw. das Inkrafttreten solcher Beschlüsse ausdrücklich an die Voraussetzung geknüpft ist, dass vorerst die zur Deckung erforderlichen finanziellen Massnahmen verwirklicht werden. Das trifft besonders zu für die Kreditbewilligung von 40 Millionen Franken zur Krisenbekämpfung und Arbeitsbeschaffung nach dem Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1934. Eine entsprechende Klausel enthält ferner der Bundesbeschluss vom 4. April 1935 über den Ausbau der Strassen und des Strassennetzes im Alpengebiet. Zu verweisen ist ferner auf den Bundesbeschluss vom 5. April 1935 über die Fortsetzung der Hilfsmassnahmen für das schweizerische Hotelgewerbe. Eine Reihe anderer Kredite für neue Ausgaben sind ohne Vorbehalt der Deckung bewilligt worden, sei es, dass nicht zum vorneherein feststand, ob es sich tatsächlich um zusätzliche Belastungen handle, sei es in der stillschweigenden Voraussetzung, dass die erforderliche Deckung im Zusammenhange mit andern Kreditvorlagen beschafft werde.

Sie entnehmen der nachstehenden Übersicht, in welchem Ausmasse Kredite für zusätzliche, durch das Finanzprogramm vom 13. Oktober 1933 nicht gedeckte Ausgaben bewilligt oder erst nachgesucht wurden oder doch mehr oder weniger sicher in Aussicht stehen und wie diese neuen Ausgaben die Voranschläge der Jahre 1935/37 belasten.

Übersicht über die seit dem 13. Oktober 1933 bewilligten oder in Aussicht genommenen zusätzlichen Kredite für neue Ausgaben.

	Belastung des Voranschlages		
	1935	1936	1937
	in Millionen Franken		
1. Ergänzung der Bewaffnung und Ausrüstung der Armee, B. B. vom 31. Dezember 1933, jährliche Tilgungsquote	3,0	3,0	3,0
2. Kredithilfe für notleidende Bauern, B. B. vom 28. März 1934 ¹⁾	9,0	9,0	9,0
3. Neuordnung der militärischen Ausbildung, Bundesgesetz vom 28. September 1934	—	1,5	1,5
4. Krisenbekämpfung und Arbeitsbeschaffung, B. B. vom 21. Dezember 1934 ²⁾	18,0	18,0	18,0
5. Fortsetzung der Hilfsmassnahmen für das Hotelgewerbe, B. B. vom 5. April 1935	3,0	3,0	—
Übertrag	33,0	34,5	31,5

¹⁾ Für die Jahre 1936 und 1937 wird ein gleich hoher Kredit vorgesehen wie er im B. B. vom 28. März 1934 für die Jahre 1934 und 1935 enthalten ist.

²⁾ Sollte die Krise unverändert andauern, so dürfte auch für das Jahr 1937 ein Kredit im ungefähren Ausmass der Jahresquote gemäss B. B. vom 21. Dezember 1934 nötig sein.

	Belastung des Voranschlages		
	1935	1936	1937
	in Millionen Franken		
Übertrag	33,0	34,5	31,5
6. Ausbau der Strassen und des Strassennetzes im Alpengebiete, B. B. vom 4. April 1935 ¹⁾ . . .	—	7,0	7,0
7. Entschuldungsaktion für die Landwirtschaft, B. R. B. vom 12. April 1935, voraussichtliche jährliche Tilgungsquote während 18—20 Jahren	—	5,0	5,0
8. Übrige nicht gedeckte Kredite ca.	2,0	1,5	1,5
	<u>35,0</u>	<u>48,0</u>	<u>45,0</u>
Abzüglich: Ausgaben für gleiche oder ähnliche Zwecke, die im voraussichtlichen Rechnungs- ergebnis 1933 bereits enthalten waren:			
1. Notstandsarbeiten	12,6	12,6	12,6
2. Hilfsmassnahmen für das Hotelgewerbe gemäss B. B. vom 30. September 1932.	2,5	2,5	—
Verbleibende, ungedeckte neue Ausgaben	<u>20,0</u>	<u>33,0</u>	<u>32,5</u>

Für die Jahre 1935/37 ist also mit neuen, nicht gedeckten Ausgaben zu rechnen, welche den Voranschlag des laufenden Jahres mit rund 20 Millionen Franken, diejenigen für 1936 und 1937 mit mehr als 30 Millionen Franken belasten werden. Einzelne dieser Kredite werden zwar zum Teil auf spätere Jahre übertragen werden, wie umgekehrt die Jahre 1935 und 1936 Kredite enthalten, die in den Vorjahren nicht oder nicht voll beansprucht wurden. Ferner ist daran zu erinnern, dass die Jahre 1935, 1936 und 1937 mit den Raten für die fünfjährige Tilgung der Fehlbeträge der Staatsrechnungen 1933 und 1934 von 41,1 bzw. 28,7 Millionen Franken sowie des voraussichtlichen Fehlbetrages der Rechnung 1935 in folgendem Umfange belastet werden:

	Millionen Franken
Der Voranschlag 1935 mit	8,2
Der Voranschlag 1936 mit	13,9
Der Voranschlag 1937 ²⁾ mit	23,5

Auch diese Belastungen sind durch das Finanzprogramm des Jahres 1933 nicht gedeckt. Im Zeitabschnitt 1935/37 kämen also zu den vorstehenden Beträgen weitere zusätzliche Belastungen von 8—23 Millionen Franken zur Tilgung

¹⁾ Das Inkrafttreten dieses Beschlusses ist von der doppelten Voraussetzung abhängig, dass ein besonderer Zuschlag auf dem Benzinzoll erhoben und das Volksbegehren betreffend Ausbau der Alpenstrassen zurückgezogen oder von Volk und Ständen abgelehnt wird.

²⁾ Schätzungsweise nach Abzug des Ertrages der neuen fiskalischen Massnahmen für 6 Monate.

der Fehlbeträge der Jahre 1933, 1934 und 1935. Daraus ergäbe sich die Notwendigkeit, neue Mittel im Ausmasse von wenigstens 30—50 Millionen Franken zu beschaffen. Die Einnahmen aus den von uns beantragten und vorsorglich angeordneten Zollmassnahmen schätzen wir für ein ganzes Jahr auf höchstens 32 Millionen Franken. Im laufenden Jahr wird dieses Mehrerträgnis ungefähr der Hälfte eines Jahresertrages gleichkommen.

IV. Steuerpolitische Überlegungen für eine stärkere fiskalische Belastung von Zucker und Brennstoffen für Motoren.

Bei der Entschliessung des Bundesrates, zunächst einmal neue Einnahmen zu beschaffen, die vorweg als Deckung der zusätzlichen Ausgaben im Zeitabschnitt 1935/37 gedacht sind, war der Gesichtspunkt wegleitend, in der gegenwärtigen Zeit einer Verteuerung der Lebenshaltung weitgehend vorzubeugen.

1. Soweit die breiten Volksschichten in Frage kommen, dürfte die Zollerhöhung auf Betriebsstoffen für Motoren kaum fühlbar werden. In jüngster Zeit ist zudem von einem angesehenen schweizerischen Volkswirtschaftler auf Grund der Automobilbesteuerung in der Schweiz darauf hingewiesen worden, welche Reserven noch in der fiskalischen Schonung eines Bedürfnisses liegen, das zum Teil rein luxusmässigen und sportlichen Charakter besitzt ¹⁾.

Angesichts der gewaltigen Lasten, welche den Gemeinwesen — Bund, Kantonen und Gemeinden — aus der Anpassung ihrer Strassen für den Automobilverkehr erwachsen, wird der vorgeschlagenen Erhöhung des Benzinzolles die innere Berechtigung nicht abgesprochen werden können. Auch vom Standpunkte des harten Existenzkampfes aus gesehen, den die Eisenbahnen unter wesentlich erschwerten Bedingungen mit dem Strassenmotor zu bestehen haben, darf dem Automobil und dem Motorlastwagen billigerweise ein mehreres zugemutet werden.

Soweit die Fiskalmassnahmen nachteilig auf den Fremdenverkehr einwirken könnten, ermächtigt der Bundesbeschluss den Bundesrat, Erleichterungen in der fiskalischen Belastung der von ausländischen Automobilfahrern während ihres Aufenthaltes in der Schweiz gekauften Betriebsstoffen eintreten zu lassen ²⁾.

2. Bei der Zollerhöhung auf Zucker dürfte es ohne eine wenn auch ganz bescheidene Verteuerung der Lebenshaltung nicht abgehen. Nach dem schweizerischen Verständigungsindex der Lebenskosten trifft es auf die Indexfamilie (2 Erwachsene und 3 Kinder) einen Jahresbedarf an Zucker von 70 kg. Rechnet man auf Grund der erhöhten Zollbelastung mit einer Verteuerung des Detailpreises von 14 Rappen pro kg, so dürfte die monatliche Mehrausgabe pro Kopf der Bevölkerung 20 Rappen nicht übersteigen.

¹⁾ Vgl. dazu Zeitschrift für schweizerische Statistik und Volkswirtschaft, Jahrgang 1935, Seite 106.

²⁾ Vgl. dazu die weiteren Ausführungen auf Seite 27 der Botschaft.

3. Es ist nicht zu übersehen, dass der Zucker, abgesehen von seiner mannigfaltigen Verwendung in der Lebensmittelindustrie, in bedeutenden Mengen auch für Zwecke verwendet wird, die eine stärkere Zollbelastung geradezu als notwendig erscheinen lassen. Das gilt vorab für die Verwendung von Zucker zur Viehfütterung und zur Herstellung gebrannter Wasser.

4. Durch die beantragten Zollmassnahmen wird das Zollerträgnis im Jahre um 30—32 Millionen Franken gesteigert werden. Von diesem Mehrertrag entfällt ungefähr je die Hälfte auf den Zuckerzoll und auf den Benzinzoll. Durch die stärkere fiskalische Belastung wird indessen das Verhältnis zwischen direkter und indirekter Besteuerung kaum wesentlich beeinflusst. Zieht man in Betracht, dass das Zollerträgnis im engeren Sinne, d. h. ohne Berücksichtigung von Tabak und Benzin, im Zeitabschnitt 1932/34 um mehr als 40 Millionen Franken gesunken ist, so ergibt sich daraus der Schluss, dass die indirekte steuerliche Belastung gegenüber der direkten immer noch zurückbleibt.

V. Die Erhöhung der Zuckerzölle im besondern.

1. Zuckersteuer oder stärkere Zollbelastung.

Anlässlich der Beratung der Vorlage über eine weitere Fortsetzung der Bundeshilfe für die schweizerischen Milchproduzenten und für die Linderung der landwirtschaftlichen Notlage hat der Ständerat am 28. März 1934 folgendes Postulat Schöpfer angenommen:

«Der Bundesrat wird eingeladen, Bericht und Antrag vorzulegen über die Frage der Einführung einer Zuckerverbrauchssteuer zur Deckung der Ausgaben, die sich aus dem Vollzuge des Bundesbeschlusses über die Fortsetzung der Bundeshilfe für die Milchproduzenten ergeben.»

Bei der Prüfung dieses Postulates gelangten wir zum Schlusse, dass sich der verfolgte fiskalische Zweck einfacher und besser als durch eine Verbrauchssteuer durch eine Erhöhung der bestehenden Zollansätze auf Zucker erreichen lasse.

Nachdem es gelungen ist, die mit der Tschechoslowakei, Frankreich und Belgien bestehenden handelsvertraglichen Bindungen zu lösen, steht heute einer Erhöhung des Zuckerzolles in internationaler Hinsicht kein Hindernis mehr entgegen.

Der Hauptgrund, den Zucker fiskalisch im Wege der Zollbelastung zu besteuern, besteht darin, dass die verfassungsmässigen Grundlagen dazu durch Art. 28 und 29 der Bundesverfassung gegeben sind, während sie für die Einführung einer Zuckersteuer erst noch geschaffen werden müssten. Auch technisch besitzt diese Lösung den Vorzug grösserer Einfachheit.

Formell ist gleich vorzugehen wie bei der Erhöhung der Zollansätze für Kaffee, Kaffeesurrogate und Tee. Für eine Zollerhöhung zu fiskalischen Zwecken kann nicht auf die Bundesbeschlüsse vom 18. Februar 1921/26. April 1923 über die vorläufige Abänderung des Zolltarifs abgestellt werden. Auf Grund

dieser Beschlüsse ist der Bundesrat nur ermächtigt, die Zollansätze den wirtschaftlichen Verhältnissen anzupassen. Ihr Zweck besteht also lediglich darin, durch Änderung der bestehenden Zollansätze die Stellung der schweizerischen Wirtschaft im Wettbewerb mit dem Ausland und in Anpassung an die jeweiligen Verhältnisse von Handel, Industrie und Gewerbe zu wahren und zu stärken. Heute aber handelt es sich darum, die Einnahmen aus der Zollbelastung des Zuckers zu erhöhen. In Frage steht also eine Regelung, wie sie in Art. 28 und 29 der Bundesverfassung vorgesehen ist. Infolgedessen befürwortet der Bundesrat die Ordnung durch besondern Bundesbeschluss.

2. Wirtschaftliche Gesichtspunkte.

Für eine fiskalische Belastung erscheint der Zucker unter verschiedenen Gesichtspunkten besonders geeignet. In erster Linie ist festzustellen, dass die Zuckerpreise im Verhältnis zum Warenwert ausserordentlich niedrig sind und, wie den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen ist, noch ständig sinken. Im Dezember 1934 betrug der Grosshandelspreis weniger als die Hälfte des Preises im Juli 1914, auch der Kleinhandelspreis war ganz bedeutend niedriger als der Vorkriegspreis.

Schweizerische Grosshandelspreise für inländischen und ausländischen Kristallzucker.

Juli 1914 und 1930—1934.

	Zeitpunkt	Preis für 100 kg in Fr.	Index
1914	Juli	39.—	100
1930	Januar	35.11	90
	Februar	34.14	88
	März	33.57	86
	April	33.04	85
	Mai	31.79	82
	Juni	30.86	79
	Juli	30.43	78
	August	30.11	77
	September	27.93	72
	Oktober	29.46	76
	November	27.54	71
	Dezember	27.39	70
1931	Januar	27.46	70
	Februar	27.61	71
	März	28.57	73
	April	28.96	74
	Mai	27.86	71
	Juni	27.68	71

	Zeitpunkt	Preis für 100 kg in Fr.	Index
1931	Juli	27.61	71
	August	26.29	67
	September.	25.89	66
	Oktober.	25.54	65
	November.	24.79	64
	Dezember	24.14	62
1932	Januar	24.11	62
	Februar	24.29	62
	März	24.21	62
	April	23.21	60
	Mai.	22.48	58
	Juni	23.57	60
	Juli.	24.29	62
	August	24.29	62
	September.	23.71	61
	Oktober.	23.01	59
	November.	22.61	58
	Dezember	21.93	56
1933	Januar	21.61	55
	Februar	22.25	57
	März	22.36	57
	April	22.21	57
	Mai.	22.14	57
	Juni	22.21	57
	Juli.	21.96	56
	August	20.88	54
	September.	20.86	53
	Oktober.	20.71	53
	November.	20.25	52
	Dezember	20.27	52
1934	Januar	20.14	52
	Februar	20.04	51
	März	19.43	50
	April	18.89	48
	Mai.	18.71	48
	Juni	18.75	48
	Juli	18.62	48
	August	18.66	48
	September.	18.20	47
	Oktober.	17.79	46
	November.	17.38	45
	Dezember	17.29	44

Kleinhandelspreise und Index für Zucker,
 Juni 1914 und 1930—1934,
 per 1 kg in Rappen:

Zeitpunkt	Kristallzucker		Würfelzucker	
	Preis Rp.	Index	Preis Rp.	Index
1914 Juni	47	100	— ¹⁾	— ¹⁾
1930 Januar.	51	109	67	—
Februar	49	104	66	—
März.	48	103	66	—
April.	47	100	64	—
Mai	44	94	62	—
Juni	43	92	62	—
Juli	42	89	61	—
August.	41	87	61	—
September	41	86	60	—
Oktober	40	84	57	—
November	40	84	57	—
Dezember	39	85	56	—
1931 Januar.	39	83	56	—
Februar	39	82	56	—
März.	38	81	55	—
April.	38	81	55	—
Mai	38	81	55	—
Juni	38	81	55	—
Juli	38	80	54	—
August.	37	80	53	—
September	37	78	53	—
Oktober	36	77	52	—
November	36	76	51	—
Dezember	35	75	51	—
1932 Januar.	34	73	50	—
Februar	33	71	49	—
März.	33	71	49	—
April	33	70	48	—
Mai	32	69	48	—
Juni	32	68	47	—
Juli	32	68	47	—
August.	32	68	47	—
September	32	68	47	—
Oktober	32	68	47	—
November	32	68	47	—
Dezember	32	68	47	—

¹⁾ Für Juni 1914 keine Preisangaben, daher kein Index berechnet.

Zeitpunkt	Kristallzucker		Würfelzucker		
	Preis Rp.	Index	Preis Rp.	Index	
1933	Januar.	32	68	47	—
	Februar	32	67	47	—
	März.	31	66	47	—
	April.	31	66	47	—
	Mai	31	66	46	—
	Juni	31	66	46	—
	Juli	31	66	47	—
	August.	31	65	47	—
	September	30	65	47	—
	Oktober	30	64	47	—
	November	30	64	46	—
	Dezember	30	63	46	—
1934	Januar.	30	63	46	—
	Februar	30	63	46	—
	März.	30	63	46	—
	April.	29	62	46	—
	Mai	29	62	46	—
	Juni	29	62	45	—
	Juli	29	61	45	—
	August.	28	60	45	—
	September	28	60	45	—
	Oktober	28	59	45	—
	November	27	59	44	—
	Dezember	27	58	44	—

Vergleich mit den ausländischen Zuckerpreisen.

1935 (Ende April) betragen die Zuckerpreise in Rappen per Kilogramm:

Kristallzucker:

Schweiz:	Basel	Schaffhausen	Chur	Lugano	Lausanne	Genf
	0.18—0.19	0.23—0.24	0.25	0.25	0.25	0.23—0.25
Ausland:	Deutschland	Osterreich	Frankreich	Italien		
	0.90—1.05	0.75—0.85	0.60—0.85	1.60—1.75		

Würfelzucker:

Schweiz:	Basel	Schaffhausen	Chur	Lugano	Lausanne	Genf
	0.33—0.35	0.32—0.37	0.45	0.40	0.35—0.40	0.35—0.40
Ausland:	Deutschland	Österreich	Frankreich	Italien		
	1.00—1.20	0.85—0.90	0.75—0.90	1.73—1.85		

Die niedrigen Preise rühren von der allgemeinen Überproduktion und dem scharfen Konkurrenzkampf zwischen dem überseeischen Rohrzucker und dem europäischen Rübenzucker her. Auch bei einer wegen der stärkeren Zollbelastung eintretenden Erhöhung der Verkaufspreise dürften jene Preise im Verhältnis zum Warenwert doch niedrig bleiben.

Besonders geeignet für eine fiskalische Belastung erscheint der Zucker auch wegen seines starken Verbrauches. Wie aus der nebenstehenden Tabelle (vergl. folgende Seite) ersichtlich ist, wird Zucker in bedeutenden Mengen eingeführt.

Der Grossteil davon wird in der Schweiz verbraucht.

Zur Einfuhr kommt die eigene Zuckerproduktion. Die einzige Zuckerfabrik in der Schweiz, die Zuckerfabrik und Raffinerie Aarberg AG. in Aarberg, weist im Zeitraum 1923/24—1932/1933 folgende Produktionsmengen auf:

Jahre	Total	Zollpos. 68b Kristallzucker	Zollpos. 68c Pilé	Zollpos. 69 Brote	Zollpos. 70 Übrige Sorten
	q	q	q	q	q
1923/24 . . .	132,600	—	12,900	12,200	107,500
1924/25 . . .	136,200	9,300	3,100	15,200	108,600
1925/26 . . .	117,000	18,800	3,900	3,800	90,500
1926/27 . . .	136,850	32,200	5,000	10,350	89,300
1927/28 . . .	158,800	47,400	4,500	15,000	91,900
1928/29 . . .	162,900	41,500	5,300	14,200	101,900
1929/30 . . .	156,300	68,900	700	5,100	81,600
1930/31 . . .	156,000	70,800	1,600	2,900	80,700
1931/32 . . .	157,600	66,100	1,500	2,300	87,700
1932/33 . . .	205,600	115,800	800	3,900	85,100
Total	1,519,850	470,800	39,300	84,950	924,800
Jahresdurchschnitt. . .	151,985	47,080	3,930	8,495	92,480

Einfuhr von Zucker der Pos. 67/70 in den Jahren 1924—1933.

Jahre	Pos. 67 Menge q	Pos. 67a Menge q	Pos. 68a Menge q	Pos. 68b Menge q	Pos. 68c Menge q	Pos. 69 Menge q	Pos. 70 Menge q	Total Menge q
1924	43,669	—	114,861	1,013,906	81,022	21,006	12,400	1,286,864
1925	48,062	—	75,914	1,106,867	69,650	22,655	15,218	1,338,366
1926	47,122	—	96,721	1,115,115	54,295	14,485	7,735	1,335,473
1927	46,337	907	63,620	1,115,169	52,007	11,112	4,778	1,293,930
1928	42,054	1,405	115,630	1,253,514	52,257	10,804	5,984	1,481,648
1929	40,904	4,084	122,516	1,299,285	49,686	6,606	4,979	1,528,060
1930	38,193	2,880	91,427	1,354,146	45,677	7,788	10,217	1,550,328
1931	39,729	2,946	123,114	1,419,890	41,976	6,991	8,913	1,643,559
1932	36,765	855	149,777	1,438,907	39,417	5,214	14,516	1,685,451
1933	35,549	838	146,825	1,363,802	33,977	4,844	14,187	1,600,022
Total	418,384	13,915	1,100,405	12,480,601	519,964	111,505	98,927	14,743,701
Jahresdurchschnitt .	41,838	1,988	110,040	1,248,060	51,996	11,150	9,893	1,474,965

3. Die zollrechtlichen Bestimmungen des Beschlussentwurfes.

Der Gebrauchstarif regelt die Zollbelastung des Zuckers in den Pos. 67 bis 70 wie folgt:

Tarif-Nr.	Zucker:	Zollansatz
		Fr.
67	— Melasse und Sirup, roh oder gereinigt, ausgenommen Melasse der Nr. 67a	3.—
67a	— Melasse, roh, gegen Nachweis der Verwendung als Viehfutter	3.—
68a	— Rohzucker (Braunzucker)	— 20
68b	— — Kristallzucker; Traubenzucker (Stärkezucker) in fester Form; Kandiszucker	7.—
68c	— Stampf- (Pilé-)Zucker	8.—
69	— in Hüten, Platten, Blöcken usw.; Abfall von raffiniertem Zucker	10.—
70	— geschnitten oder fein gepulvert	13.—

Der Entwurf fasst in Art. 2 zunächst die Positionen 67 und 67a des Gebrauchstarifs zu einer Position, 67, zusammen. Eine Aufteilung rechtfertigt sich hier nicht, weil der Zollansatz derselbe ist. Der Tariftext übernimmt die wichtigsten Zuteilungsverfügungen des Bundesrates. Der geltende Zollansatz wird um Fr. 7 erhöht.

Wirtschaftlich besonders wichtig ist Position 68a. Sie umfasst schon nach dem geltenden Gebrauchstarif nur denjenigen Rohzucker, der zur Raffination bestimmt ist und in Zuckerfabriken verwendet wird, die inländische Rüben verarbeiten. Als solche Fabrik kommt einzig Aarberg in Betracht. Die Landwirtschaft hat ein Interesse daran, dass diese Fabrik möglichst grosse Mengen inländischer Rüben verarbeitet, vorausgesetzt, dass sie ihr einen annehmbaren Abnahmepreis gewährleistet. Die Gestehungskosten für aus solchen Rüben hergestellten Zucker stellen sich aber bedeutend höher als diejenigen für ausländischen Zucker. Eine Zuckerfabrik, die als Rohprodukt ausschliesslich inländische Rüben verwendet, könnte wirtschaftlich nicht bestehen. Sie muss vielmehr mit der Fabrikation von Rübenzucker die Raffination von ausländischem Rohzucker verbinden, der zudem fiskalisch nicht zu stark belastet werden darf. Im Hinblick darauf hat der geltende Gebrauchstarif für die Pos. 68a den begünstigten Ansatz von Fr. 0. 20 festgesetzt. Die Abfertigung zu diesem Ansatz wurde nur gegen Verwendungsverpflichtung gewährt. Überdies richtete der Bund jährlich an die Fabrik Aarberg eine Subvention für die Garantie des Rübenpreises, die sogenannte Anbauprämie, aus.

Durch die im Beschlussentwurf vorgesehene Erhöhung der Zölle auf Zucker der Positionen 68b—70 werden die Produktionsbedingungen für die Zuckerfabrik Aarberg wesentlich verbessert. Trotzdem kann sie eine grössere Menge inländischer Rüben zu einem angemessenen Abnahmepreis auch in Zukunft nur übernehmen, wenn ihr für zur Raffination eingeführten Rohzucker ein

verhältnismässig niedriger Zollansatz gewährt wird. Der Entwurf sieht Fr. 8 vor; gegenüber dem geltenden Ansatz beträgt die Erhöhung Fr. 7. 80, während sie z. B. für die Pos. 68b Fr. 15 ausmacht. Immerhin kann dieser Ansatz im Hinblick auf die Unsicherheit der in Betracht fallenden wirtschaftlichen Verhältnisse nicht unbedingt festgelegt werden. Art. 4 des Entwurfes behält daher dem Bundesrat ausdrücklich das Recht vor, unter Berücksichtigung besonderer wirtschaftlicher Verhältnisse, namentlich der Interessen der schweizerischen Landwirtschaft und der bestehenden Zuckerfabrik, den Zollansatz der Pos. 68a vorübergehend entsprechend abzuändern. Diese Ermächtigung entspricht derjenigen, welche die Bundesbeschlüsse vom 18. Februar 1921/26. April 1923 betreffend die vorläufige Abänderung des Zolltarifs dem Bundesrat allgemein einräumen.

Die erwähnten Bindungen der Zuckerzölle konnten nur gegen gewisse Zugeständnisse seitens der Schweiz gelöst werden. Das Wichtigste bildete die Beschränkung der Einfuhr von Rohzucker der Tarif-Nr. 68a auf ein Jahreskontingent von 20,000 Tonnen. Es dürfte immerhin auch unter der Voraussetzung ausreichen, dass der Zuckerrübenbau noch ausgedehnt wird und die Zuckerfabrik dieses Mehr zu angemessenen Preisen zu übernehmen hat.

In den Positionen 68b—70 sind die Zuckerarten unter zolltechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten etwas abweichend vom Gebrauchstarif aufgestellt worden. Massgebend dafür war wesentlich der Grad der Bearbeitung. Die fiskalisch wichtigste Position ist — wie aus der Tabelle der Einfuhrmengen (S. 21) hervorgeht — die Pos. 68b. Hier beträgt die Erhöhung des Zollansatzes Fr. 15 per 100 kg brutto. Für die übrigen Positionen erreichen die Erhöhungen Fr. 14 bis Fr. 17.

Bei Anwendung der Ansätze des Entwurfes und ungefähr gleichbleibenden Einfuhrmengen dürfte mit einem Mehrertrag an Zolleinnahmen aus Zucker von 14—16 Millionen Franken gerechnet werden.

Art. 3 des Entwurfes regelt die Frage des Rückzollens in analoger Weise wie Art. 8 des Bundesratsbeschlusses vom 27. Oktober 1933 über die Besteuerung des Tabaks. Auch hier wird nur eine teilweise Rückerstattung der bezahlten Zölle vorgesehen, und zwar soll der Rückzoll ungefähr der durch den vorliegenden Entwurf vorgenommenen Zollerhöhung entsprechen.

VI. Die erhöhte Zollbelastung von Benzin und Benzol sowie andern Brennstoffen zu motorischen Zwecken.

a. Benzin und Benzol.

1. Benzin und Benzol zu motorischen Zwecken, in der Folge kurz «Benzin» genannt, haben als Fiskalquellen bereits Verwendung gefunden. Die gegenwärtige Zollbelastung beruht auf dem Bundesratsbeschluss vom 7. Dezember 1923, wodurch der Eingangszoll auf Benzin zu motorischen Zwecken von Fr. 10 auf Fr. 20 per 100 kg brutto erhöht wurde. Der Bundesrat erstattete

hierüber den Räten unterm 17. Dezember 1923 einen besondern Bericht. Die Zollerhöhung wurde durch die Bundesversammlung genehmigt, und zwar durch den Ständerat am 3. April 1924, durch den Nationalrat am 18. Juni 1925. Der Ständerat erteilte jedoch dem Bundesrat gleichzeitig den Auftrag, «mit Beförderung den Räten Bericht und Antrag zu unterbreiten über die Gewährung von Bundessubventionen an die Kantone für die Verbesserung und den Unterhalt der dem Automobilverkehr dienenden Hauptstrassen».

Dieses Postulat führte in der Folge zum Bundesbeschluss vom 21. September 1928 betreffend die Ausrichtung von Bundesbeiträgen an die Kantone für die Automobilstrassen. Dieser Bundesbeschluss wurde dem Referendum unterstellt, das jedoch nicht ergriffen wurde. Art. 2 hat folgenden Wortlaut:

«Die Hälfte des Jahresertrages aus dem Zuschlagszoll auf Benzin und Benzol zu motorischen Zwecken, soweit der Zoll den Einheitssatz von zehn Franken per 100 kg brutto übersteigt, wird den Kantonen als Subvention für die Verbesserung und den Unterhalt der dem Automobilverkehr dienenden öffentlichen Strassen ausgerichtet.

Der Bundesrat ist befugt, andere Brennstoffe zu motorischen Zwecken sowie Stoffe zu deren Erzeugung mit Zuschlagszöllen zu belegen, deren Höhe der fiskalischen Belastung von Benzin und Benzol entsprechen soll. Der Ertrag ist gemäss Absatz 1 zu verwenden.»

In Ausführung von Art. 2, Abs. 1, dieses Beschlusses wurden den Kantonen bis Ende 1933 Subventionen im Gesamtbetrage von

Fr. 68,041,580 ausgerichtet. Für das Jahr 1934 erreicht diese Subvention rund

» 11,980,000, wodurch sich der Gesamtbetrag der Subvention auf

Fr. 80,021,580 erhöht.

2. Die Einfuhr von Benzin und Benzol hat seit dem Jahre 1923 um ein Mehrfaches zugenommen. Den 448,000 q des Jahres 1923 steht im Jahre 1934 eine Menge von 2,185,471 q gegenüber (Tabelle 1). Diese Steigerung erklärt sich wiederum aus den Zahlen der Tabellen 4 und 5, wonach 16,697 Personenwagen und 6342 Lastwagen und Traktoren sowie 10,510 Motorrädern des Jahres 1923 67,583 Personenwagen und Autobusse, 20,434 Lastwagen, Traktoren, Lieferungs- und Spezialwagen sowie 31,432 Motorräder des Jahres 1933 gegenüberstehen. Die entsprechenden Zahlen des Jahres 1934 sind noch nicht erhältlich.

3. Nach dem Bundesratsbeschluss vom 7. Dezember 1923 unterliegt Benzin zu motorischen Zwecken einem einheitlichen Zollansatz von Fr. 20 per q brutto, d. h. einschliesslich 15% Tarazuschlag. Diese Belastung wurde, wie bereits erwähnt, durch die Bundesversammlung als solche genehmigt. Der Bundesbeschluss vom 21. September 1928 verfolgte somit nicht den Zweck, diese Zollbelastung nochmals gutzuheissen, er wollte lediglich die Grundlage für die den Kantonen auszurichtenden Subventionen an die Kosten des

Strassenunterhalts schaffen. Darnach fällt die Hälfte des Ertrages aus der vom Bundesrate durch Beschluss vom 7. Dezember 1923 vorgenommenen Zoll-erhöhung den Kantonen als Subvention für die Verbesserung und den Unterhalt der dem Automobilverkehr dienenden öffentlichen Strassen zu. Dieser Zollaufschlag wird als Zuschlagszoll, der vor dem 10. Dezember 1923 in Kraft gewesene Zoll dagegen als «Einheitssatz» bezeichnet, womit aber keineswegs eine dauernde Festlegung dieses letztern beabsichtigt war. Wir verweisen hiefür auf das stenographische Bulletin der Bundesversammlung, Ständerat, Wintersession 1927, S. 318.

Nach dem Wortlaute des Bundesbeschlusses vom 21. September 1928 setzt sich die heutige Zollbelastung zusammen aus dem Grundzoll (Einheitssatz)	von Fr. 10 per q brutto
und dem Zuschlagszoll	von <u>Fr. 10 per q brutto</u>
	Total <u>Fr. 20 per q brutto</u>

Hievon verbleiben dem Bund . .	Fr. 10 Grundzoll
plus $\frac{1}{2}$ des Zuschlagszolles	<u>Fr. 5</u>
	Total Fr. 15

per q brutto, während die andere Hälfte des Zuschlagszolles, also ebenfalls Fr. 5 per q brutto, d. h. $\frac{1}{4}$ der Gesamtzollbelastung, den Kantonen als Subvention ausgerichtet wird.

	Millionen Franken
Der Zollertrag aus Benzin erreichte im Jahre 1934	47,9
hievon wurden $\frac{1}{4}$, d. h. nahezu	12
als Subvention für die Kantone ausgeschieden, so dass dem Bunde verblieben rund	35,9

Die heutige Zollbelastung für 100 kg brutto, d. h. einschliesslich 15% Tarazuschlag, stellt sich, wie erwähnt, auf Fr. 20, was einer Belastung von 100 kg netto von Fr. 23 entspricht. Bei Annahme eines mittleren spezifischen Gewichtes von 725 g per Liter ergibt sich eine Zollbelastung per Liter von 16,7 Rappen. Heutiger Einheitspreis ab Zapfsäule per Liter 36 Rappen.

Gegenüber dem heutigen Preise war der Kleinhandelspreis für Benzin vor dem Inkrafttreten des Zollzuschlages (10. Dezember 1923) unvergleichlich höher. Beispielsweise wurden während des Krieges 120 Rappen, im Jahre 1923 74 Rappen per Liter verlangt. Seither hat der Benzinpreis mannigfaltige Wandlungen erfahren.

4. Eine weitere Zollerhöhung auf Benzin von Fr. 8 per 100 kg brutto erscheint dem Bundesrat wirtschaftlich tragbar.

Unter der bisherigen Ordnung haben die Kantone aus dem Benzinzoll ungeahnt hohe Beträge erhalten und werden sie weiter beziehen, solange Benzin und andere aus dem Auslande eingefuhrte oder im Inland hergestellte Brennstoffe als Automobilbetriebsstoff nicht ersetzt werden. Andererseits musste der

Bund durch den Beschluss vom 21. September 1928 auf diesen Teil der Einnahmen, die er sich durch Erhöhung des Benzinzolles von 10 auf 20 Franken sichern wollte, verzichten, die Bundeskasse erhielt nur die Hälfte des damals als notwendig erachteten Betrages. Diesen Ausfall wird der Bund in irgendeiner Art wieder einzuholen versuchen müssen. Er beansprucht deshalb den gesamten Ertrag aus der vorgeschlagenen Erhöhung. Bei diesem Mehrerträgnis gehen die Kantone gleichwohl nicht leer aus, einzelne von ihnen sollen auf Grund des Bundesbeschlusses vom 4. April 1935 über den Ausbau der Strassen und des Strassennetzes im Alpengebiet neben ihrem Anteil aus dem bisherigen Zuschlagzoll Beiträge von zusammen jährlich 7 Millionen Franken erhalten.

Wir beantragen daher eine Erhöhung des Grundzolles (Einheitssatz) von Fr. 10 auf Fr. 18 per 100 kg brutto. Die neue Belastung wird sich damit wie folgt gestalten:

Grundzoll, bisher Fr. 10	Fr. 18
Zuschlagzoll, wie bisher	» 10
Total Belastung	<u>Fr. 28</u>

Bei Annahme einer jährlichen Einfuhrmenge von rund 2 Millionen Meterzentner Bruttogewicht wird der Zollaufschlag von Fr. 8 per 100 kg brutto eine Mehreinnahme von 16 Millionen Franken ergeben.

Bei voller Überwälzung auf den Kleinhandelspreis ergäbe sich rein arithmetisch ein Preisaufschlag von 6,7, praktisch vermutlich von 7 Rappen pro Liter (Tabelle 6). Bei Annahme des heutigen Zapfsäulenpreises von 36 Rappen ergäbe sich somit ein neuer Literpreis von 43 Rappen. Dieser Preis entspräche annähernd demjenigen, wie er noch im Jahre 1933 in bestimmten Bergzonen anzutreffen war. Sollte ein Teil der Erhöhung vom Auslande übernommen werden, so würde sich der neue Preis noch entsprechend niedriger gestalten.

5. Ein Vergleich mit dem Auslande, d. h. mit unsern Nachbarländern ergibt folgendes Bild:

Die fiskalische Belastung beträgt in:

Deutschland	per 100 kg netto ca. Fr. 31.20
Frankreich	» 100 » » » 49.—
Italien	» 100 » » » 45.—
Österreich	» 100 » » » 33.—
Schweiz	» 100 » » » 23.—

Entsprechend dieser Belastung stellt sich der Kleinhandelspreis pro Liter in diesen Ländern wie folgt:

Deutschland, Benzin 38 Pfennig	46 Rappen
Frankreich, Benzin 2.45/2.50 franz. fr.	49/50 Rappen
Italien, Benzin 1.90 Lire	49 Rappen
Österreich, Benzin 59 Groschen	34 Rappen zum Notenkurs 42 Rappen zum Goldkurs
Schweiz { bisher	36 Rappen
{ neu	43 Rappen

Die Schweiz und Österreich besitzen gegenüber den Nachbarländern bisher die niedrigsten Kleinverkaufspreise (Tabelle 3). Der auffällig niedrige Benzinpreis in Österreich dürfte vornehmlich auf eine Art Dumping zurückzuführen sein. Andererseits sind das höhere spezifische Gewicht des in Österreich hauptsächlich zum Ausschank kommenden Benzins (751 bis 755 g) sowie der kürzere und vor allem billigere Transportweg (Donau) des rumänischen Benzins als Faktoren in der Benzinpreisgestaltung Österreichs anzusehen.

Das künftige Verhältnis des schweizerischen Benzinpreises zu jenem in den meisten Nachbarstaaten wird sich auch bei einem Schweizerpreis von 42 oder 43 Rappen nicht wesentlich ändern. Die von gewissen Kreisen geäußerten Befürchtungen, wonach ein Aufschlag des Benzinzolles in der Schweiz den Fremdenverkehr beeinträchtigen müsste, erscheinen uns nicht begründet. Allerdings hat Italien zur Hebung des Fremdenverkehrs kürzlich besondere Steuererleichterungen auf Benzin eingeführt, das ausländische Touristen für ihre vorübergehend in Italien eingeführten Automobile verbrauchen. Auch die in Deutschland angeschriebenen Ausschankpreise für Benzin kommen dem ausländischen Touristen, der sich im Besitze von Registermark befindet, in Wirklichkeit niedriger zu stehen. Unter diesen Umständen wird noch zu prüfen sein, ob nicht auch die Schweiz als Reiseland im Interesse ihres Fremdenverkehrs eine Erleichterung in der fiskalischen Belastung der von ausländischen Automobilfahrern während eines vorübergehenden mehrtägigen Aufenthaltes in der Schweiz gefassten Benzins sollte eintreten lassen.

Eine Anregung hiezu mit konkreten Vorschlägen ist dem eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement kürzlich von einer die Interessen der Hotellerie vertretenden Seite zugegangen. Darin wird beantragt, Benzin auf dem Wege der Zollermässigung zu einem um 10 Rappen per Liter unter dem allgemeinen Ausschankpreise stehenden Preis an die zu vorübergehendem Aufenthalt eingereisten Automobiltouristen zu verabfolgen. Ein vorläufiger Meinungsaustausch unter den interessierten Departementen (Volkswirtschaft, Post und Eisenbahn, Finanz und Zoll) hat ergeben, dass die Frage näherer Prüfung wert erscheint. Sie erhält ihre besondere Bedeutung im Hinblick auf die vorgenommene Benzinzollerhöhung. Der Bundesrat nimmt eine derartige Erleichterung bereits auf den Beginn des Sommer-Reiseverkehrs 1935 in Aussicht.

6. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass Benzin zu andern als motorischen Zwecken gegen Nachweis der Verwendung wie bisher zu Fr. 1 per q brutto nach Tarifnummer 1065a zugelassen wird.

b. Andere Brennstoffe zu motorischen Zwecken.

1. Bereits in seinem vorläufigen Bericht vom 19. November 1924 zum Postulat des Ständerates vom 3. April 1924, sodann in seiner Botschaft vom 23. November 1927 über den Erlass eines Bundesbeschlusses betreffend die Ausrichtung von Bundesbeiträgen an die Kantone für die Automobilstrassen hat der Bundesrat auf die Möglichkeiten hingewiesen, welche zu einer Beein-

trächtigung des fiskalischen Ertragnisses aus dem Benzinzoll und damit der Subventionen an die Kantone führen könnten. Diesen Möglichkeiten Rechnung tragend, erteilt Art. 2, Abs. 2, des Bundesbeschlusses vom 21. September 1928 dem Bundesrate die Befugnis,

— andere Brennstoffe zu motorischen Zwecken sowie

— Stoffe zu deren Erzeugung

mit Zuschlagszöllen zu belegen, deren Höhe der fiskalischen Belastung von Benzin und Benzol entsprechen soll.

Gestützt hierauf haben wir unterm 28. November 1933 beschlossen, Produkte der Zollarifpositionen 1126/1128 und 1131b (Mineralöle, Rohöle und dergleichen), welche im Inlande zur Erzeugung von Betriebsstoffen zu motorischen Zwecken verwendet werden, je nach der verhältnismässigen Ausbeute an Motorenbetriebsstoff bestimmten Zollzuschlägen zu unterwerfen. Dieser vorsorgliche Beschluss ist bis heute praktisch nicht angewendet worden, weil die Verarbeitung von Rohölen auf Benzin und Benzol in der Schweiz noch nicht festen Fuss gefasst hat. Immerhin ist selbstverständlich, dass die für diesen Fall vorgesehenen Zollzuschläge auf Rohölen einem Zollzuschlag auf Benzin und Benzol anzupassen sind.

Von der weitergehenden Befugnis, Produkte der oben erwähnten Tarifnummer, welche als solche, d. h. ohne Weiterverarbeitung, als Motorenbetriebsstoffe Verwendung finden, ebenfalls mit Zollzuschlägen zu belegen, hat der Bundesrat dagegen bis heute noch keinen Gebrauch gemacht, einmal mit Rücksicht auf die Lage der Rohölmotoren erzeugenden einheimischen Industrie, sodann im Hinblick auf die bisher noch verhältnismässig geringe Anzahl der mit Rohölmotoren betriebenen Fahrzeuge (Camions, Autobusse usw.). Nachdem nun aber die Verhältnisse zu einer weitem Erhöhung des Benzinzolles zwingen und die Herstellung von Rohölmotoren im Inlande inzwischen verschiedene technische Verbesserungen erfahren hat, erscheint die Möglichkeit der Gefährdung des Benzinollertragnisses in unmittelbare Nähe gerückt. Eine Anpassung der Zollbelastung auf Rohölen zu motorischen Zwecken an den Benzinzoll lässt sich daher nicht länger umgehen.

2. Unserem Finanz- und Zolldepartement wurde empfohlen, zugleich mit der Erhöhung des Benzinzolles auch den Zoll für Produkte der Zollarifposition 643b («Petroleumrückstände zu Feuerungszwecken, unter Vorbehalt der nötigen Kontrollmassnahmen») zu erhöhen und den bisherigen Zoll von 30 Rappen per 100 kg brutto dem Benzinzoll anzupassen. Die Anregung erwartet von einer derartigen Massnahme eine Verschiebung des Brennmaterialbedarfes zugunsten des einheimischen Holzes.

Für die Tarifposition 643b besteht eine vertragliche Bindung mit Polen. Die Einfuhr von «Petroleum-Rückständen» belief sich im Jahre 1934 auf rund 1,6 Millionen Meterzentner mit einem Zollertrage von rund $\frac{1}{2}$ Million Franken (Tabelle 7). Abgesehen davon, dass im Hinblick auf die vertragliche Bindung mit Polen eine Zollerhöhung nicht ohne weiteres vorgenommen werden könnte, sprechen noch andere Gründe dagegen.

Über die Verwendung von «Petroleum-Rückständen» orientiert die folgende Aufstellung:

Verwendung:	
für Zentralheizungen	ca. 37 %
» Industriefeuerung (Heizung der Öfen der Schwerindustrie für die Karburatation von Gas usw.)	ca. 36 %
» Backofenfeuerung.	ca. 9 %
» stationäre Motoren	ca. 18 %
	<hr/> 100 %

Eine Verbrauchsverschiebung zugunsten des Holzes böte wohl in forstwirtschaftlicher Beziehung einen gewissen Anreiz. Aber auch unter der Voraussetzung, dass der Zollansatz der Tarifnummer 643b von 30 Rappen auf 10 Franken erhöht würde, wäre nicht mit Sicherheit zu erwarten, dass auf das Holz als Feuerungsmittel zurückgegriffen würde, vielmehr dürfte dann in vermehrtem Masse die billigere Kohle zur Feuerung herangezogen werden. Dazu kamere der für die heutige Lage der gewerblichen Produktion bedeutsame Nachteil, dass für Erstellung und Einrichtung von Zentralheizungen zur Ölfеuerung und für Ölbrenner die Nachfrage zuruckginge. Dies würde unsere Maschinenindustrie schädigen und den Anstrengungen zur Milderung der Arbeitslosigkeit entgegenwirken. Aus diesen Gründen dürfte es sich empfehlen, zurzeit von einer solchen Massnahme abzusehen.

3. Anders liegen die Verhältnisse für Öle, welche zur Speisung von Fahrzeugmotoren Verwendung finden, und zwar vorab für solche Fahrzeuge, welche zum Personen- und Gütertransport dienen. Diese Öle werden heute grundsätzlich nach Tarifnummer 1128 und, soweit Petroleum und Petroleumsurrogate in Frage kommen, nach Nummer 1126 und 1127 zum nämlichen Ansatz von 3 Franken per 100 kg brutto verzollt. Die Verwendung von Petroleum und Petroleumsurrogaten zu motorischen Zwecken ist heute noch nicht von Belang und kommt mehr für Traktoren in Betracht. Immerhin erscheint es angesichts der ständigen Fortschritte der Technik nicht ausgeschlossen, dass diese Stoffe mit der Zeit in höherem Masse als Motorentriebstoff verwendet werden und das Benzin, sofern eine Anpassung an den Benzinzoll unterbliebe, verdrängen könnten. Im Interesse der lückenlosen Erfassung sämtlicher Produkte, welche als Motorentriebmittel in Frage kommen können, erweist es sich daher als unumgänglich, auch das gewöhnliche Petroleum (Leuchtpetroleum) der Tarifnummer 1126 und Petroleumsurrogate der Nummer 1127 zu erfassen. Selbstverständlich ist keine Rede davon, sämtliches Petroleum schon bei der Einfuhr mit dem erhöhten Zoll zu belasten. Dagegen muss das Petroleum, gleich wie dies hiernach in bezug auf die Rohöle beschrieben ist, einem Reversverfahren unterstellt werden. Die Einfuhr soll mithin gegen Revers zum bisherigen Ansätze von 3 Franken per q brutto nach Tarifnummer 1126 und die Belastung des in der Folge zum Antriebe von Motorfahrzeugen verwendeten Petroleums

mit dem erhöhten Zoll auf dem Wege der Nachzahlung der Zolldifferenz stattfinden können.

Wichtiger als Petroleum sind zurzeit die übrigen für motorische Zwecke in Frage kommenden und im Handel allgemein unter dem Namen Gasöl, Heizöl, Rohöl, Schweröl bekannten Rückstände der Rohpetroleumdestillation, nachstehend kurz «Rohöl» genannt. Ihre Einfuhr erfolgt zum weitaus grössten Teil gegen Revers und unter der Bezeichnung «Petroleumrückstände zu Feuerungszwecken», nach Tarifnummer 643b zu 30 Rappen per q brutto. Werden derartige Öle in der Folge für Automobile, Industrietraktoren usw. verwendet, so erfolgt die nachträgliche Zollbelastung mit 3 Franken nach Tarifnummer 1128 auf dem Wege der Zollnachzahlung. Nur der kleinste Teil des eingeführten Rohöls, nämlich derjenige, dessen Verwendung zu motorischen Zwecken zum vorneherein, d. h. schon anlässlich der Einfuhr, feststeht, wird direkt nach Tarifnummer 1128 zu 3 Franken per q brutto verzollt. Für die Jahre 1933/34 ergibt sich folgendes Bild (vgl. auch Tabelle 7).

Jahr	Verzollungen unter	Nachträgliche Verzollung	Direkte Verzollung
	Revers nach Tarifnummer 643b	nach Tarifnummer 1128	nach Tarifnummer 1128
	q netto	q netto	q netto
1933.	1,522,660	50,891	18,832
1934.	1,631,080	53,127	30,147

Die Anzahl der im Verkehr befindlichen, mit Rohöl betriebenen Autobusse und Lastwagen dürfte heute ca. 800 betragen. Bisher unterblieb eine Anpassung an den Benzinzoll, weil man die Entwicklung des Baues von Schwerölmotoren im Interesse der einheimischen Industrie nicht hindern wollte. Dieses Bestreben soll auch fernerhin wegleitend bleiben, doch lässt sich eine wenigstens teilweise, vorwiegend als Massnahme zur Sicherung des Benzinzollertrages gedachte Anpassung aus den bereits angeführten Gründen nicht vermeiden. Eine vollständige Anpassung müsste Rücksicht nehmen auf:

- a. die Zollbelastung im Verhältnis zum Warenwert exklusive Zoll. Sie beträgt heute beim Benzin 213 %, beim Rohöl bloss 46 %;
- b. auf den Brennstoffverbrauch per 100 km bzw. auf die Arbeitsleistung mit 100 kg Brennstoff. Es ist festgestellt, dass mit einer bestimmten Menge Rohöl kilometrisch eine erheblich grössere Fahrleistung erzielt wird als mit der nämlichen Menge Benzin.

Diese Tatsache würde, bei vollständiger Anpassung des Rohölzollens an den Benzinzoll, für Rohöl zu motorischen Zwecken einen Zollansatz bedingen, der sich höher stellt als der Ansatz auf Benzin zu motorischen Zwecken. Wir möchten aber, wie bereits angedeutet, nicht so weit gehen und beantragen eine Erhöhung der bisherigen Belastung von 3 Franken um 13 Franken, d. h. auf eine Totalbelastung von 16 Franken per q brutto, wobei der Grundzoll (Einheitsatz) auf 6 Franken und der Zuschlagszoll auf 10 Franken per q brutto festzusetzen wäre. Die Hälfte des Zuschlagszollens würde den Kantonen als Sub-

vention im Sinne von Art. 2, Abs. 1, des Bundesbeschlusses vom 21. September 1928 ausgerichtet.

Rohöl zum Betriebe von landwirtschaftlichen Traktoren, Strassenwalzen, Strassenbaumaschinen und dergleichen sowie von Lastschiffen würden wir wie bisher nach Tarifnummer 643b zu 30 Rappen per q brutto, Petroleum und Petroleumsurrogate zu den nämlichen Verwendungszwecken dagegen nach Tarifnummer 1126 und 1127 zu 3 Franken per q brutto zulassen.

Um den Kreis der Erfassung sämtlicher Motorentriebstoffe lückenlos zu schliessen, erweist es sich endlich als notwendig, die Möglichkeit der fiskalischen Belastung auch derjenigen Motorentriebmittel vorzusehen, welche im Inland aus andern als den in vorliegender Botschaft erwähnten oder unter die Bestimmungen von Art. 2, Abs. 2, des Bundesbeschlusses vom 21. September 1928 fallenden Stoffen hergestellt werden. Wir denken dabei vorab an Benzol aus Abfallprodukten der Kohlenvergasung.

Die jährliche Mehreinnahme aus der Zollerhöhung auf Rohöl zu motorischen Zwecken dürfte mit ca. 1,000,000 Franken veranschlagt werden.

Wir haben einen vorsorglichen Bundesratsbeschluss im vorstehenden Sinne bereits gefasst und ihn zur Verhinderung von Spekulationen sofort in Kraft gesetzt. Darin wird die Rückerstattung der Differenz zwischen dem bisherigen und dem erhöhten Zoll an den Berechtigten in Aussicht gestellt, falls die Zoll-erhöhung nicht die Zustimmung der Bundesversammlung finden sollte.

Benzin und Benzol.

Einfuhrmengen und Zollertrag seit dem Jahre 1923.

Jahr		Menge	Zollertrag
		q netto	Fr.
1923:	Belastung Fr. 10 per q brutto gemäss BRB vom 8. Juni 1921	447,679	5,502,628
1924	Belastung Fr. 20 per q brutto gemäss BRB vom 7. De- zember 1923	476,583	6,549,115 ¹⁾
1925		697,984	13,894,337 ²⁾
1926		761,980	12,508,447 ³⁾
1927		951,409	20,762,004 ⁴⁾
1928		1,183,145	26,017,061 ⁵⁾
1929		1,400,205	30,709,605 ⁶⁾
1930		1,588,878	34,987,233 ⁷⁾
1931		1,818,941	39,933,781 ⁸⁾
1932		2,042,551	44,820,864 ⁹⁾
1933		1,954,268	42,685,211 ¹⁰⁾
1934	2,185,471	47,923,530 ¹¹⁾	
1935	Ende April	538,258	12,947,200 ¹²⁾
1)	Nicht inbegriffen provisorisch erhobene Zölle		Fr. 4,113,214
2)	idem		» 1,736,786
3)	Nach Abzug der Rückstellung für die Kantone		» 5,462,772
4)	Nach Abzug der Rückvergütungen für Benzin und Benzol, das zu andern als motorischen Zwecken verwendet worden ist		» 1,656,080
5)	idem		» 1,702,247
6)	idem		» 2,205,387
7)	idem		» 2,334,532
8)	idem		» 2,751,625
9)	idem		» 2,907,933
10)	idem		» 3,118,109
11)	idem		» 3,164,678
12)	idem		» 1,378,380

Fiskalische Belastung des Benzins.

(Mai 1935.)

	per 100 kg netto
	Fr.
I. Schweiz	23.—
II. Ausland:	
Deutschland ca.	31.20
Frankreich »	49.—
Italien »	45.—
Österreich »	33.—

**Handelsstatistischer Mittelwert franko Schweizergrenze unverzollt
per 100 kg netto.**

Jahr	Wert	Zollbelastung per q	
		brutto	netto
	Fr	Fr.	Fr.
1923	50.67	10.—	12.—
1924	42.96	} 20.—	} 23.—
1925	40.65		
1926	36.40		
1927	26.20		
1928	24.93		
1929	27.27		
1930	25.14		
1931	14.80		
1932	13.74		
1933	12.19		
1934	10.59		
1935, Ende April	9.48		

Kleinhandelspreise für Benzin, Jahr 1935.

(Mittelpreis per Liter.)

I. Schweiz (Einheitspreis)	36 Rappen
II. Ausland:	
Deutschland	46 »
Frankreich: St-Louis	45 »
Pontarlier	50 »
Italien	49 »
Österreich	35 »

Bestand an Personenwagen, Lastwagen, Motorrädern in der Schweiz1910, 1913, 1914, 1917, 1922—1933 ¹⁾).

Jahr	Personen- wagen	Lastwagen ²⁾	Motorräder	Total ²⁾	Einwohner pro Motor- fahrzeug
Ende Jahr 1910 . .	2,276	326	4,647	7,249	518
» April 1913 . .	4,665	751	4,954	10,370	374
» » 1914 . .	5,411	920	5,504	11,835	328
» Jahr 1917 . .	5,076	1,216	3,113	9,405	413
» Juni 1922 . .	15,011	5,790	9,753	30,554	127
» » 1923 . .	16,697	6,342	10,510	33,549	116
» Jahr 1924 . .	22,540	8,253	13,664	44,457	88
» » 1925 . .	28,697	8,929	18,967	56,593	70
» » 1926 . .	36,070	10,357	23,600	70,027	57
» » 1927 . .	42,369	12,078	31,534	85,981	46
» » 1928 . .	50,168	13,143	38,432	101,743	39
» » 1929 . .	55,149	15,905	42,306	113,360	36
» » 1930 . .	60,735	17,520	46,421	124,676	33
» » 1931 . .	65,106	19,227	46,875	131,208	31
» » 1932 ¹⁾					
» » 1933 . .	67,583	20,484	31,432	119,449	34

¹⁾ Der Bestand im Jahre 1932 ist nicht ermittelt worden.²⁾ Einschliesslich Traktoren.

Bestand an Personenwagen, Lastwagen und Motorrädern 1933. Ertrag der kantonalen Abgaben auf Motorfahrzeuge 1933. Benzinzollanteil der Kantone 1934.

Kantone	Personenwagen Autobusse	Last-, Lieferungs-, Spezialwagen	Motorräder	Total	Ertrag der kantonalen Abgaben für Motorfahrzeuge	Benzinzoll-Anteil der Kantone 1934
					Fr.	Fr
Zürich	11,565	3,805	3,811	19,181	6,764,254	1,203,876
Bern	11,024	2,254	5,878	19,156	4,600,000	1,599,927
Luzern	2,520	867	1,251	4,638	1,300,000 ²⁾	437,997
Uri	138	57	88	283	45,110 ²⁾	136,467
Schwyz	405	159	450	1,014	302,000 ²⁾	243,617
Obwalden	128	46	104	278	50,966	98,507
Nidwalden.	114	18	52	184	55,000 ²⁾	67,827
Glarus	376	106	219	701	163,314	252,993
Zug.	442	137	182	761	190,000 ²⁾	173,296
Freiburg	1,602	403	1,207	3,212	468,494	443,058
Solothurn	2,131	555	1,172	3,858	990,256	420,908
Baselstadt.	3,566	1,362	1,153	6,081	1,261,901	495,258
Baselland	1,536	598	905	3,039	608,064	296,199
Schaffhausen	762	253	506	1,521	280,750	96,216
Appenzell A.-Rh.	411	111	79	601	173,263	172,716
Appenzell I.-Rh.	46	20	42	108	19,944	36,475
St. Gallen	3,280	887	1,783	5,950	1,593,960	732,888
Graubünden	1,040	118	645	1,803	305,778	978,634
Aargau	3,497	795	2,761	7,053	1,852,171	808,553
Thurgau	1,969	472	1,440	3,881	1,048,000 ²⁾	465,703
Tessin	2,290	895	1,509	4,694	1,340,000 ²⁾	825,545
Waadt	7,631	1,716	2,426	11,773	3,799,249	1,065,560
Wallis	889	466	799	2,154	442,380	455,629
Neuenburg	2,279	657	1,125	4,061	855,521	356,721
Genf	7,942	1,501	1,845	11,288	1,854,789	116,312
	67,533	18,258 ¹⁾	31,432	117,273 ¹⁾	30,365,164	11,980,882
	Traktoren	2,176		2,176		
		20,434		119,449		

¹⁾ Ohne Traktoren.
²⁾ Annähernd.

Benzin
spez. Gewicht 0,725.

Bei einem Zoll- ansatz per kg brutto von Rappen	ergibt sich eine Zollbelastung per Liter von Rappen	Bei einem Zoll- ansatz per kg brutto von Rappen	ergibt sich eine Zollbelastung per Liter von Rappen
1	0,8335	17	14,1695
1,5	1,2502	17,5	14,5862
2	1,6670	18	15,0030
2,5	2,0837	18,5	15,4197
3	2,5005	19	15,8365
3,5	2,9172	19,5	16,2532
4	3,3340	20	16,6700
4,5	3,7507	20,5	17,0867
5	4,1675	21	17,5035
5,5	4,5842	21,5	17,9202
6	5,0010	22	18,3370
6,5	5,4177	22,5	18,7537
7	5,8345	23	19,1705
7,5	6,2512	23,5	19,5872
8	6,6680	24	20,0040
8,5	7,0847	24,5	20,4207
9	7,5015	25	20,8375
9,5	7,9182	25,5	21,2542
10	8,3350	26	21,6710
10,5	8,7517	26,5	22,0877
11	9,1685	27	22,5045
11,5	9,5852	27,5	22,9212
12	10,0020	28	23,3380
12,5	10,4187	28,5	23,7547
13	10,8355	29	24,1715
13,5	11,2522	29,5	24,5882
14	11,6690	30	25,0050
14,5	12,0857	30,5	25,4217
15	12,5025	31	25,8385
15,5	12,9192	31,5	26,2552
16	13,3360	32	26,6720
16,5	13,7527		

Tabelle 6b.

Benzin
spez. Gewicht 0,725.

Eine Zollbelastung per Liter von Rappen	erfordert einen Zollansatz per kg brutto von Rappen	Eine Zollbelastung per Liter von Rappen	erfordert einen Zollansatz per kg brutto von Rappen
1	1,2	16,5	19,8
1,5	1,8	16,67	20,0
2	2,4	17,0	20,4
2,5	3,0	17,5	21,0
3	3,6	18,0	21,6
3,5	4,2	18,5	22,2
4	4,8	19,0	22,8
4,5	5,4	19,5	23,4
5	6,0	20,0	24,0
5,5	6,6	20,5	24,6
6	7,2	21,0	25,2
6,5	7,8	21,5	25,8
7	8,4	22,0	26,4
7,5	9,0	22,5	27,0
8	9,6	23,0	27,6
8,335	10,0	23,5	28,2
8,5	10,2	24,0	28,8
9	10,8	24,5	29,4
9,5	11,4	25,0	30,0
10	12,0	25,5	30,6
10,5	12,6	26,0	31,2
11	13,2	26,5	31,8
11,5	13,8	27,0	32,4
12	14,4	27,5	33,0
12,5	15,0	28,0	33,6
13	15,6	28,5	34,2
13,5	16,2	29,0	34,8
14	16,8	29,5	35,4
14,5	17,4	30,0	36,0
15	18,0	30,5	36,6
15,5	18,6	31,0	37,2
16	19,2	31,5	37,8
		32,0	38,4

Zollbelastung des Benzins.

	Bisher	Zuschlag	Neu
a. 100 kg brutto	Fr.	Fr	Fr
= 86,95 kg netto	20.—	8.—	28.—
= 120 Liter à 0,725 spez. Gewicht			
b. 100 kg netto	23.—	9.20	32.20
= 138 Liter à 0,725 spez. Gewicht			
c. 100 Liter à 0,725 spez. Gewicht	16.67	6.67	23.34
Es ergibt sich hieraus folgende Detailzollbelastung auf 1 kg brutto:	Rp.	Rp.	Rp
= 0,8695 kg netto	20	8	28
= 1,2 Liter à 0,725 spez. Gewicht oder	23	9,2	32,2
auf 1 kg netto	16,7	6,7	23,4
auf 1 Liter à 0,725 spez. Gewicht			

Tabelle 7.

Einfuhr von «Petroleum-Rückständen».

(Gasöl, Heizöl, Rohöl, Schweröl und dergleichen.)

Jahr	Verzollung nach Pos. 643 b (Re- vers) zu 30 Rp. per q brutto	Zollnachzahlung nach Pos. 1128 zu Fr. 3.— per q brutto	Direkte Einfuhr nach Pos. 1128 zu Fr. 3.— per q brutto
	q netto	q netto	q netto
1929	711,741	523	keine Angaben vorhanden
1930	791,462	10,216	
1931	974,900	28,235	
1932	1,316,823	40,802	
1933	1,522,660	50,891	
1934	1,631,080	53,127	30,147

Zisternenverkaufspreise für «Gasöl».

(Zisternenverkaufspreise an Grossisten franko Basel unverzollt).

Zeit	Preis per 100 kg
	Fr.
Vor 11. Juli 1932	5.65
11. Juli bis 15. November 1932	6.65
16. November 1932 bis 31. Oktober 1933	7.40
1. November bis 22. November 1933	8.—
Ab 23. November 1933	8.45
16. Februar bis 15. März 1934	8.50
April 1934	8.35
Mai 1934	8.20
Juni 1934	8.—
Juli 1934	7.80
August 1934	7.65
September 1934	7.50
Oktober 1934	7.50
November 1934	7.50
Dezember 1934	7.50
Mai 1935	7.50

Für den Weiterverkauf im Inland kommen zum Grossistenpreis, ausser den Zollgebühren und der durchschnittlichen Inlandsfracht, noch folgende Verschleisspesen hinzu:

bei Bezügen von über 10,000 kg:	Zufuhrgebühr ca. Fr. 1.— per q
» » » 4001 bis 10,000 kg:	Zuschlag von Fr. 1.20 bis Fr. 2.— per q
» » » 1000 bis 4000 kg:	Zuschlag von Fr. 2.— bis Fr. 3.20 per q
» » » Einzelfass, bis 1000 kg:	Zuschlag von Fr. 3.— bis Fr. 4.20 per q

Zollbelastung von «Gasöl» für Fahrzeugmotoren.

	Bisher	Neu
	Fr.	Fr.
a. 100 kg brutto = 86,95 kg netto	3.—	16.—
b. 100 kg netto (+ 15% Tarazuschlag)	3.45	18.40
	Rp.	Rp.
c. 1 kg brutto = 0,8695 kg netto	3	16
d. 1 kg netto	3,45	18,4
Zisternenverkaufspreis an Grossisten, verzollt (Basel) per 100 kg netto:		
Preis franko Grenze, unverzollt	7.50	7.50
Zoll einschliesslich 15% Tarazuschlag	3.45	18.40
Zisternenpreis für Grossisten, verzollt Grenze	10.95	25.90

VII. Dringlichkeitsklausel und Befristung.

In noch viel stärkerem Masse als für den Bundesbeschluss über die Erhöhung der Zölle auf Kaffee, Kaffeesurrogate und Tee erscheint für die vorliegenden Beschlüsse wegen der ersten Finanzlage und der absoluten Notwendigkeit, so rasch als möglich das Gleichgewicht im Finanzhaushalte des Bundes wiederherzustellen, eine möglichst rasche Inkraftsetzung geboten. Die Beschlüsse sind daher mit der Dringlichkeitsklausel zu versehen. Da trotzdem, wie beim vorerwähnten Bundesbeschluss, die Gefahr besteht, dass die Auswirkung der neuen Beschlüsse durch umfangreiche Voreindeckungen der Händler auf lange Zeit hinaus illusorisch gemacht werde, hat der Bundesrat im Sinne einer vorsorglichen Massnahme schon durch seine Beschlüsse vom 25. Juni 1935 entsprechende Zollerhöhungen vorgenommen, wie sie die vorliegenden Entwürfe vorsehen. In Übereinstimmung mit den auf Grund des eidgenössischen Finanzprogramms vom 18. Oktober 1933 getroffenen Massnahmen sollen die Zoll-erhöhungen bis zum 31. Dezember 1937 in Kraft bleiben. Diese Beschlüsse bedürfen einer nachträglichen Gutheissung durch die Bundesversammlung.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 25. Juni 1935.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

R. Minger.

Der Bundeskanzler:

G. Bovet.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss
 über
die Erhöhung der Zölle auf Zucker.

Die Bundesversammlung
 der schweizerischen Eidgenossenschaft,
 gestützt auf Art. 28 und 29 der Bundesverfassung,
 nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 25. Juni 1935,

beschliesst:

Art. 1.

Vom Bundesratsbeschluss vom 25. Juni 1935 über die Erhöhung der Zölle auf Zucker wird in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen.

Art. 2.

Tariftext und Zollansätze der Tarifnummern 67—70 des Gebrauchstarifs vom 8. Juni 1921 werden wie folgt abgeändert:

Tarif- Nr.		Ansatz per 100 kg brutto
	Zucker:	
67	— Melasse und Sirup, roh oder gereinigt; Traubenzucker (Stärkezucker), Maltose und dergleichen Zucker in Sirupform	Fr. 10.—
68a	— Rohzucker (Braunzucker)	Fr. 8.—

NB. ad. 68a. Nach dieser Nummer wird nur der zur Raffination in der bestehenden Zuckerfabrik Aarberg bestimmte Rohzucker bis zu einem Jahreskontingent von total 20,000 t zugelassen.

Rohzucker, für welchen diese Voraussetzungen nicht zutreffen, ist wie Kristallzucker nach Tarifnummer 68b zollpflichtig.

Tarif- Nr.		Ansatz per 100 kg brutto
	Zucker:	
68b	— Kristallzucker, ohne nachträgliche mechanische Verarbeitung; Traubenzucker (Stärkezucker), Maltose und dergleichen Zucker in fester Form sowie Kandiszucker	Fr. 22.—
69	— Stampf- (Pilé-) Zucker; Abfälle von raffiniertem Zucker	Fr. 25.—
70	— anderer	Fr. 27.—
	NB. ad 70. Hierunter fällt u. a. Zucker in Hüten, Platten, Blöcken, Zucker geschnittener, gepulverter; mechanisch zerkleinerter Kristallzucker usw.	

Art. 3.

Bei der Ausfuhr zuckerhaltiger Fabrikate (Kondensmilch, Schokolade, Konfiserie usw.), für deren Herstellung nachweislich zu den vorgenannten Ansätzen verzollter Zucker verwendet worden ist, wird unter Vorbehalt der nötigen Kontrollmassnahmen für je 100 kg des dem Fabrikat zugefügten Zuckers ein Zollbetrag zurückerstattet von:

Fr. 7 für Zucker der Pos. 67
Fr. 15 für Zucker der Pos. 68b/70.

Art. 4.

Unter Berücksichtigung besonderer wirtschaftlicher Verhältnisse, namentlich der Interessen der schweizerischen Landwirtschaft und der bestehenden Zuckerfabrik, kann der Bundesrat den in diesem Beschluss für Rohzucker der Tarifnummer 68a vorgesehenen Zollansatz vorübergehend entsprechend abändern.

Art. 5.

Dieser Beschluss wird als dringlich erklärt; er bleibt in Kraft bis zum 31. Dezember 1937.

Der Bundesrat ist mit dem Vollzug beauftragt.



(Entwurf.)

Bundesbeschluss
über
die Erhöhung der Zölle auf Motorentreibstoffen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Art. 28 und 29 der Bundesverfassung,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 25. Juni 1935,

beschliesst:

Art. 1.

¹ In Abänderung des Bundesratsbeschlusses vom 7. Dezember 1923 wird der Zoll auf Benzin und Benzol zu motorischen Zwecken (Nr. 1065b des Gebrauchszolltarifs) von Fr. 20 auf Fr. 28 per 100 q brutto erhöht.

² Diese Zollbelastung zerfällt in Abänderung von Art. 2, Abs. 1, des Bundesbeschlusses vom 21. September 1928 betreffend die Ausrichtung von Bundesbeiträgen an die Kantone für die Automobilstrassen in den Grundzoll von Fr. 18 und den Zuschlagszoll von Fr. 10 per q brutto. Die Hälfte des Jahresertrages aus dem Zuschlagszoll wird den Kantonen als Subvention im Sinne von Art. 2, Abs. 1, des vorerwähnten Bundesbeschlusses ausgerichtet.

³ Benzin und Benzol, das durch die eidgenössische Postverwaltung, die Schweizerischen Bundesbahnen und die vom Bunde konzessionierten öffentlichen Transportunternehmungen zur Ausführung der im amtlichen Kursbuche aufgeführten fahrplanmässigen Kurse verwendet wird, kann gegen Nachweis der Verwendung und unter Vorbehalt der nötigen Kontrollmassnahmen zum Ansätze von Fr. 10 per q brutto zugelassen werden.

⁴ Im Interesse des schweizerischen Fremdenverkehrs wird der Bundesrat ermächtigt, für Benzin, das von eingereisten ausländischen Touristen während eines vorübergehenden mehrtägigen Aufenthaltes in der Schweiz als Treibstoff für ihre Fahrzeuge gefasst wurde, unter Vorbehalt der nötigen Kontrollmassnahmen eine Erleichterung in der fiskalischen Belastung eintreten zu lassen.

Art. 2.

¹ Für die Produkte der Tarifnummern 1126, 1127 und 1128 des Gebrauchszolltarifs («Mineral- und Teeröle»), die zum Antriebe von Fahrzeugmotoren Verwendung finden, werden besondere Tarifnummern 1126*a*, 1127*a* und 1128*a* mit dem Ansätze von Fr. 16 per 100 kg brutto geschaffen.

² Diese Zollbelastung zerfällt in den Grundzoll von Fr. 6 und den Zuschlagszoll von Fr. 10 per q brutto. Die Hälfte des Jahresertrages aus dem Zuschlagszoll ist gemäss Art. 1, Abs. 2, zu verwenden.

³ Mineral- und Teeröle der Zolltarifnummern 1126*a*, 1127*a* und 1128*a*, die von der eidgenössischen Postverwaltung, den Schweizerischen Bundesbahnen und den vom Bunde konzessionierten öffentlichen Transportunternehmungen zur Ausführung der im amtlichen Kursbuch aufgeführten fahrplanmässigen Kurse verwendet werden, können gegen Nachweis der Verwendung und unter Vorbehalt der nötigen Kontrollmassnahmen von der Entrichtung des Zuschlagszolles befreit und zum blossen Grundzoll von Fr. 6 per q brutto zugelassen werden.

⁴ Der Bundesrat ist ermächtigt, Mineral- und Teeröle der Zolltarifnummern 1126*a*, 1127*a* und 1128*a*, welche zum Antriebe von landwirtschaftlichen Traktoren, Strassenwalzen, Strassenbaumaschinen und dergleichen sowie von Lastschiffen Verwendung finden, zu einem ermässigten Zollansätze zuzulassen.

Art. 3.

Der Bundesrat ist befugt, in Ausführung des Bundesbeschlusses vom 21. September 1928, Art. 2, Abs. 2, andere Brennstoffe für Motoren sowie Stoffe zu deren Erzeugung mit Zuschlagszöllen zu belegen. Ebenso ist er befugt, einen Ausgleichszoll auf solchen im Inlande erzeugten Motorenbetriebsstoffen zu erheben, die aus andern, bei der Verarbeitung eingeführter Rohstoffe entstandenen Produkten und Abfällen herrühren.

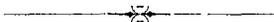
Art. 4.

Dem Bundesratsbeschluss vom 25. Juni 1935, der die neuen Ansätze vorsorglich auf den 26. Juni 1935 in Kraft gesetzt hat, wird die Genehmigung erteilt.

Art. 5.

¹ Dieser Beschluss wird als dringlich erklärt; er bleibt bis zum 31. Dezember 1937 in Kraft.

² Der Bundesrat wird mit dem Vollzug beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erhöhung der Zölle auf Zucker und Betriebsstoffen für Motoren. (Vom 25. Juni 1935.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1935
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	3290
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.07.1935
Date	
Data	
Seite	9-44
Page	
Pagina	
Ref. No	10 032 697

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.