

## Die Eisenbahnkriegssteuer.

Von Dr. József v. Urbanovich,  
 Vize-Direktor der Ungarischen Bank und Handels-  
 Aktiengesellschaft.  
 Budapest, 23. Januar.

Die von dem Finanzminister dem Reichstag unterbreitete und gegenwärtig im Abgeordnetenhaus in Verhandlung stehende Gesetzbilge, die den Eisenbahnverkehr drei Jahre hindurch mit einer dreißigprozentigen Eisenbahnkriegssteuer belegt, ist wohl eine der radikalsten Maßnahmen, die auf dem Gebiete der Eisenbahn- und Steuerpolitik in unserem Lande seit Jahrzehnten getroffen wurden. Auch im österreichischen Amtsblatte ist jüngst eine kaiserliche Verordnung erschienen, die unter anderen Titeln (Frachtkosten und Kriegszuschlag) ähnliche Frachterhöhungen einführt. Wenn auch hierzulande sowohl das Publikum wie die Eisenbahnsachleute mit der Möglichkeit und der Notwendigkeit der vom ungarischen Finanzminister geplanten Frachterhöhungen schon seit längerer Zeit gerechnet haben, bildet dennoch die Art und Weise der neuen Maßnahme für die meisten Interessenten eine Ueberraschung.

Der Schreiber dieser Zeilen hat bereits vor anderthalb Jahrzehnten anlässlich einer Enquete des ungarischen Ingenieur- und Architektenvereins über die damalige Niederlage der Eisenbahnbauten Gelegenheit gehabt, darauf hinzuweisen, daß die Periode der billigen Tarife vorüber ist und unser Eisenbahnnetz nur dann entwickelt werden kann, wenn wir uns mit der Erhöhung der Tarife befreunden können, denn dies ist unerlässlich dazu, damit unsere Bahnen auch unter den veränderten Bau- und Betriebsverhältnissen leistungsfähig und rentable Unternehmungen bleiben. Seit jener Zeit wurden wiederholt kleinere Tarifierhöhungen vorgenommen, doch nie in einem Umfang, der die Lage der ungarischen Eisenbahnen wesentlich hätte verbessern können, oder geeignet gewesen wäre, die in den Staatsbahnen liegenden gewaltigen finanziellen Kräfte dem Staatshaushalte ausgiebiger nutzbar zu machen.

Es ist daher erklärlich, daß unser Schatzkanzler heute, da sich einerseits die Selbstkosten des Bahnbetriebes gewaltig erhöht haben, andererseits aber der finanzielle Bedarf des Staates ganz ungewöhnliche Dimensionen annimmt, zu dessen Befriedigung jedes zu Gebote stehende Mittel ausgenutzt werden muß, der in den Bahnen liegenden Steuerkraft eine größere Aufmerksamkeit zuwendet. Die Erhöhung der Tarife ist auch schon deshalb als durchaus gerechtfertigt anzusehen, weil der allgemeine Rückgang des Kaufwertes des Geldes es dringend erfordert, daß die Leistungen der Bahnen mit einem höheren Geldebetrage bezahlt werden. Heute ist dies auch schon deshalb angebracht, weil bei dem fast völligen Aufhören des ausländischen Wettbewerbes und bei der kolossalen Wertsteigerung der einzelnen Waren die Transportfähigkeit und die Preisgestaltung der Waren von den Transportkosten kaum beeinflusst werden.

Unter solchen Umständen waren unsere Sachleute schon seit langer Zeit auf eine wesentliche Erhöhung der Tarife der Staatsbahnen gefaßt. Diese Erhöhung wird jedoch jetzt nicht in der Form einer eigentlichen Tarifierhöhung, sondern in der Form einer sehr hohen Transportsteuer erfolgen. Wir können hier zunächst feststellen, daß die neue Steuer, obwohl sie Eisenbahnkriegssteuer heißt, tatsächlich eine Transportsteuer ist. Für den Umstand nämlich, ob eine Steuer als Erwerbsteuer, Verbrauchssteuer, oder Verkehrssteuer anzusehen ist, ist nicht deren Benennung, sondern ihr Charakter (das Steuerobjekt und die Erhebungsart) maßgebend, und von diesem Gesichtspunkte aus kann die Eisenbahnkriegssteuer jedenfalls nur als eine Transportsteuer betrachtet werden.

Wenn wir die Frage unteruchen, weshalb die tatsächlich unbedingt erforderlichen Tarifierhöhungen in der Form der Besteuerung vorgenommen werden, so ist es klar, daß die Regierung die Steuerform einer Tarifierhöhung nur deshalb vorgezogen hat, weil sie nicht nur die finanzielle Tragfähigkeit der Staatsbahnen, sondern auch die der Privateisenbahnen für die Zwecke des Staates heranzuziehen wünscht. Diesem Interesse kann sie mit Leichtigkeit auch den äußeren Erfolg opfern, der eingetreten wäre, wenn nicht eine Transportsteuer eingeführt werden würde, sondern wenn die Bilanz der Staatsbahnen durch eine direkte Tarifierhöhung verbessert werden könnte.

Auch dagegen, daß an Stelle einer Tarifierhöhung eine für drei Jahre geplante Steuererhöhung erfolgen wird, kann keine Einwendung in einem Zeitpunkt erhoben werden, da die gewaltig gewachsenen staatlichen Bedürfnisse die Eröffnung neuer Einnahmequellen unumgänglich notwendig erscheinen und die Transportsteuererhöhung sich als eine einfach und allgemein durchführbare und daher noch am ehesten annehmbare steuerpolitische Maßnahme präsentiert. Eher könnte man den für alle Waren einheitlich mit 30 Prozent festgestellten Steuerschlüssel beanstanden, da sich die der Warenklassifizierung zugrunde liegenden Wertverhältnisse bereits längst verschoben haben; doch ist es unzweifelhaft, daß die gleichmäßige Erhöhung der Steuer für jede Ware die einfachste und rascheste Handhabung gewährleistet, was unter den heutigen außerordentlichen Verhältnissen, unter welchen auch auf dem steuerpolitischen Gebiete rasche und außerordentliche Maßnahmen erforderlich sind, als ein Vorteil anzusehen ist.

Schließlich entfällt oder wenigstens mildert sich auch das Bedenken, das man gegen die zu scharfe Heranziehung der Einnahmen der Privateisenbahnen für die Staatsbedürfnisse hegen könnte, falls die Regierung die im § 3 der Gesetzbilge vorgesehene Ermächtigung, wonach die Einlieferung der Hälfte der neuen Steuer den Privateisenbahnen — und darunter sind auch die von anderen

Bahnen verwalteten Lokalbahnen zu verstehen — erlassen werden kann, auf billige Weise und unter Berücksichtigung der berechtigten Privatinteressen handhaben wird.

Wenn wir auch somit im allgemeinen anerkennen müssen, daß die Intentionen der Vorlage richtig und ihre Bestimmungen entschieden geschickt sind, so können wir dennoch nicht unterlassen, auf einige Momente hinzuweisen, die zu berechtigten Bedenken Anlaß geben können. Wir müssen zunächst beanstanden, daß mit der neuen Steuer auch solche Eisenbahnen belegt werden sollen, denen die Konzessionsurkunden und sogar unsere Gesetze für die nächsten Jahre noch die Transportsteuerfreiheit zusichern. Wir möchten hierbei nochmals betonen, daß die neue Steuer, obwohl sie Kriegssteuer genannt wird, dennoch als eine Transportsteuer anzusehen ist. Wenn daher § 1 der Gesetzbilge erklärt, daß zur Erhebung und Einlieferung der neuen Steuer auch die von der Transportsteuer befreiten Eisenbahnen verpflichtet sein werden, unternimmt die Regierung zweifellos einen Schritt, der erworbene Rechte berührt. Die neuen Steuern müssen ohne Rücksicht darauf, aus welchen Gründen und mit welchem Zwecke sie eingeführt werden, die erworbenen Rechte und die vom Gesetze gesicherten Gründungsbegünstigungen respektieren, denn sonst wird ein gefährliches Beispiel geschaffen, das für den Staatskredit viel unheilvoller werden kann, als der ephemere Vorteil, der sich infolge der im § 1 der Gesetzbilge enthaltenen Auslegung in bezug auf die Transportsteuerfreiheit ergibt. Dieser Mangel der Gesetzbilge kann auch mit deren Zweck nicht gerechtfertigt werden, denn die wenigen Lokalbahnen (kaum ein Sechstel sämtlicher Lokalbahnen), die infolge der erwähnten Bestimmung einen Nachteil erleiden werden, haben einen so geringen Steuerertrag, daß der von diesen Bahnen zu erwartende Steuerertrag kaum in Betracht kommen kann.

Als einen weiteren Fehler der Gesetzbilge müssen wir es bezeichnen, daß sie nicht nur in bezug auf das Geltungsgebiet, sondern auch in bezug auf die Höhe des Steuerschlüssels zu allgemeine Normen aufstellt, obwohl die Einfachheit der Durchführung kaum beeinflusst werden würde, wenn auch der wesentliche Unterschied, der bei der Steuerfähigkeit der Hauptbahnen und der Nebenbahnen zweifellos besteht, berücksichtigt werden würde. In dieser Hinsicht liefert die oberrwähnte kaiserliche Verordnung auf dem Gebiete des Personenverkehrs ein gutes Beispiel, denn sie führt die Erhöhung der Fahrkartensteuer in der Weise durch, daß sie den verschiedenen Charakter der einzelnen Linien entsprechend berücksichtigt und für die Hauptlinien den Steuerschlüssel mit 20 Prozent, für die Lokalbahnen mit 10 Prozent und für die Kleinbahnen mit 5 Prozent feststellt.

Im vorstehenden wollten wir auf einige Mängel der Vorlage hinweisen. Der Gesetzentwurf wünscht die neue Steuer bloß für die Dauer von drei Jahren einzuführen, aber auch diese Dauer ist lang genug, damit die Wirkungen etwaiger Fehler zum Vorschein kommen, wobei kaum zu erwarten ist, daß unsere staatsfinanzielle Lage gestatten würde, die neue Steuer nach drei Jahren ohne jeden Ersatz abzuschaffen. Wir hoffen daher, daß die Mängel der Vorlage schon im Laufe der Parlamentsverhandlungen abgestellt werden.

Schließlich kann nicht unerwähnt gelassen werden, daß die Vorlage im Zusammenhang mit den Kriegserfahrungen die einseitige Kritik hoffentlich völlig und endgültig verstummen lassen wird, die gegen die bisherige Praxis bei dem Bau von Bivalbahnen so oft erhoben wurde und die ihr einziges Argument daraus geschöpft hat, daß der Betrieb der Lokalbahnen für die Staatsbahnen verlustbringend war. Abgesehen davon, daß die Lokalbahnen den Verkehr und die Einnahmen der Staatsbahnlagen mit einem viel wertvolleren Verkehr alimentieren, als das angebliche Betriebsdefizit beträgt und die Transportsteuereinnahmen des Staates auch bisher bereits um viele Millionen jährlich vermehrt haben, werden jetzt die Lokalbahnen selbst überaus wertvolle Steuerobjekte, gar nicht gesprochen von den gewaltigen Verdiensten, die diese Bahnen bei der Abwicklung der Militärtransporte auf dem Gebiete der Landesverteidigung erworben haben.