

gen zur Lehre des Verkehrs! Es ergibt sich sogleich, daß eine kleine Anzahl von ihnen über die große Schar herausragt. Es sind die, die entweder den Verkehr als eigenes großes Problem erkannten oder aus ihm Teilgebiete zu eingehenderer Behandlung herausnahmen: Die Universitäten Berlin, Kiel, Köln und Bern, die Handelshochschulen Berlin und Mannheim. Berlin und Bern, beides Universitäten am Sitz von Eisenbahnverwaltungscentralen haben einen gemeinsamen Zug: Ihr Spezialgebiet ist die Verkehrspolitik, in Sonderheit der Eisenbahnen, sowie das Eisenbahnrecht. Für Kiel ist das Verkehrswesen ein Grenzgebiet. Der ideelle Schwerpunkt ruht hier in der Weltwirtschaft. Von ihr ausgehend ist ein Interesse an deren Kommunikationsmitteln ohne Weiteres gegeben. Es macht sich bei dem Faktor am meisten geltend, der am stärksten zur weltwirtschaftlichen Verflechtung beigetragen hat, dem Seeverkehr. Köln und Mannheim, beides Städte des Westens an dem als Verkehrsweg einzig darstehenden Rhein, haben den gesamten Verkehr als eigenes wissenschaftliches Problem erkannt und seine Behandlung sich zur Aufgabe gestellt. Mannheims Schwerpunkt liegt durch die Persönlichkeit Endres' auf Verkehrspolitik und Verkehrsgeographie. Die Pflege letzteren Zweiges ist Mannheim mit der H. H. Berlin gemeinsam, ebenso wie die der allgemeinen Betriebswirtschaftslehre des Verkehrs und des Verkehrsrechtes. Demgegenüber weist Köln zunächst eine langüberlieferte gründliche Pflege der zusammengefassten Verkehrspolitik auf. Auf dem Gebiet der speziellen Betriebswirtschaftslehre des Verkehrs ist es durch die Art der Behandlung des Güter- und Nachrichtenverkehrs ebenfalls seit langem führend. Auf dem Gebiet der speziellen Betriebswirtschaftslehre der privaten Verkehrsunternehmungen hat es neue große Anstrengungen unternommen. Das Gleiche gilt von nächster Zukunft an auch für das Gebiet des Verkehrsrechtes. Zurückblickend hat die Geschichte des Verkehrs hier die erste Pflegestätte. Grundlagen und erste Auswirkungen des Instituts für Verkehrslehre sind darin gegeben.



OBERSTEUERINSPEKTOR BREUER, KÖLN: Die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs einschließlich des Frachturkundenstempels.

Die zur Zeit im deutschen Reich gültigen Beförderungssteuern umfassen die Abgaben nach dem Gesetz über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs vom 8. April 1917 und den Frachturkundenstempel nach der Tarifnummer 6 des Reichsstempelgesetzes vom 30. Juni 1913 in der Fassung vom 26. Juli 1918.

Die Kraftfahrzeugsteuer (zur Zeit noch Tarifnummer 8 des genannten Reichsstempelgesetzes) gehört nicht hierher, weil bei ihr das Fahrzeug selbst und nicht der Beförderungsvorgang den Gegenstand der Besteuerung bildet.

Das Personen- und Güterverkehrssteuergesetz gehört zu den wenigen Abgabengesetzen, die im Kriege neu geschaffen sind, und zugleich zu denen, die nach dem Kriege bisher noch nicht geändert d. h. bedeutend erhöht sind. Trotzdem sind die Erträgnisse dieses Gesetzes, soweit es nicht auf Grund der weiter unten geschilderten Anordnungen der Alliierten außer Kraft gesetzt werden mußte, nicht zurückgegangen, sondern infolge der Geldentwertung und der

dadurch bedingten Erhöhung der Personen- und Gütertarife automatisch gestiegen, weil es sich um Abgaben handelt, die vom Hundert des Bruttoaufkommens der Frachten und der Personenfahrpreise erhoben werden. Die Beförderungssteuer ist eine reine Umsatzsteuer. Demgemäß ist im § 2 Nr. 5 des Umsatzsteuerges. vom 24. Dezbr. 1919 auch die Befreiung der Beförderungen angeordnet, die bereits nach dem Personen- und Güterverkehrssteuergesetz steuerpflichtig sind.

Die Personen- und Güterverkehrssteuer wird neuerdings zur Vermeidung von Verwechslungen mit dem Gesamtgebiet der Verkehrssteuern amtlich „Beförderungssteuer“ genannt. Die Verkehrssteuern im verwaltungstechnischen, nicht im volkswirtschaftlichen Sinne umfassen außer der Personen- und Güterverkehrssteuer die Abgaben nach dem Wechselstempelgesetz, dem Reichsstempelgesetz [die Besteuerung der Gesellschaftsverträge, der Wertpapiere usw., ferner der Gewinnanteilscheine und Zinsbogen (Talonsteuer), der Börsensteuer (Effekten- und Devisensteuern), der Lotterien und Rennwetten, der Frachturkunden, der Kraftfahrzeuge und der Versicherungen] und die Grunderwerbsteuer, während die Einkommen-, die Besitz- und Vermögenssowie die Umsatzsteuer das Gebiet der „Besitzsteuern“ bilden.

Der Beförderungssteuer unterliegt nach § 1 des Gesetzes die Beförderung von Personen und Gütern auf Schienenbahnen sowie auf Wasserstraßen.

Ferner ist die Beförderung von Personen und Gütern auf Landstraßen unter bestimmten Voraussetzungen der Abgabepflicht unterworfen.

Befreit von der Abgabe ist der Brief- und Paketverkehr der Post und der Fährbetrieb mit Ausnahme des Eisenbahnfährbetriebs.

Steuerpflichtig ist demnach in erster Linie jede Beförderung auf Schienenbahnen. Dieser Begriff ist nach der Gesetzesbegründung als der umfassendere gegenüber dem der Eisenbahnen gewählt. Es fallen hierunter in der Hauptsache alle Arten von Eisenbahnen (Haupt-, Neben-, Klein-, Privatanschluß-, Straßen-, Schweb-, Zahnradbahnen usw.) nicht aber z. B. Seilbahnen (Grubenseilbahnen und dergl.)

Die Steuer für Beförderungen auf Wasserstraßen wurde vom Inkrafttreten des Gesetzes (1. Oktober 1917) bis zum 24. Juli 1919 in vollem Umfange nach den gesetzlichen Bestimmungen erhoben. Sodann mußte auf Betreiben der Alliierten, wie nachstehend näher dargelegt wird, die Erhebung der Abgabe für die Beförderung auf Wasserstraßen nach und nach auf verschiedenen deutschen Flüssen und schließlich mit Ablauf des 31. Januar 1922 ganz außer Kraft gesetzt werden.

Im Jahre 1919 verlangten die Alliierten unter Berufung auf den Artikel 3 der Rheinschiffahrtsakte vom 17. Dezbr. 1868 (Pr. Ges. Samml. 1869 S. 800) die Aufhebung der Beförderungssteuer auf dem Rhein, weil das im Kriege und ohne Zustimmung der Interalliierten Rheinschiffahrtskommission erlassene Gesetz, soweit die Beförderungen auf dem Rhein in Betracht kämen, keine Geltung für die Untertanen der alliierten und der neutralen Mächte habe. Vorher war m. W. ein ernsthaftes, gleichartiges Verlangen der beteiligten neutralen Staaten (Holland und Schweiz) nicht gestellt worden. Nach längeren Verhandlungen z. B. auch auf der Spa-Konferenz mit der damaligen interalliierten Waffenstillstandskommission mußte sich schließlich der Reichsminister der Finanzen damit einverstanden erklären, daß die Personen- und Güterverkehrssteuer vom 24. Juli 1919 ab auf dem Rhein bis auf weiteres nicht mehr erhoben wird. Diese Außerkraftsetzung der Abgabenerhebung geschah auch zu Gunsten der deutschen Reichsangehörigen, um sie in ihrer Wettbewerbs-

fähigkeit gegenüber den Ausländern nicht zu schädigen. Eine Ausdehnung der Steuerfreiheit auf die Beförderungen, die auf den Nebenflüssen und Kanälen des Rheines sowie auf den westdeutschen Kanälen stattfanden, wurde auch nach mehrfachen Verhandlungen mit den deutschen Schiffsinteressen derzeit nicht zugestanden.

Auf Grund des Verlangens der interalliierten Elbekommission (Art. 321 ff, 331 ff des Versailler Friedensvertrages) wurde ferner die Erhebung der Steuer für Beförderungen im Binnenschiffsverkehr auf der Elbe vom 15. Januar 1921 ab ebenfalls ausgesetzt.

Hierbei handelte es sich immer noch lediglich um Verwaltungsmaßnahmen ohne Aufhebung der gesetzlichen Bestimmungen. Nunmehr wurde die Reichsregierung durch Gesetz vom 5. März 1921 (R. G. Bl. 21 S. 225) ermächtigt, die Erhebung der Verkehrssteuer auf Grund des Gesetzes über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs vom 8. April 1917 (R.G.Bl. S. 329) für die Beförderung auf Wasserstraßen zeitweise auszusetzen. Auf Grund dieses Gesetzes wurde durch Verordnung des Reichsministers der Finanzen vom 31. März 1921 (R.G.Bl. S. 450) demgemäß die Erhebung der Verkehrssteuer für Beförderungen im Binnenschiffsverkehr mit Ablauf des 20. April 1921 bis auf weiteres ausgesetzt. Beförderungen, die vor diesem Zeitpunkte begonnen waren, unterlagen noch der Steuer.

Seit dem 21. April 1921 wird also im Binnenschiffsverkehr innerhalb des deutschen Reiches eine Abgabe für Beförderungen von Personen und Gütern nicht mehr erhoben. Der Besteuerung unterlag demnach nur noch:

- 1) Die Beförderung von Personen und Gütern im Schiffsverkehr zwischen deutschen Ostsee- und Nordseehäfen einschließlich der Rheinseehäfen und die Beförderung von Personen bei Fahrten in die freie See (§ 2 b d. Ges.),
- 2) die Beförderung von Gütern im Schiffsverkehr zwischen inländischen Häfen und ausländischen Festlandshäfen des Kanals und der Nord- und Ostsee, von Le Havre einschließlich bis Kap Domesnaes mit Ausschluß der dänischen Häfen (§ 2 c d. Ges.).

Danach waren die Beförderungen von Personen und Gütern zwischen den Rheinseehäfen (z. B. Köln, Duisburg, Düsseldorf) und deutschen Nord- und Ostseehäfen (z. B. Hamburg oder Stettin) auch nach dem 20. April 1921 noch steuerpflichtig, aber nur noch für die Beförderungsstrecke von der Mündung des Rheines bis zum deutschen Nord- oder Ostseehafen (§ 4, Abs 2 d. Ges.). (Der auf die steuerfreie Rheinstraße entfallende Teil des Beförderungspreises ist nach dem kilometrischen Verhältnis zu berechnen, in dem die steuerpflichtige Beförderungsstrecke zur Gesamtlänge der Beförderungsstrecke steht; vergl. § 14 Ausf.-Best. z. Ges.)

In gleicher Weise war bei der Beförderung von Gütern (nicht auch von Personen) zum Beispiel von Köln usw. nach London oder Dünkirchen der auf die Beförderungsstrecke von der Rheinmündung bis London usw. entfallende Teil des Beförderungspreises steuerpflichtig. Beförderungen nach Holland waren steuerfrei, soweit sie auf dem Rhein und den holländischen Binnengewässern erfolgten. Beförderungen nach Festlandshäfen in Belgien waren nur steuerpflichtig von dem nicht auf das Rheingebiet und die belgischen Binnengewässer entfallenden Teil der Beförderungsstrecke, also nur von einer etwaigen Seebeförderungsstrecke.

Nunmehr ist auch durch Verordnung vom 7. Januar 1922 (R.G.Bl. 1922 S. 43) auf Grund des vorerwähnten Ermächtigungsgesetzes vom 5. März 1921 (R.G.Bl. S. 225) vom Reichsminister der Finanzen „die Erhebung der Steuer auf Grund des Gesetzes über die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs

vom 8. April 1917 für Beförderungen im See- und Küstenschiffsverkehr mit Ablauf des 31. Januars 1922 bis auf weiteres ausgesetzt. Beförderungen, die vor diesem Zeitpunkte begonnen worden sind, unterliegen noch der Steuer“.

Damit sind auch die versprochenen §§ 2 b und 2 c des Gesetzes außer Kraft gesetzt, sodaß vom 1. Februar 1922 ab eine Personen- und Güterverkehrssteuer auf Wasserstraßen überhaupt nicht mehr erhoben wird. Auch diese Außerkraftsetzung der Beförderungssteuer ist wiederum auf ein Verlangen der Botschafterkonferenz der Alliierten zurückzuführen, dem sich die deutsche Regierung fügen mußte. (Da diese Beförderungen an sich verkehrssteuerpflichtig bleiben, so bleibt auch die Umsatzsteuerfreiheit aus § 2 Nr. 5 U.St.G. v. 24. XII. 19. bestehen.)

Für die vor dem 31. Januar 1922 (bzw. im Binnenschiffsverkehr vor dem 20. April 1921 usw.) begonnenen Beförderungen, auch wenn die Schiffe erst nach diesem Zeitpunkte die steuerpflichtige Teilstrecke durchfahren und ihre Reise beenden, müssen die Abgaben entrichtet werden. Selbstverständlich kann die Steuerbehörde auch nach dem 31. Januar 1922 (20. April 1921) für vor diesem Zeitpunkte liegende Beförderungen die Beförderungssteuer, falls sie nicht oder nicht vollständig entrichtet ist, noch innerhalb der fünfjährigen Verjährungsfrist (§ 19 d. Ges., § 121 d. Reichsabgabenordnung) nachfordern. Im Verhältnis zwischen dem Betriebsunternehmer und dem Schuldner des Beförderungspreises, zu dessen Lasten die Abgabe vom Betriebsunternehmer zu entrichten ist, beginnt bei nachgeforderten Abgaben die zweijährige Verjährungsfrist nach § 196, Abs. 1., Ziffer 3 B.G.B. erst mit dem Ablauf des Tages, an dem die Nachzahlung durch den Unternehmer an die Steuerbehörde erfolgt ist (§ 10, Abs. 2 d. Ges.).

Die Besteuerung der Beförderung auf Landwegen ist an folgende, ganz bestimmte Voraussetzungen geknüpft:

Die Beförderung von Personen und Gütern muß

- 1) durch ein dem öffentlichen Verkehr dienendes Unternehmen
- 2) mit motorischer Kraft
- 3) auf bestimmten Linien
- 4) mit planmäßigen Fahrten

betrieben werden. (Als Beförderung auf Landwegen gilt auch der Verkehr innerhalb geschlossenen Ortschaften).

Fehlt eine der aufgeführten vier Voraussetzungen so ist die Steuerpflicht nicht gegeben. So sind z. B. die Fahrten eines Industrierwerks, das mit eigenen Lastkraftwagen täglich die für seinen eigenen Betrieb nötigen Kohlen von den Gruben zum Werk befördert, nicht steuerpflichtig. Läßt sich das Werk durch einen Unternehmer mit dessen Lastkraftwagen die Kohlen täglich heranschaffen, so werden die Beförderungen wahrscheinlich der Steuerpflicht unterliegen. Die von einer Speditionsfirma eingerichteten Fahrten nach benachbarten Städten zwecks Beförderung von Gütern mit Lastkraftwagen sind anscheinend auch steuerpflichtig, weil die Fahrten nach bestimmten Orten an vorher bestimmten Tagen erfolgen und daher alle vier Erfordernisse der Gesetzesvorschrift erfüllt sind. Auch der Verkehr mit Postkraftwagen oder der von Privatpersonen eingerichtete Verkehr mit Kraftomnibussen, der hauptsächlich der Personen- und Gepäckbeförderung dient, ist steuerpflichtig. Dagegen wird die aus Anlaß des Eisenbahnerstreiks von Unternehmern eingerichtete Personen- und Güterbeförderung mit motorischer Kraft durchweg steuerfrei sein, da sie wohl nicht auf bestimmten Linien und mit planmäßigen Fahrten erfolgte. Doch kann auch das unter Umständen der Fall sein. Wie vorstehende Beispiele erkennen lassen, ergeben

sich in der Praxis die Zweifel hauptsächlich aus der Begriffsbestimmung der „planmäßigen Fahrten“. Der § 36 der Ausf.-Bestimmung zum Gesetz sagt: „Als planmäßig sind Fahrten dann anzusehen, wenn sie in zeitlich bestimmter Wiederkehr und nicht nur nach Bedarf stattfinden“. Es genügt also, wenn feststeht, daß in bestimmten Zeitabschnitten (z. B. täglich einmal, oder wöchentlich Montags, wöchentlich einmal usw.) die Fahrten stattfinden. Eine genaue Festlegung der Abfahrtszeiten oder die Veröffentlichung eines Fahrplanes ist nicht erforderlich. Die tatsächliche Unterhaltung eines regelmäßigen Verkehrs dergestalt, daß sich der allgemeine Verkehr darauf einrichten kann, soll nach der Begründung des Gesetzentwurfs die Voraussetzung planmäßiger Fahrten bereits erfüllen.

Dem Frachtkundenstempel unterliegen die über den Beförderungsvorgang ausgefertigten Beförderungspapiere, also Konnossemente (Durchkonossemente, Zwischenfrachtkunden), Frachtbriefe im Schiffs- und Eisenbahnverkehr, Ladescheine und Einlieferungsscheine im Schiffsverkehr, außerdem im Eisenbahnverkehr: Beförderungsscheine, Abfertigungsscheine, Eisenbahnpaketadressen, sogenannte Brotversandscheine und dergleichen.

Von jeder einzelnen Originalurkunde (nicht auch von dem Duplikat) und, wenn die Urkunde über die Ladung mehrerer Schiffsgefäße oder Eisenbahnwagen lautet, von jeder Schiffs- oder Eisenbahnwagenladung wird die Stempelabgabe erhoben.

Im Schiffsverkehr wird die Abgabe je nach dem Frachtbetrag und dem Reinraumgehalt des Schiffes wie auch nach der Strecke, auf der das Schiff verkehrt, in verschiedenen Sätzen von 20 Pfg. bis zu 10.- M. erhoben.

Frachtkunden im Eisenbahnverkehr erfordern für Frachtstück- und Expressgut 15 Pfg. Stempel, für Eilstückgut 30 Pfg. Stempel, für Frachtgut in Wagenladungen bei einem Frachtbetrage von nicht mehr als 25.- Mk. einen Stempel von Mk. 1.50, bei höheren Frachtbeträgen einen solchen von 3 Mk. und für Eilgut in Wagenladungen die doppelten Sätze.

Bei der Beförderung von Kohlen erhöhen sich die Frachtgutsätze von 1.50 Mk. und 3 Mk. auf 2 Mk. und 4 Mk. Eine Güterverkehrssteuer wird nach einer vom Reichstag eingefügten Befreiung für Kohlensendungen nicht erhoben, weil von den Kohlen bereits die Kohlensteuer entrichtet ist, die seiner Zeit gleichzeitig mit der Beförderungssteuer Gesetz wurde.

Schließlich ist noch der Vollständigkeit wegen zu erwähnen, daß Urkunden über die einzelnen Sendungen im Eisenbahnsammelladungsverkehr der Spediteure (§ 413 Abs. 2 des Handelsgesetzbuchs) einer Abgabe von fünf Pfennig (!) unterliegen, die von jeder einzelnen Urkunde zu berechnen ist. Man kann sich allerdings kaum denken, daß diese Abgabe im Sammelladungsverkehr, wozu sogar noch eingehende Entrichtungs- und Ueberwachungsmaßnahmen ergangen sind, von den beteiligten Spediteuren heute noch ordnungsmäßig entrichtet wird.

Bei der von der Reichsregierung schon seit längerer Zeit geplanten völligen Neuordnung der Besteuerung der Beförderungsvorgänge (ein Gesetzentwurf ist zwar bisher noch nicht bekannt geworden), wird sicherlich auch eine Umarbeitung des Frachtkundenstempels oder am zweckmäßigsten dessen völliger Fortfall (g. F. unter Erhöhung der Beförderungssteuer) erfolgen, weil die Erhebung des Urkundenstempels neben der Erhebung der prozentualen Steuer vom Beförderungspreise wirtschaftlich eine Doppelbesteuerung des gleichen Beförderungsvorgangs ist, und weil die Verwaltung und Verwendung der Stempelmarken für die Reichsfinanzverwaltung, die Reichseisenbahnverwaltung

und die beteiligten Handelskreise eine nicht unbedeutende, aber z. Zt. unvermeidbare Arbeitslast ist.

Mit Rücksicht auf den zu erwartenden neuen Gesetzentwurf empfiehlt es sich nicht auf die technischen Einzelheiten der Beförderungssteuer und des Frachtkundenstempels näher einzugehen. Es soll daher nur noch kurz folgendes erwähnt werden.

Nach § 7 Abs. 1 des Personen- und Güterverkehrssteuergesetzes ist „Schuldner der Abgabe derjenige, der den Beförderungspreis zu zahlen hat. Zu seinen Lasten ist die Abgabe vom Betriebsunternehmer zu entrichten“. Auf Grund der weiteren Bestimmung in § 7, Abs. 2 ist die Abgabe in die Tarife einzurechnen, falls die Beförderung auf Grund veröffentlichter Tarife erfolgt. Das wird bei der Beförderung von Personen und Gütern auf Schienenbahnen (Eisenbahnen, Straßenbahnen usw.) durchweg der Fall sein.

Die Abgabe beträgt bei der Güterbeförderung sieben vom Hundert (7 Prozent) des Beförderungspreises.

Bei der Personenbeförderung beträgt sie in der ersten Fahrklasse 16 Prozent, in der zweiten 14 Prozent, in der dritten 12 Prozent und in der vierten (3 b) 10 Prozent des Beförderungspreises. Im Straßenbahnverkehr ist die Abgabe von der Personalbeförderung auf 6 Prozent ermäßigt.

Im Gepäckverkehr sind einheitlich 12 Prozent des Beförderungspreises zu zahlen.

Die Verwaltung und Erhebung der Abgaben nach dem Personen- und Güterverkehrssteuergesetz erfolgt durch die Hauptzollämter und Zollämter. Die Entrichtung dieser Abgaben geschieht durchweg im Abrechnungsverfahren, das heißt also durch nachträgliche Barentrichtung auf Grund der Bücher des Betriebsunternehmers oder auf Grund eines von diesem nach amtlichem Muster zu führenden Steuerbuchs.

Bei der Güterbeförderung auf Landwegen wird der Abrechnung die nach den ausgegebenen Frachtzetteln festgestellte Steuereinnahme zugrunde gelegt. Die Frachtzettel werden in Blöcken amtlich geliefert.

Die Frachtkundenstempelmarken wurden früher ebenfalls von den Hauptzollämtern und Zollämtern verkauft. In den Bezirken einzelner Landesfinanzämter sind jedoch infolge der Neuorganisation der Reichsfinanzverwaltung bereits die Finanzämter mit der Verwaltung und Erhebung des Frachtkundenstempels beauftragt. Außerdem haben die hierzu bestimmten Dienststellen der Reichsbahnen und Privatbahnen (Güterabfertigungen usw.) als Hilfsstellen der Finanzämter die Frachtkundenstempelmarken an Privatpersonen, Spediteure usw. zu verkaufen.

Den Hauptzollämtern und den Finanzämtern sind die Landesfinanzämter als Oberbehörden übergeordnet. Die Landesfinanzämter stehen unter der obersten Leitung des Reichsministers der Finanzen.

Gegen die Verpflichtung zur Entrichtung von Beförderungssteuern ist seit dem Inkrafttreten der Reichsabgabenordnung vom 13. Dezember 1919 nur noch das Rechtsmittelverfahren nach diesem Gesetz gegeben.

Außer diesem Rechtsmittelverfahren kann die Erstattung zu Unrecht entrichteter Abgaben innerhalb eines Jahres nach der Entrichtung bei der Einzahlungsstelle oder bei dem zuständigen Landesfinanzamt beantragt werden. Hierbei handelt es sich aber lediglich um ein Verwaltungsverfahren ohne Rechtsbehelfe für den Steuerpflichtigen. Dieses Verfahren wird heute nur dann noch zweckmäßig sein, wenn die einmonatige Einspruchsfrist, jedoch noch nicht die einjährige Antragsfrist zur Stellung des Erstattungsantrages abgelaufen ist.

