

## Verkehrssteuern.

Durch die bereits angekündigten, demnächst zu erwartenden Verkehrssteuern wird das neue, auf die Deckung der Kriegsanleihezinsen gerichtete Steuerprogramm der österreichischen Finanzverwaltung in bedeutungsvoller Weise ergänzt und vervollständigt. Sollen doch aus der Erhöhung der Post- und Telegrammgebühren, aus der Steigerung der Personen- und Gütertarife Mehreinnahmen von ungefähr dreihundert Millionen Kronen jährlich erzielt werden. Daraus ergibt sich sicherlich eine erhebliche Belastung des Verkehrs, die unter normalen Verhältnissen auch sehr bedenklich sein müßte. Die Wirtschaftsgeschichte lehrt allzu deutlich, daß der Aufschwung des wirtschaftlichen Lebens mit der Verbilligung der Verkehrsmittel Hand in Hand geht; jede wesentliche Verteuerung hat einen Rückschlag, eine Einschränkung des Verkehrs zur Folge, die, wenn sie auch mit der Zeit überwunden wird, doch nicht selten in mannigfacher Beziehung dauernde Schädigungen bewirkt. Hierbei besteht zwischen Post- und Telegrammgebühren und Bahntarifen ein wesentlicher Unterschied. Von letzteren kommen für Handel und Gewerbe, für die Produktion und die Industrie hauptsächlich die Gütertarife in Betracht, die regelmäßig den Preis der Ware beeinflussen. Jede Tarifierhöhung wird letzten Endes auf den Verbraucher überwälzt, und zwar erfahrungsgemäß mit einer nach oben gehenden Aufrundung. Um einen daraus für den Verkäufer sich ergebenden, sachlich unberechtigten Zwischengewinn zu vermeiden, ist es, sowohl aus finanzpolitischen als auch aus volkswirtschaftlichen Gründen, oft ratsam, auf der Steuerleiter eine Sprosse höher zu steigen. So wäre zum Beispiel eine Tarifierhöhung, die in einer bestimmten Relation auf den Liter Bier gerechnet  $\frac{1}{4}$  Heller betragen würde, durchaus unangemessen, da der Konsument in allen Fällen für den Liter einen Heller mehr bezahlen müßte. Es ist im allgemeinen Interesse gelegen, daß der Unterschied von  $\frac{1}{4}$  Heller der Bahnanstalt zufalle (wodurch mitunter anderweitige Tarifierhöhungen vermieden werden) und nicht für den Verkäufer grundlos eine Bereicherung bilde. Stets trifft aber, wie sich schon aus vorstehendem ergibt, die Erhöhung der Bahntarife das bereits abgeschlossene Geschäft. Ohne vorhergehenden Vertrag (zumeist einen Kauf- und Verkaufsvertrag) wird keine Ware mit der Bahn abgeschickt. Ganz anders verhält es sich mit den Postgebühren. Sie werden von dem Kaufmann sehr häufig getragen, ohne daß ein Geschäftsabschluß vorliegt. Im Gegenteil, die Führung einer lebhaften Korrespondenz, die Versendung von Briefen, Zirkularen, Preislisten, Druckorten usw. ist sehr häufig ein Mittel, um erst zu einem Geschäftsabschluß zu gelangen. Durch eine wesentliche Erhöhung des Briefportos wird die Geschäftstätigkeit in ihrem Keime berührt und daher in solchen Zeiten besonders gefährdet, die eine lebhafteste Werbetätigkeit der Produzenten und Kaufleute erfordert.

Davon kann freilich in Kriegszeiten keine Rede sein. Der Post- und Telegraphenverkehr nach dem Ausland ist teils gänzlich eingestellt, teils außerordentlich eingeschränkt. Und auch im Inland ist die Propagandatätigkeit der Geschäftswelt sehr herabgedrückt. Die an den Kriegslieferungen unmittelbar oder mittelbar Beteiligten bedürfen keiner Reklame, und noch viel weniger die, die unentbehrliche Gegenstände herstellen oder verkaufen. Nichtsdestoweniger hat die Post sehr viel zu tun. Der Feldpostbrief- und Feldpostpaketverkehr nimmt sie sehr stark in Anspruch — aber er verschafft ihr keine Einnahmen. Dasselbe gilt von der außerordentlich erweiterten Korrespondenz der Militär- und Zivilstaatsbehörden; sie genießt volle Portofreiheit. Die Erhöhung der Postporti und der Telegrammgebühren ist sonach für die Dauer des Krieges von keinem besonderen Einfluß auf die

Verkehrsentwicklung; sie wird allerdings dem Staate auch nur sehr wenig einbringen. Ähnlich liegen die Verhältnisse im Eisenbahnbereich. Der Zivilpersonen- und Zivilgüterverkehr beläuft sich nur auf einen Bruchteil der Friedensziffern. Die von den Staatsbahnen ausgewiesenen steigenden Einnahmen könnten in dieser Hinsicht zuweilen irreführen, da es vielen unbekannt ist, daß für die Beförderung von Militärpersonen und Militärgütern, womit sich die Bahnen jetzt vornehmlich befassen, von der Seeresverwaltung ein entsprechendes Entgelt geleistet wird. Die Einnahmen der Staatsbahnen fließen somit zum großen Teil aus den Militärfassen, was, da der Staat selbstverständlich nur ein Vermögenssubjekt bildet, tatsächlich nichts anderes bedeutet, als daß das Geld von einer Tasche in die andere gelegt wird. Ferner ist zu bedenken, daß die große Schar der Kriegslieferanten zumeist Militärfachbriefe erhält. Aber auch alle, die nur mittelbar an Kriegslieferungen beteiligt sind, werden die Frachtkosten bei der Kalkulation des Warenpreises berücksichtigen, so daß die erhöhten Frachtkosten im Grunde genommen wieder nur dem Staate zur Last fallen. Somit läßt sich auch von den Bahntarifen sagen, daß deren Steigerung für die Dauer des Krieges wenig bedenklich, dafür aber auch wenig rentabel erscheint.

Ist es aber dann zweckmäßig, die Verkehrssteuern in Kriegszeiten zu erhöhen? Wäre es nicht viel praktischer, erst nach Beendigung des Feldzuges die Tarifregulierung vorzunehmen? Für die Beantwortung dieser Fragen ist ein Umstand von entscheidender Bedeutung: Die jetzt vor sich gehende Veränderung des Geldwertes. Auch in dem Motivenbericht des deutschen Gesandtenwurfes über die neuen Verkehrssteuern ist darauf hingewiesen worden. „Es ist für alle in Vorschlag gebrachten Ver-

kehrsabgaben in Rücksicht zu ziehen, daß ihre Einführung in eine Zeit fällt, in der infolge der Umgestaltung der Wirtschaftsverhältnisse durch den Krieg die Preisbildung aller Gegenstände in Fluß gebracht ist, und es eben hierbei ermöglicht werden wird, die neuen Lasten bei der Preisgestaltung zum Ausdruck zu bringen.“ Diese Anpassung der Verkehrssteuern an die geänderte und sich stets ändernde Kaufkraft des Geldes kann jetzt bei den Bahntarifen — die Post- und Telegraphengebühren kommen, da sie nur wenige Ziffern enthalten, hier nicht in Betracht — nur in sehr roher Weise erfolgen. Am einfachsten wohl durch einen prozentuellen Zuschlag, der ein Gegenstück zum Kriegszuschlag bei den direkten Steuern bilden würde. Denn es hätte durchaus keinen Sinn, jetzt auf schwankender Wirtschaftsgrundlage das weitläufige Gebäude der Tarifierstellung errichten zu wollen. Der Friede mit der völligen Umgestaltung aller handelspolitischen und wirtschaftlichen Verhältnisse wird eine sehr gründliche Neubildung des Tarifwesens erheischen. Die Wiederaufnahme eines regen Handelsverkehrs mit anderen Staaten dürfte sicherlich zahllosen Hemmnungen begegnen. Die Bahntarife werden zu ihrer Beseitigung nicht wenig beitragen müssen, wobei das richtige Verhältnis des fiskalischen Interesses zur allgemeinen Wohlfahrt nicht so leicht herzustellen sein wird. Auch das Auge des Fiskus wird für gewöhnlich trüber, auch ihm nebelt es uns Angesicht, wenn er die Außenwelt vom Standpunkt des augenblicklichen geldlichen Vorteiles betrachtet. Der darf jetzt, bei der sonderbaren Gestaltung einer isolierten Kriegswirtschaft, wohl in den Vordergrund treten. Aber weit mehr als bei der Erhöhung anderer Abgaben wird die Finanzverwaltung bei der bevorstehenden Steigerung der Verkehrssteuern dessen gewärtig sein müssen, daß dies ein Provisorium bedeute, welches nicht nach österreichischer Gewohnheit einem Definitivum gleichzuhalten sei, sondern im Gegenteil so schnell als möglich verschwinden müsse. Die neuen Verkehrssteuern sind bloß als eine Kriegsmahregel berechtigt, als eine nur für die Dauer des Krieges berechnete Mahregel.