

Textbeitrag für "Schweizer Landtechnik"

Was kostet landwirtschaftlicher Dieseltreibstoff
in den westeuropäischen Ländern ?

R. Studer, FAT-Tänikon

Treibstoffe sind in allen westeuropäischen Ländern mit erheblichen Fiskalabgaben belastet. Diese dienen teilweise zum Bau und Unterhalt des Strassennetzes.

Abb. 1 vermittelt einen Einblick in die Preisgestaltung für Dieseltreibstoff in der Schweiz.

Da landwirtschaftliche Motorfahrzeuge zur Hauptsache auf den Feldern und auf dem Hof eingesetzt sind und nur zu einem geringen Umfang das öffentliche Strassennetz benützen (die teuren Autobahnen und Autostrassen sind ihnen ganz verschlossen), so ist es angebracht, wenn die für die Landwirtschaft bestimmten Treibstoffe von dieser Besteuerung ganz oder wenigstens teilweise entlastet werden. Unter schweizerischen Verhältnissen würden die Treibstoffe (zum vollen Preis gerechnet, linke Säule von Abb. 1), je nach Auslastung und Belastung des Traktors, zwischen 20 % und 30 % der jährlichen Traktor-Betriebskostenbeanspruchung^{en}.

Nach der Treibstoffverbilligung (gemäss rechter Säule von Abb. 1) sinkt dieser Anteil auf 10 - 15 %. Ein Treibstoff-Preisanstieg von 10 Rp. pro Liter erhöht die durchschnittlichen Betriebskosten ^{pro Stunde} um 5 bis 10 Rp. pro 10 PS Nennleistung.

In der vorliegenden Studie, die im Auftrag der CEA-Arbeitsgruppe Mechanisierung im Herbst 1978 (Stichtag 1. November) verfasst wurde, ging es darum, den Grad und die Art und Weise der Rückerstattung in verschiedenen Ländern Westeuropas zu untersuchen. An der Umfrage beteiligten sich neun Länder (A, B, BRD, DK, E, F, NL, SF und CH).

Die wichtigsten Resultate sind in Abb. 2 zusammengefasst. Mit Ausnahme von Dänemark findet in allen acht übrigen, an der Umfrage beteiligten Ländern in irgend einer Form eine Rückvergütung statt. In fünf Ländern (B, F, SF, NL und E) erfolgte eine direkte Verbilligung des in der Landwirtschaft verwendeten Dieseltreibstoffes. Um Missbräuche feststellen zu können, wird dort dem landwirtschaftlichen Treibstoff eine spezielle Farbe beigemischt. In einem Land (BRD) erfolgt die Rückvergütung nach Massgabe des nach Faktura ausgewiesenen Verbrauches. Und in zwei weiteren Ländern (A, CH) wird die Rückvergütung nach Massgabe der bewirtschafteten Fläche berechnet und dem Bewirtschafter am Jahresende zurückerstattet. Dänemark kennt keine Rückerstattung; vermutlich deshalb, weil in Dänemark die Besteuerung des Dieseltreibstoffes ohnehin sehr tief ist.

Die Verbilligung ist je nach Land verschieden und variiert von rund 30 % (A) bis 55 % (BRD). Der nach Abzug der Verbilligung noch zu zahlende Dieseltreibstoffpreis ist in der Schweiz mit 0.576 sFr. pro Liter am höchsten, gefolgt von Oesterreich mit 0.458 sFr. Die Länder Dänemark, Niederlande, Deutschland und Frankreich weisen mit 0.394 bis 0.346 sFr. einen mittleren und die drei Länder Spanien,

Belgien und Finnland mit 0.15 bis 0.25 sFr. den tiefsten Dieseltreibstoffpreis für die Landwirtschaft auf.

Schlussfolgerung

Auch unter dem Einfluss der weltweiten Energieverknappung ist die Treibstoffverbilligung beziehungsweise die Rückerstattung der zu Unrecht erhobenen Fiskalbelastung auf dem in der Landwirtschaft verbrauchten Dieseltreibstoff ein wichtiges und gerechtfertigtes Element zur Tiefhaltung der landwirtschaftlichen Produktionskosten. Da langfristig mit einem weiteren Anstieg der Treibstoffpreise zu rechnen ist, muss alles daran gesetzt werden, dass diese Rückvergütungen erhalten bleiben, beziehungsweise in einzelnen Ländern auf den maximal möglichen Satz erhöht werden.

Abb. 1: Dieseltreibstoffpreis und fiskalische Belastung in der Schweiz, Stand November 1978.

Abb. 2: Internationaler Vergleich der Dieseltreibstoffpreise sowie Art und Höhe der Verbilligung für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge. Stand November 1978.

Abb. 1: Dieseltreibstoffpreis und fiskalische Belastung
in der Schweiz, November 1978

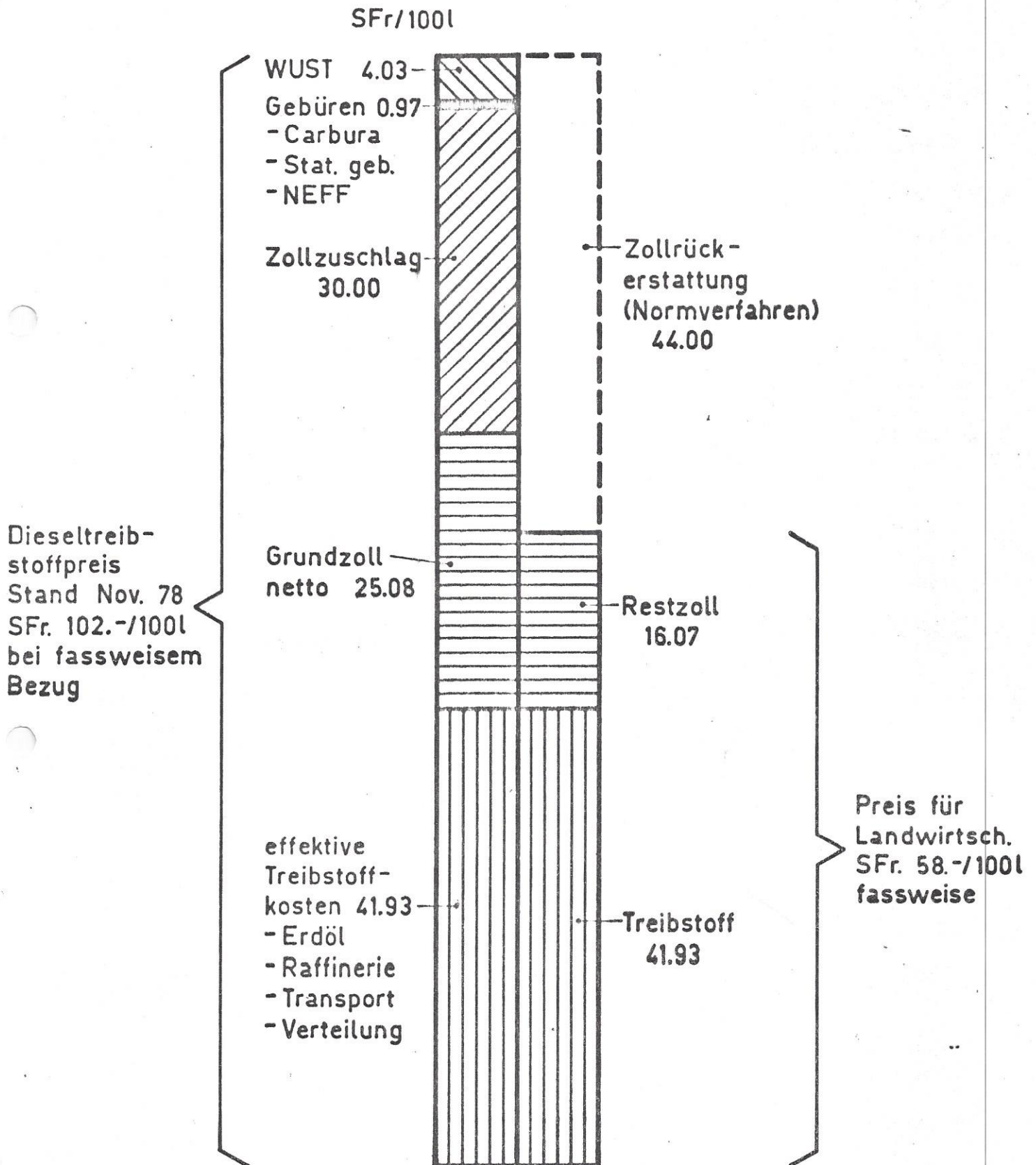


Abb. 2: Internationaler Vergleich der Dieseltreibstoffpreise und Verbilligung für Landwirtschaftliche Motorfahrzeuge. Stand November 1978

