

Die neue Verkehrssteuer.

Der vom Reichsfinanzminister in der Sitzung des Reichstages am Freitag bereits kurz besprochene Entwurf eines Gesetzes über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs liegt jetzt im Wortlaut vor. Der Abgabe soll nach § 1 des Entwurfs die Beförderung von Personen und Gütern auf Schienen- und Seilbahnen sowie auf Wasserstraßen uneingeschränkt unterliegen, die Beförderung von Personen und Gütern auf Landwegen nur insoweit, als die Beförderung durch ein dem öffentlichen Verkehr dienendes Unternehmen auf bestimmten Linien mit planmäßigen Fahrten betrieben wird. Dabei soll als Beförderung auf Landwegen auch der Verkehr innerhalb geschlossener Ortschaften gelten. Der Brief- und Paketverkehr der Post und der Fährbetrieb mit Ausnahme des Eisenbahn-Fährbetriebs soll nicht unter das Gesetz fallen. Die Abgabe von der Güterbeförderung ist neben dem Frachtkundenstempel vorgesehen.

Im einzelnen unterliegt der Abgabe die Beförderung von Personen und Gütern innerhalb des Reichsgebiets, von Personen und Gütern im Schiffsverkehr zwischen deutschen Ost- und Nordseehäfen einschließlich der Rheinhäfen, ferner die Beförderung von Personen bei Fahrten in die freie See, von Gütern im Schiffsverkehr zwischen inländischen Häfen und ausländischen Festlandshäfen, des Kanals und der Nord- und Ostsee mit Ausschluß der dänischen Kanäle. Die Beförderung auf dem Bodensee soll hierbei nicht als Beförderung innerhalb des Reichsgebiets angesehen werden. Von der Abgabe sind, abgesehen von den Personenbeförderungen im Arbeiter-, Schüler- und Militärpersonen-Verkehr und von Gepäcksbeförderungen im Militärgepäckverkehr, insbesondere Beförderungen von Gütern, die dem Zweck des eigenen Beförderungs-Verkehrssteuerunternehmens dienen, ferner von Gütern zur See zwischen deutschen Nord- und Ostseehäfen, sofern die Güter unmittelbar oder mittelbar aus dem Ausland eingegangen oder nach dem Ausland über einen dieser Häfen ausgegangen sind; sowie von Gütern in nicht mit motorischer Kraft betriebenen Schiffen, die nicht höher als zu 100 Kubikmeter Rauminhalt oder 50 Tonnen Tragfähigkeit vermessen sind, und Beförderungen der im Betrieb der Fischerei gewonnenen Erzeugnisse zu Wasser nach dem Ausladeplatz, sowie von Bau- und Betriebsstoffen im Betriebe einer Wasserbauverwaltung.

Die Abgabe soll von dem Preise berechnet werden, der für die Beförderung an den Betriebsunternehmer zu entrichten ist. Soweit bei einer Beförderung fremdes Hoheitsgebiet berührt wird, ist der auf dieses Gebiet entfallende Anteil des Beförderungspreises außer Ansatz zu lassen. Als Beförderungspreis gelten im Eisenbahnverkehr die Personensfahrpreise, die Frachten einschließlich der Privatanschlußfrachten und die sonstigen tarifmäßigen Beträge mit Ausnahme der Nebengebühren und der baren Auslagen. Im Verkehr auf Wasserstraßen gelten als Beförderungspreis die Personensfahrpreise, die Frachten, die Schlepplöhne und die Kosten der Ableichterung. Chaussee- und Wegegebühren, Schleusen-, Kanal- und Brückengebühren werden nicht mit eingerechnet.

Die Abgabe wird von demjenigen geschuldet, der den Beförderungspreis zu zahlen hat. Zu seinen Lasten ist die Abgabe vom Betriebsunternehmer zu entrichten. Erfolgt die Beförderung auf Grund veröffentlichter Tarife, so ist die Abgabe in diese einzurechnen. Ueber die Höhe der Abgabe enthält der Entwurf folgende Vorschläge:

Die Höhe der Abgaben.

Bei der Personenbeförderung beträgt die Abgabe in der 1. Fahrklasse 16 vom Hundert des Beförderungspreises, in der 2. Klasse 14 v. H., in der 3. Klasse 12 v. H. und in der 4. (B) 10 v. H. Werden für die beschleunigte Beförderung besondere Zuschlagarten ausgegeben, so beträgt die Abgabe für die Zuschlagarten der ersten und zweiten Klasse 15 v. H. und für solche der dritten Klasse 12 v. H. des Preises. Bestehen bei einem Unternehmen weniger als vier Klassen, so bestimmt die für das Unternehmen zuständige Landesregierung im Einverständnis mit dem Reichsfinanzminister, bei Unternehmungen, die ihren Sitz im Ausland haben, der Bundesrat, welcher Abgabesatz für die einzelnen Klassen anzuwenden ist. Ist bei einem Unternehmen nur eine Klasse vorhanden — wie bei den meisten Straßenbahnen —, so wird der Abgabesatz der dritten Klasse erhoben. Das gleiche gilt, wenn der Beförderungspreis ohne Berücksichtigung von Klassen berechnet wird.

Im Gepäcksverkehr beträgt die Abgabe 12 und bei der Güterbeförderung 7 vom Hundert des Beförderungspreises.

Für die Abführung der Abgabe an das Reich ist bestimmt, daß die Verwaltungen der vom Reich oder von einem Bundesstaat betriebenen Beförderungs-Unternehmungen der zuständigen Steuerstelle in bestimmten Zeitabschnitten Verkehrsnachweisungen nebst den für die Abgabe berechneten erforderlichen Angaben einreichen. Auf Grund dieser Nachweisungen wird der zu entrichtende Gesamtbetrag von der Steuerstelle festgesetzt und eingezogen. Dieses Verfahren kann durch Bundesratsverfügung auch auf andere inländische Beförderungsunternehmen ausgedehnt werden. Soweit dies nicht erfolgt, darf die Beförderung von Personen nur gegen Erteilung von Fahrausweisen erfolgen, aus denen der um die Abgabe erhöhte Beförderungspreis ersichtlich ist, die Abgabe ist alsdann für die ausgegebenen Fahrausweise im voraus zu entrichten.

Der Anspruch auf Errichtung der Abgabe verjährt in fünf Jahren. Die Verjährung beginnt mit dem Schluß des Jahres, in dem die Abgabe fällig wird. Ueber die Verpflichtung zur Entrichtung der Abgabe wird im Rechtswege entschieden. Die Klage ist bei Verlust des Rechtsweges binnen sechs Monaten nach erfolgter Beitreibung oder mit Vorbehalt geleisteter Zahlung zu erwidern.

Die Hinterziehung der Abgabe wird mit einer Geldstrafe belegt, welche dem vierfachen Betrage der Abgabe gleichkommt, mindestens aber 20 Mark für jeden Einzelfall beträgt. Die Abgabe ist unabhängig von der Bestrafung nachzuzahlen. Bei Rückfall erfolgt Verdoppelung der Strafe.

In der

Begründung

wird über die Besteuerung des Personenverkehrs insbesondere bemerkt:

Die einfachste und technisch erwünschteste Lösung für die Besteuerung würde eine für alle Klassen gleichmäßige prozentuale Abgabe sein, wie sie in der Denkschrift von 1908/1909 vorgeschlagen war. Sie würde auch den sozialen Rücksichten insofern Rechnung tragen, als sich die Benutzung der höheren Wagenklassen bereits in der Höhe des für sie zu zahlenden Fahrpreises ausdrückt und mit diesem auch die Abgabe entsprechend steigt. Indessen würde ein solcher einheitlicher Prozentstempel unvermeidlich zu der Folge führen, daß im Vergleich zu dem bisherigen Tarife zum Teil eine Entlastung der höheren Wagenklassen zum Gunsten der niederen Klassen eintreten

würde. Der Entwurf bemittelt daher den Satz der prozentualen Abgabe für die einzelnen Klassen verschieden hoch. Bei einer stärkeren Differenzierung müßte durch die Verbreiterung der Spannung zwischen dem Aufwand an Fahrpreis mit Steuer in den einzelnen Klassen die Gefahr einer Abwanderung sich steigern. Unter dem Gesichtspunkt der Allgemeinheit der Besteuerung hat der Entwurf auch davon abgesehen, für Personensfahrten unter einem bestimmten Fahrpreis eine Freigrenze zu setzen, wie eine solche bei dem bisherigen Fahrkartenstempel für Fahrkarten im Prekz unter 60 Pf. besteht.

Damit rückt auch der Nahverkehr und der Straßenbahnverkehr insbesondere in den Kreis der Besteuerung. In diesem Verkehr waren bisher von der Fahrkartensteuer nur die in ihm ausgegebenen Dauerkarten getroffen. Seine steuerliche Erfassung stößt deshalb auf besondere Schwierigkeiten, weil sich bei den geringfügigen Fahrpreisen ein in einzelnen Pfenningen und Pfennigbruchteilen sich ausdrückender Steuerbetrag ergibt, der bei der Aufrundung auf einzelne Pfennige zu Beträgen führt, mit denen der tägliche Verkehr, zumal in Norddeutschland, nicht zu rechnen gewöhnt ist; und die ein zeitraubendes, mit der im Straßenbahnverkehr notwendigen schnellen Abfertigung nicht vereinbares, umfangreiches Geldwechseln zur Folge haben müssen. Die Unternehmer werden daher Anlaß nehmen müssen, sich der durch die Abgabenerhebung entstehenden Lage durch eine anerkannte Gestaltung ihrer Tarife anzupassen. Dazu gibt das Gesetz die Möglichkeit in vollem Umfange. Im § 7 ist die Einrechnung der Abgabe in den Beförderungspreis vorgesehen; im § 13 ist die Rechtsvermutung aufgestellt, daß die Abgabe überall da, wo sie dem Fahrgast nicht gesondert in Rechnung gestellt ist, als in den Fahrpreis einbezogen anzusehen ist. Der Unternehmer hat hiernach die Auswahl, auf welchem Wege er die Abgabe wieder einbringen will, insbesondere durch Streckenverkürzung.

Ueber die

Besteuerung des Güterverkehrs

wird u. a. folgendes bemerkt:

Der Gesetzentwurf sieht für den Güterverkehr einen einheitlichen und gleichmäßigen prozentualen Zuschlag zum Beförderungspreis in Höhe von 7 v. H. vor, gleichviel welche Beförderungsart in Frage kommt, um welche Güterart es sich handelt, welche Stellung das beförderte Gut in der für die Anwendung der Eisenbahntarife etwa maßgebenden Güterklassifikation einnimmt, gleichviel auch, auf welche Entfernung das Gut befördert wird.

Eine Abstrufung der Abgabe etwa in Anlehnung an die im deutschen Eisenbahngütertarif aufgestellte Güterklassifikation kommt schon deshalb nicht in Betracht gezogen werden, weil diese Güterklassifikation für den Verkehr zu Wasser und auf Landwegen nicht maßgebend ist. Sie ist ferner nicht ein für allemal feststehend, sondern beruht auf der Vereinbarung der deutschen Eisenbahnen und ist hinsichtlich der Zuteilung der Güter zu den einzelnen Klassen ständigen Veränderungen unterworfen. Auch zwischen im internationalen Eisenbahnverkehr die mit den fremdländischen Eisenbahnverwaltungen vereinbarten Güterklassifikationen nicht nur von der deutschen Güterklassifikation, sondern auch untereinander vielfach ab. Es kommt hinzu, daß auch da, wo die deutsche Güterklassifikation von den Eisenbahnen angenommen ist, die Einheitsätze für die einzelnen Klassen nicht überall die gleichen sind. Der größere Teil der Frachten im deutschen Eisenbahnverkehr wird schließlich nach Ausnahmetarifen gefahren, also außerhalb der nach der Güterklassifikation vorgesehenen Normaltarifen. Eine etwaige Wählung der Steuer müßte demnach die Ausnahmetarife mitumfassen, was praktisch unüberwindlichen Schwierigkeiten begegnet.