

Vielmehr nahm der Vertreter des Finanzministeriums, Herr Sektionschef Dr. Leopold Foaß, das Wort, um betreffend die Benzinsteuerfrage zu erklären, daß es für ihn eine recht schwere Aufgabe sei, gegen diese, die Steuerfrage betreffender Argumente anzukämpfen, weil sie fast alle in großer Maße eine große Berechtigung für sich haben. Die Stellung des Finanzministeriums in dieser Frage ist folgende: Das Mineralsteuergesetz stammt aus dem Jahre 1882. Schon dieses Gesetz hat für gewisse Verwendungszwecke von Benzin die Befreiung von der Steuer, die mit 14 Kronen für 100 Kilogramm festgesetzt war, vorausgesetzt, und zwar für Lösungs- und Extraktionszwecke, also für rein gewerbliche Zwecke. Damals war diese Steuerbefreiung vollständig ausreichend, da eine weitere Verwendung des Benzins nicht bekannt war. In der Mitte der neunziger Jahre ergab sich das Bedürfnis nach Erweiterung dieser Steuerbegünstigung, und zwar für zwei Zwecke: 1. für den Motorenbetrieb, 2. zur Reinigung der Petroleumgeschäfte, also eine rein montanotechnische Angelegenheit. Die Regierungsvorlage vom Jahre 1866 beabsichtigte, die Betriebskraft für das Kleingewerbe zu verbilligen. Damals war in Oesterreich der Betrieb von Benzinmotoren nur in Form der Stahlmotoren bekannt. Das Gesetz vom Jahre 1866 erteilte der Regierung die Genehmigung, jenes Benzin, das im Betriebe von Motoren verwendet wird, von der Steuer zu entlasten. Zur Laufe der Jahre sind nun die Automobilmotoren dazugekommen und die bestehende Steuerfreiheit wurde auch auf diese ausgedehnt. Man war von Haus aus gewiß nicht beabsichtigt, eine Steuerfreiheit für einen Verwendungszweck einzuräumen, der gar nicht im Rahmen und Bereiche jener Absichten gelegen war, die zur Zeit der Schaffung dieser Gesetzesnovelle maßgebend war, und wenn man sich daran erinnert, daß die Petroleumsteuer nach und nach mit der Entwicklung des Gas- und des elektrischen Lichtes vorzugsweise eine Besteuerung der minderbemittelten Klassen geworden ist, so ist es begreiflich, daß die Finanzverwaltung nicht mit Begeisterung daran gegangen ist,

diese Steuerbefreiung in weitem Maße für Verwendungszwecke einzuräumen, die weder gewerblichen Zwecken dienen, noch sich auf bedürftige Kreise beziehen. Die Befreiung des Automobilbetriebes durch die Steuer ist eine so unendlich geringe, daß die Behauptung, die Entwicklung des Automobilismus in Oesterreich werde u. a. durch die zurückhaltende Haltung des Finanzministeriums in Sachen der Steuerbefreiung gehemmt, gewiß nicht zutrifft. Mit 100 Kg. Benzin kann, nach Annahme des Redners, mit einem mittleren Wagen ohne besondere Steigung 500 Kilometer Fahrleistung erzielt werden. Es entfällt somit auf einen Kilometer $\frac{1}{2}$ Kg. Benzin oder etwas über 2 Heller Steuerbelastung. Das ist eine so untergeordnete Quote der ganzen Kosten, die vor dem Kriege, alles zusammengerchnet, mit beläufig 1 Krone per Kilometer berechnet wurden, daß es auf der Hand liegt, daß diese Belastung keine entscheidende Bedeutung haben kann. Es war die Erwägung maßgebend, daß die Fahrer, die nicht an ihrer eigenen Stelle Benzin fassen, vorwiegend Autofahrer sind, während jene, die regelmäßig an ihrem Standort feilen können, Geschäftsautomobile oder Personenumobile sind, die für geschäftliche Zwecke Verwendung finden. Dagegen hat das Finanzministerium in den letzten Jahren durch Erziehung der sogenannten Zwischenlager den Bezug des Benzins und auch die steuerfreien Benzins wesentlich erleichtert. In Zukunft könnte weniger als früher daran gedacht werden, den Betriebsstoff von der Steuer zu entlasten, es würde wohl am besten sein, die Steuerfreiheit überhaupt aufzuheben.

Sektionschef Goman v. Gerimberg vom Ministerium für öffentliche Arbeiten ist der Ansicht, daß der Automobilismus in Bezug auf die Benzinfrage, wenn nicht eine einschneidende Aenderung auf dem Gebiete der Rohstoffproduktion eintreten sollte, ziemlich schweren Zeiten entgegengeht, besonders deshalb, weil, mag der Krieg ausgehen wie er wolle, wir in absehbarer Zeit voraussichtlich nicht über jene Mengen von Benzin verfügen können, wie dies noch vor kurzem der Fall war. Ueber diese Menge wird insbesondere nach dem Kriege nicht verfügt werden können, weil unmittelbar nach dem Kriege kaum damit zu rechnen sein wird, aus den überseeischen Ländern sofort die nötigen Quantitäten zu beziehen. Im Jahre 1909 gab es in Borslaw und Lufanowice eine Produktion von rund 200.000 Risternen Rohöl. Diese Menge ist in den nächsten Jahren rapid gesunken, so daß gegenwärtig, wohl auch als Folge des Kriegszustandes, leider über keine größere Produktion auf den genannten Gebieten als von rund 7000 bis 7500 Risternen verfügt werden kann. Allerdings läme noch das Rohöl der westgalizischen Neviere Jaslo, Krosno usw. dazu, die aber derzeit von den Russen besetzt sind. Es kämen auch noch die ostgalizischen Neviere hinzu, die aber in Bezug auf ihre Ertragsfähigkeit mit Borslaw und Lufanowice keinen Vergleich aushalten können. Der Vortragende besprach sodann die vermaligen Verhältnisse der Rohölgewinnung, die nach der Russeninvasion infolge der angerichteten Verwüstungen stark beeinträchtigt war, und erwähnte zum Schluß seiner Ausführungen, daß, falls der Automobilismus auch weiterhin wie bisher den nötigen Betriebsstoff zur Verfügung haben soll, dessen er bedarf, die größte Sorge auf die Steigerung der Produktion gerichtet sein müsse, und hofft, daß es gelingen werde, mit vereinten Kräften zu erreichen, was wir anstreben.

Kommerzialrat Ingenieur Ehrenfest-Egger sucht an der Hand von Ziffern zu beweisen, daß die Deckung des Betriebsstoffes nach dem Kriege Schwierigkeiten begegnen werde. Nach seiner Ansicht dürften nach dem Eintritt normaler Verhältnisse in Oesterreich ungefähr 40.000 Personenvagen und etwa 10.000 Lastwagen in Verkehr gesetzt werden. Die 40.000 Personenvagen schätzt der Vortragende auf 60 Kilometer Fahrleistung und ungefähr die gleiche Fahrleistung für Lastwagen. Der Tagesbedarf würde sich, nach Berechnung des Redners, auf 10.000 Meterzentner Benzin stellen, bei durchschnittlich 300 Fahrtagen im Jahre ergäbe dies 3 Millionen Meterzentner. Was die Steuer anbelangt, würde sich bei dieser Verbrauchsmenge, im Falle der aufgehobenen Steuerfreiheit, ein Steuerbetrag von 33 Millionen Kronen ergeben. Der Vortragende hofft, daß das Finanzministerium es versprechen werde, die berechtigten Interessen des Automobilismus dort, wo es nötig ist, zu wahren.

Direktor Robert Koch trat für den Vorschlag, ein Einheitsbenzin zu schaffen, wärmstens ein. Er sagte unter anderem, daß der Benzinbetrieb, wie das übrigens jeder Fachmann weiß, eine ungescheure Verschwendung im Ge-