

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
8 - 90000 - 845/54

Bonn, den 4. Juni 1954

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

In der Anlage 1 übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Verkehrsfinanzgesetzes 1954

nebst Begründung mit der Bitte, die Beschlußfassung des Bundestages herbeizuführen.

Der Bundesrat hat in seiner 122. Sitzung am 7. Mai 1954 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes zu dem Gesetzentwurf die sich aus der Anlage 2 ergebenden Änderungsvorschläge beschlossen und die in der gleichen Anlage enthaltenen Entschließungen gefaßt. Im übrigen hat er gegen den Entwurf keine Einwendungen erhoben.

Die Stellungnahme der Bundesregierung zu den Änderungsvorschlägen und Entschließungen des Bundesrates ist aus der Anlage 3 ersichtlich.

Federführend ist der Bundesminister der Finanzen.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers
Blücher

Entwurf

eines Verkehrsfinanzgesetzes 1954

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

ABSCHNITT I

Aenderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Artikel 1

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz vom 23. März 1935 (Reichsgesetzbl. I S. 407) in der am Tage vor Verkündung dieses Gesetzes geltenden Fassung wird wie folgt geändert:

1. § 3 wird § 2 und durch die folgende Ziffer 3 ergänzt:

„3. Kraftfahrzeuge, die an Oberleitungen gebunden sind, durch Elektromotore angetrieben werden, nach ihrer Bauart sowie nach ihrer Einrichtung zur Beförderung von Personen geeignet und bestimmt sind und mehr als sieben Sitzplätze (einschließlich Führersitz) haben.“

2. Hinter § 2 wird der folgende neue § 3 eingefügt:

„§ 3

Personenkraftfahrzeuge Körperbehinderter

(1) Körperbehinderten, die infolge ihrer Körperbehinderung zur Fortbewegung auf die Benutzung eines Personenkraftfahrzeugs nicht nur vorübergehend angewiesen sind, kann die Steuer für ein Personenkraftfahrzeug von nicht mehr als 2400 Kubikzentimetern Hubraum auf Antrag erlassen werden, und zwar

1. Schwerbeschädigten im Sinne des Bundesversorgungsgesetzes und Personen, die den Körperschaden infolge nationalsozialistischer Verfolgungs- oder Unterdrückungsmaßnahmen aus politischen, rassischen oder religiösen Gründen erlitten haben:

in vollem Umfang ohne Rücksicht auf ihre wirtschaftlichen Verhältnisse.

Voraussetzung ist, daß die Erwerbsfähigkeit um mindestens 50 v. H. gemindert ist;

2. Körperbehinderten, die nicht unter Ziffer 1 fallen:

ganz oder teilweise; dabei sind Art und Schwere der Körperbehinderung sowie die wirtschaftlichen Verhältnisse des Körperbehinderten zu berücksichtigen.

(2) Die Steuervergünstigung darf nicht gewährt werden, wenn das Personenkraftfahrzeug benutzt werden soll:

1. zur Beförderung anderer Personen; dies gilt nicht, wenn diese Personen unentgeltlich und nur gelegentlich mitbefördert werden oder wenn zur Hilfeleistung des Körperbehinderten die Mitnahme eines Kraftfahrzeugführers oder einer Begleitperson erforderlich ist;

2. zur Beförderung von Gütern; dies gilt nicht für das Handgepäck des Körperbehinderten und der in der Ziffer 1 bezeichneten Personen.

(3) Wird ein Fahrzeug, für das eine Steuervergünstigung gewährt worden ist, mißbräuchlich benutzt (Absatz 2), so ist die Steuervergünstigung für die Gültigkeitsdauer der Steuerkarte oder der Bescheinigung über die Steuerbefreiung zu widerrufen.“

3. § 10 erhält die folgende Fassung:

„§ 10

Besteuerungsgrundlage

Die Steuer wird berechnet:

1. bei Zwei- und Dreiradkraftfahrzeugen, ausgenommen Zugmaschinen, und bei den Kraftfahrzeugen mit vier oder mehr Rädern, die ausschließlich zur Personenbeförderung geeignet und bestimmt sind und nicht mehr als sieben Sitzplätze (einschließlich Führersitz) haben:

nach dem Hubraum,

2. bei allen anderen Fahrzeugen, insbesondere bei Zugmaschinen (einschließlich der Sattelzugmaschinen), Kraftomnibussen, Lastkraftwagen, Kombinationskraftwagen sowie bei Anhängern und Sattelanhängern:

nach dem verkehrsrechtlich höchstzulässigen Gesamtgewicht; jedoch ist bei Sattelzügen der Auflagedruck dem Gesamtgewicht der Anhänger zuzurechnen.“

4. § 11 erhält die folgende Fassung:

„§ 11

Steuersatz

(1) Die Jahressteuer beträgt für

	je 25 Kubik- zentimeter Hubraum oder einen Teil davon DM	je 100 Kubik- zentimeter Hubraum oder einen Teil davon DM	je 200 Kilo- gramm Ge- samtgewicht oder einen Teil davon DM
1. Zweiradkraftfahrzeuge (ausgenommen Zugmaschinen)	3,60	—	—
2. Kraftfahrzeuge mit drei oder mehr Rädern, wenn die Fahrzeuge ausschließ- lich zur Beförderung von Personen ge- eignet und bestimmt sind und nicht mehr als sieben Sitzplätze (einschließlich Führersitz) haben	—	14,40	—
3. Dreiradkraftfahrzeuge, die nicht aus- schließlich zur Beförderung von Personen geeignet und bestimmt sind (ausgenom- men Zugmaschinen)	—	16,—	—
4. alle anderen Fahrzeuge			
a) bis zum 31. Dezember 1954	—	—	22,50
b) ab 1. Januar 1955			
von dem Gesamtgewicht bis zu 15 000 Kilogramm	—	—	22,50
von dem Gesamtgewicht über 15 000 Kilogramm	—	—	51,—

(2) Für Lastkraftwagen, die nach ihrer Bauart und ihren besonderen, mit ihnen fest verbundenen Einrichtungen zur Beförderung von Abraum und Baumaterial innerhalb von Baustellen geeignet und bestimmt sind, ermäßigt sich die Steuer auf die Hälfte; dies gilt nicht, wenn das Kraftfahrzeug widerrechtlich benutzt wird. Die Steuerermäßigung entfällt für die Gültigkeitsdauer der Steuerkarte, wenn das Fahrzeug auf einer öffentlichen Straße zur Beförderung der bezeichneten Güter außerhalb eines Umkreises von einem Kilometer, von der Baustelle gerechnet, oder zur Beförderung von anderen als den bezeichneten Gütern benutzt wird.“

5. Im § 13 Abs. 2 erhält der Satz 1 die folgende Fassung:

„(2) Die Steuer darf bei Kraftfahrzeugen, die nach dem Hubraum besteuert werden (§ 10 Ziff. 1), auch für die Dauer eines Halbjahres oder eines Vierteljahres, bei den anderen Fahrzeugen auch für die Dauer eines Halbjahres, eines Vierteljahres oder eines Monats entrichtet werden.“

6. In § 14 wird im Absatz 2 zwischen den Sätzen 2 und 3 der folgende Satz eingefügt:
„Die Erteilung einer Steuerkarte mit einer von der Gültigkeitsdauer der alten Steuerkarte abweichenden Gültigkeitsdauer ist nur zulässig, wenn die Änderung spätestens einen Monat vor Beginn der Gültigkeitsdauer der neuen Steuerkarte beantragt wird.“

Artikel 2

Der Bundesminister der Finanzen wird ermächtigt, den Wortlaut des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und der Durchführungsbestimmungen zum Kraftfahrzeugsteuergesetz in der jeweils geltenden Fassung mit neuem Datum, unter neuer Überschrift und in neuer Paragraphenfolge bekanntzumachen. Dabei dürfen Unstimmigkeiten des Wortlauts beseitigt, die in den Durchführungsbestimmungen vorgesehenen Vordruckmuster ergänzt und berichtigt sowie das Wort „Eigengewicht“ durch das Wort „Gesamtgewicht“ ersetzt werden.

Artikel 3

(1) Ist bei Steuerkarten, deren Gültigkeitsdauer vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes beginnt und innerhalb zweier Monate nach dem Inkrafttreten endet, die nach diesem Gesetz geschuldete Steuer höher als die Steuer, die nach den bisherigen Vorschriften zu entrichten war, so wird der Mehrbetrag nicht erhoben. Endet aber die Gültigkeitsdauer später als zwei Monate nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes, so ist der Mehrbetrag innerhalb eines Monats, vom Inkrafttreten dieses Gesetzes gerechnet, unaufgefordert zu entrichten. Bei der Berechnung des Mehrbetrags bleiben Aufgelder unberücksichtigt; außerdem werden nur volle, zwei Monate nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes liegende Monate angesetzt.

(2) Zum Nachweis dafür, daß der Mehrbetrag entrichtet ist, erteilt das Finanzamt dem Steuerschuldner zur Steuerkarte eine Ergänzungskarte mit der Gültigkeitsdauer der Steuerkarte. Auf die Ergänzungskarte finden

die Vorschriften über die Steuerkarte sinngemäß Anwendung. Nach Ablauf zweier Monate, vom Inkrafttreten dieses Gesetzes gerechnet, ist die Steuerkarte nur in Verbindung mit der Ergänzungskarte gültig.

(3) Ist bei Steuerkarten, deren Gültigkeitsdauer später als zwei Monate nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes endet, die vor Inkrafttreten dieses Gesetzes entrichtete Steuer höher als die nach diesem Gesetz geschuldete Steuer, so wird der Unterschiedsbetrag nur erstattet, soweit er auf die Zeit nach Ablauf von zwei Monaten, vom Inkrafttreten dieses Gesetzes gerechnet, entfällt. Bei der Berechnung des Unterschiedsbetrages bleiben Aufgelder unberücksichtigt; außerdem werden nur volle Monate angesetzt.

ABSCHNITT II

Anderung des Beförderungsteuergesetzes

Artikel 1

Das Beförderungsteuergesetz vom 29. Juni 1926 (Reichsgesetzbl. I S. 357) in der am Tage vor Verkündung dieses Gesetzes geltenden Fassung wird wie folgt geändert:

1. § 1 erhält die folgende Fassung:

„§ 1

(1) Der Beförderungsteuer unterliegt die Beförderung

1. von Personen und Gütern

a) im Schienenbahnverkehr,

b) im Kraftfahrzeugverkehr;

2. von Personen mit Seilschwebebahnen.

Voraussetzung ist, daß die Beförderung von einem Unternehmer im Rahmen seines Unternehmens für Dritte oder für Zwecke des Unternehmens durchgeführt wird.

(2) Die unentgeltliche Beförderung von Personen unterliegt nicht der Steuer. Jedoch sind bei der Beförderung mit Kraftomnibussen als Entgelt auch wirtschaftliche Vorteile anzusehen, die mittelbar für die Wirtschaftlichkeit einer anderen auf diese Weise geförderten Erwerbstätigkeit erstrebt werden; dies gilt nicht, soweit Arbeiter sowie Angestellte und Beamte, deren monatliche Roheinnahmen aus nichtselbständiger Arbeit 600 Deutsche Mark nicht übersteigen, von und zur Arbeitsstätte befördert werden.

- (3) Der Begriff des Unternehmers und des Unternehmens richtet sich nach dem Umsatzsteuerrecht. Als Unternehmer gelten auch die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Bundespost.“
2. Im § 3 Abs. 1 erhalten die Nummern 3 bis 8 die folgende Fassung:
- „3. der Expresgutverkehr der Deutschen Bundesbahn sowie der Brief- und Paketverkehr der Deutschen Bundespost;
4. Beförderungen von Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art im Eisenbahnverkehr;
5. Beförderungen im Werkverkehr mit Kraftfahrzeugen, soweit Güter innerhalb einer Betriebsstätte des Unternehmens befördert werden;
6. Güterbeförderungen im Werkverkehr mit Kraftfahrzeugen, wenn die Nutzlast des Kraftfahrzeugs oder des Kraftfahrzeuges nicht mehr als 750 Kilogramm beträgt;
7. Güterbeförderungen im Werkverkehr mit Zugmaschinen und den von diesen mitgeführten Anhängern, wenn diese Fahrzeuge ausschließlich in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben verwendet werden und ihr Halten von der Kraftfahrzeugsteuer ausgenommen ist.“
3. Im § 5 Abs. 1 wird der folgende Satz hinzugefügt:
- „Bei unentgeltlichen Beförderungen im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 2 gilt als Beförderungspreis der Betrag, der unter gleichen oder ähnlichen Verhältnissen bei der entgeltlichen Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen entrichtet wird.“
4. § 7 Abs. 1 Satz 1 erhält die folgende Fassung:
- „Werden Güter im nichtöffentlichen Verkehr für eigene Rechnung oder für Rechnung eines Dritten befördert, so ist vorbehaltlich der Vorschrift des § 12 Abs. 1 Nr. 1 der Berechnung der Steuer derjenige Betrag als Beförderungspreis zugrunde zu legen, der unter gleichen oder ähnlichen Verhältnissen im öffentlichen Güterverkehr gezahlt wird.“
5. Im § 8 Abs. 3 wird hinter „(§ 7)“ eingefügt:
- „und bei Beförderungen im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 2.“
6. § 12 erhält die folgende Fassung:
- „§ 12
- (1) Bei der Güterbeförderung beträgt die Steuer:
1. im Kraftfahrzeugverkehr, der
- a) nicht gewerblicher Güternahverkehr, gewerblicher Güterfernverkehr oder Werkverkehr innerhalb der Nahzone im Sinne des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 697) ist:
- fünf Pfennig je Tonne des Rohgewichts der beförderten Güter und je Kilometer der Beförderungstrecke (Tonnenkilometer),
- b) Werkverkehr innerhalb der Nahzone im Sinne des Güterkraftverkehrsgesetzes ist:
- ein Pfennig je Tonne des Rohgewichts der beförderten Güter und je Kilometer der Beförderungstrecke (Tonnenkilometer);
2. in den anderen Fällen:
- sieben vom Hundert des Beförderungspreises.
- (2) Durch Rechtsverordnung kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 Buchst. b eine entsprechend andere Steuerberechnung bestimmt werden, soweit im gewerblichen Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen der Beförderungspreis nicht nach Tonnenkilometern bemessen wird.“
7. § 24 erhält die folgende Fassung:
- „§ 24
- Der Bundesminister der Finanzen kann durch Rechtsverordnung bestimmen, daß und unter welchen Voraussetzungen die Steuer in besonderen Fällen in Pauschbeträgen festzusetzen ist. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Feststellung der Steuerbeträge mit Schwierigkeiten und Kosten verbunden wäre, die zur Höhe der Steuer in keinem angemessenen Verhältnis stünden.“
- Artikel 2
- (1) Die Vorschrift des § 4 des Ersten Teils Kapitel II der Vierten Notverordnung des Reichspräsidenten zur Sicherung von Wirtschaft und Finanzen und zum Schutze des inneren Friedens vom 8. Dezember 1931 (Reichsgesetzbl. I S. 699) ist nicht mehr anzuwenden.

(2) § 3 des Beförderungsteuergesetzes vom 29. Juni 1926 (Reichsgesetzbl. I S. 357) in der am Tage vor Verkündung dieses Gesetzes geltenden Fassung wird durch den folgenden Absatz 4 ergänzt:

„(4) Der Bundesminister der Finanzen wird ermächtigt, im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr nichtbundeseigene Eisenbahnen, Straßenbahnen und die ihnen nach ihrer Bau- und Betriebsweise ähnlichen Bahnen sowie Bahnen besonderer Bauart von der Verpflichtung, die Steuer zu Lasten des Steuerschuldners zu entrichten (§ 8 Abs. 2), ganz oder teilweise auszunehmen. Voraussetzung ist, daß die Entrichtung der Steuer durch den Betriebsunternehmer nach Lage des einzelnen Falles und unter Berücksichtigung der Konzessionsabgabe unbillig wäre. Soweit der Betriebsunternehmer von der Verpflichtung zur Entrichtung der Steuer ausgenommen wird, ist auch der Steuerschuldner (§ 8 Abs. 1 Satz 1) zur Entrichtung der Steuer nicht verpflichtet.“

Artikel 3

(1) Die Bundesregierung wird ermächtigt, Rechtsverordnungen zu erlassen über

1. die nähere Bestimmung der im Beförderungsteuergesetz verwendeten Begriffe,
2. die Abgrenzung der Steuerpflicht sowie den Umfang der Ausnahmen von der Besteuerung und der Steuerermäßigungen, soweit dies zur Wahrung der Gleichmäßigkeit der Besteuerung und zur Beseitigung von Unbilligkeiten in Härtefällen erforderlich ist,
3. die Festsetzung von Durchschnittsbeförderungsentgelten, insbesondere im grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr, im inländischen Werkverkehr und im inländischen Personenverkehr mit Kraftfahrzeugen,
4. die Zuständigkeit, den Umfang der Besteuerungsgrundlage sowie den Steuersatz bei Einrechnung der Steuer in den Beförderungspreis,
5. das Besteuerungsverfahren, insbesondere die von den Steuerpflichtigen zu erfüllenden Pflichten und die Beistandspflicht Dritter.

(2) Kraftfahrzeuge mit mehr als sieben Sitzplätzen (einschließlich Fahrersitz) dürfen jedoch nicht als Personenkraftwagen behandelt werden.

(3) Der Bundesminister der Finanzen wird ermächtigt, den Wortlaut des Beförderungsteuergesetzes und der Durchführungsbestimmungen zum Beförderungsteuergesetz in der jeweils geltenden Fassung mit neuem Datum, unter neuer Überschrift und in neuer Paragraphenfolge bekanntzumachen und dabei Unstimmigkeiten des Wortlauts zu beseitigen.

Artikel 4

Aufgehoben werden

1. § 49 der Vorläufigen Durchführungsbestimmungen vom 21. September 1936 zum Gesetz zur Änderung des Beförderungsteuergesetzes vom 2. Juli 1936 (Reichsgesetzbl. I S. 738),
2. die durch § 4 des Gesetzes zur Wiedererhebung der Beförderungsteuer im Möbelfernverkehr und im Werkfernverkehr und zur Änderung von Beförderungsteuersätzen vom 2. März 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 159) erteilte Ermächtigung, ein Durchschnittsbeförderungsentgelt für die Berechnung der Steuer im Werkfernverkehr mit Kraftfahrzeugen festzusetzen,
3. die Vorschrift des § 1 der Zweiten Verordnung vom 29. Januar 1952 zur Änderung von Vorschriften über die Durchführung des Beförderungsteuergesetzes (Bundesgesetzbl. I S. 91), soweit sie die Festsetzung eines Durchschnittsbeförderungsentgelts für Güterbeförderungen im Werkfernverkehr mit Kraftfahrzeugen betrifft.

ABSCHNITT III

Änderung des Mineralölsteuergesetzes

Artikel 1

Das Mineralölsteuergesetz in der Fassung vom 21. Mai 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 234) wird wie folgt geändert:

In § 2 Abs. 1 werden ersetzt

1. unter Nr. 1 Buchst. a die Zahl „27,—“ durch „28,40“,
2. unter Nr. 1 Buchst. b Doppelbuchst. aa, bb und ee jeweils die Zahl „14,85“ durch „16,25“,
3. unter Nr. 1 Buchst. b Doppelbuchst. cc und dd jeweils die Zahl „19,—“ durch „20,40“,

4. unter Nr. 1 Buchst. d die Zahl „6,30“ durch „14,50“,
5. unter Nr. 1 Buchst. d Doppelbuchst. aa und bb jeweils die Zahl „0,—“ durch . „8,20“,
6. unter Nr. 2 die Zahl „22,50“ durch „23,60“,
7. unter Nr. 6 Buchst. a die Zahl „10,—“ durch „11,40“,
8. unter Nr. 6 Buchst. b die Zahl „14,25“ durch „15,65“.

Artikel 2

Bedingte Steuerschulden für Mineralöle erhöhen sich mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes auf den Betrag, der sich bei Anwendung der Steuersätze des Artikels 1 ergibt.

Artikel 3

(1) Mineralöle, für die beim Inkrafttreten dieses Gesetzes eine unbedingte Steuerschuld besteht oder für die eine Steuer nach § 2 des Mineralölsteuergesetzes in der bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes geltenden Fassung bereits entrichtet worden ist, unterliegen einer Nachsteuer.

(2) Die Nachsteuer beträgt für 100 kg des Eigengewichts

1. für Leichtöle und für benzinhaltige Kraftstoffgemische 1,40 DM,
2. für Gasöle 8,20 DM,
3. für leichte Steinkohlenteeröle . 1,10 DM,
4. für Flüssiggas 1,40 DM.

(3) Die Steuerschuld entsteht mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes. Steuerschuldner ist, wer die Mineralöle beim Inkrafttreten dieses Gesetzes besitzt, bei Beständen, die sich in diesem Zeitpunkt im Versand befinden, der Empfänger.

(4) Von der Nachsteuer befreit ist Mineralöl im Besitz eines Endverbrauchers in einer Menge, die dem Durchschnitt des Monatsverbrauchs in den letzten drei Kalendermonaten vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes entspricht. Endverbraucher ist, wer das Mineralöl im eigenen Betrieb zu anderen Erzeugnissen als Mineralöle verarbeitet oder ausschließlich für eigene Zwecke unmittelbar verbraucht.

(5) Der Steuerschuldner hat das Mineralöl binnen einer Woche nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes oder nach dem Empfang der zuständigen Zollstelle schriftlich anzumelden.

Die Zollstelle fordert die Steuer durch Steuerbescheid an. Die Steuer ist zwei Wochen nach der Anforderung, im Falle nicht ordnungsmäßiger Anmeldung jedoch sofort fällig.

(6) Der Bundesminister der Finanzen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung das Nähere zu den Bestimmungen der Absätze 1 bis 5, insbesondere über das anzuwendende Verfahren, zu bestimmen.

ABSCHNITT IV

Finanzierung des Baues von Bundesautobahnen

Artikel 1

Gesellschaft für Autobahnfinanzierung

(1) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch die Bundesminister für Verkehr und der Finanzen eine Gesellschaft des Privatrechts mit der Finanzierung des Baues von Bundesautobahnen zu beauftragen.

(2) Der Auftrag kann nur widerrufen werden, wenn der Bund gleichzeitig die von der Gesellschaft zum Zwecke der Finanzierung des Baues von Bundesautobahnen eingegangenen Verpflichtungen übernimmt.

(3) Die von der Gesellschaft finanzierten Bundesautobahnen sind Bundesfernstraßen im Sinne des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. August 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 903).

Artikel 2

Finanzierungsbeitrag

Der Bund hat der Gesellschaft aus dem Aufkommen der Mineralölsteuer einen jährlichen Zuschuß von achtzig Millionen Deutsche Mark zu leisten. Die Zahlungsverpflichtung des Bundes endet mit der Zahlung des Zuschusses für das vierzehnte Jahr, soweit der Auftrag nicht vorher nach Artikel 1 Abs. 2 widerrufen wird.

Artikel 3

Benutzungsgebühr

(1) Für die Benutzung von Bundesautobahnen werden Gebühren erhoben, die unter Berücksichtigung von Fahrzeugart und zulässigem Gesamtgewicht in angemessenem Verhältnis zu dem durchschnittlichen wirt-

schaftlichen Vorteil der Benutzung zu stehen haben. Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft und dem Bundesminister der Finanzen die Gebühren und das Erhebungsverfahren durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, festzusetzen.

(2) Das Aufkommen aus den Gebühren ist für die Dauer des Auftrages an die Gesellschaft abzuführen. Die Bundesregierung wird ermächtigt, von der Gebührenerhebung abzusehen; in diesem Falle hat der Bund der Gesellschaft einen angemessenen anderweitigen Zuschuß für die Dauer des Auftrages zu leisten.

(3) Nach Ablauf des zwanzigsten Jahres nach Erteilung des Auftrages dürfen Gebühren nicht mehr erhoben werden.

Artikel 4

Bürgschaftsermächtigung

Der Bundesminister der Finanzen wird ermächtigt, für Schuldverpflichtungen, welche die Gesellschaft für die Finanzierung des Baues von Bundesautobahnen eingeht, Sicherheitsleistungen und Gewährleistungen, insbesondere Bürgschaften bis zum Betrage von 500 Millionen Deutsche Mark zu übernehmen.

Artikel 5

Mittelverwendung und Rechnungslegung

(1) Die Gesellschaft hat die ihr nach Artikel 2 und 3 zur Verfügung stehenden Mittel nur zur Finanzierung des Baues von Bundesautobahnen, zur Verzinsung und Tilgung der von ihr zum Zwecke der Finanzierung eingegangenen Schuldverpflichtungen sowie zur Deckung ihrer hiermit zusammenhängenden Verwaltungskosten zu verwenden.

(2) Die Gesellschaft stellt die Mittel für den Bau der Bundesautobahnen den nach Artikel 90 des Grundgesetzes für die Baudurchführung zuständigen Stellen als Zuschuß zur Verfügung. Diese rechnen die ihnen zugewiesenen Mittel mit der Gesellschaft unmittelbar ab. Die Rechnung wird vom Bundesrechnungshof geprüft.

Artikel 6

Steuerliche Behandlung

(1) Auf Schuldverpflichtungen, welche die Gesellschaft für die Finanzierung des Baues von Bundesautobahnen eingeht, sind § 8 Ziff. 1 und § 12 Abs. 2 Ziff. 1 des Gewerbesteuer-gesetzes nicht anzuwenden.

(2) Die Leistungen nach Artikel 2 und 3 Abs. 2 sind von der Besteuerung nach § 2 des Kapitalverkehrsteuergesetzes ausgenommen.

ABSCHNITT V

Geltung im Land Berlin

Die Abschnitte I bis III und VI dieses Gesetzes gelten nach Maßgabe des § 12 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund der in den Abschnitten I, II und III dieses Gesetzes enthaltenen Ermächtigungen erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

ABSCHNITT VI

Inkrafttreten

Artikel 1

Das Gesetz tritt — soweit nicht in den Artikeln 2 bis 4 für die Abschnitte I bis III etwas anderes bestimmt ist — am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Artikel 2

(1) Abschnitt I dieses Gesetzes tritt einen Monat nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Mit dem gleichen Zeitpunkt treten außer Kraft

1. § 4 Abs. 2, § 5, § 6 Abs. 2, §§ 7 und 8, §§ 10 bis 15, § 16 Abs. 1, § 21 Abs. 2 Ziff. 2 und 4, § 24 Abs. 1, 2 und 4, § 25 Sätze 2 und 3, § 27 Abs. 2, § 28 Abs. 3 und 4, § 29 Ziff. 1, § 38 Abs. 1, § 42 Abs. 2, §§ 43 bis 45, §§ 49 bis 51, §§ 54 bis 56, § 63 Abs. 1 letzter Satz, § 68 und § 76 Abs. 2 der Durchführungsbestimmungen zum Kraftfahrzeugsteuer-

gesetz vom 5. Juli 1935 (Reichsgesetzbl. I S. 875);

2. die in den Ländern im Geltungsbereich dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften, die mit den Vorschriften dieses Gesetzes nicht in Einklang stehen. Dies gilt jedoch nicht für Artikel I Nr. 2 des Gesetzes des Landes Berlin zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 3. August 1950 (Verordnungsbl. für Groß-Berlin I S. 379).

Artikel 3

Abschnitt II dieses Gesetzes tritt mit dem Beginn des auf seine Verkündung folgenden dritten Kalendermonats in Kraft.

Artikel 4

Abschnitt III dieses Gesetzes tritt mit dem Beginn des auf seine Verkündung folgenden zweiten Kalendermonats in Kraft.

Begründung

Allgemeiner Teil

Die Bundesfernstraßen sind bereits heute dem ständig zunehmenden Kraftwagenverkehr nicht mehr gewachsen. Außerdem ist noch auf Jahre hinaus mit einer Zunahme der Zahl der Kraftwagen zu rechnen. Die Zahl der Unfälle, insbesondere die der Verkehrstoten, ist sehr hoch und dürfte noch weiter steigen, wenn nicht wirksame Maßnahmen zur Abhilfe ergriffen werden.

Die Schwierigkeiten ergeben sich nicht allein durch das starke Anwachsen der Zahl der Personenkraftwagen, die im Bundesgebiet — auf den Kopf bezogen — auch heute noch hinter der anderer europäischer Staaten und weit hinter der der USA zurückbleibt. Eine entscheidende Ursache für die unbefriedigenden Verkehrsverhältnisse auf den Bundesfernstraßen ist darin zu suchen, daß sich der Ferntransport von Gütern in stärkerem Umfang als in anderen europäischen Staaten auf die Straßen verlagert hat. Beim Gütertransport wurde das dadurch ermöglicht, daß die Lastkraftwagenindustrie immer größere und leistungsfähigere Lastkraftwagen und Anhänger entwickelte. Das vorhandene Straßennetz ist weder in bezug auf die Ausmaße noch auf den Achsdruck der Beanspruchung durch diese Fahrzeuge gewachsen. Die schweren Lastzüge bilden auch auf den Bundesautobahnen dadurch eine Gefahr, daß sie auf Bergstrecken nur eine Geschwindigkeit zu entwickeln vermögen, die weit hinter der sonstiger Kraftwagen zurückbleibt.

Die geschilderte Verlagerung des Verkehrs auf die Straße hat eine schwere Finanzkrise bei

der Deutschen Bundesbahn hervorgerufen, deren Transportkapazität nicht mehr ausgenutzt wird. Die weitgehenden Sicherheitsvorschriften sowie ihre Betriebs- und Beförderungspflicht machen es der Deutschen Bundesbahn unmöglich, ihre Kosten den unzureichenden Einnahmen anzupassen. Die Deutsche Bundesbahn ist infolgedessen seit Jahren nicht mehr in der Lage, ihre Vermögenssubstanz zu erhalten. Seit dem Geschäftsjahr 1952 zeigen ihre Jahresabschlüsse steigende Fehlbeträge, die voraussichtlich für das Geschäftsjahr 1953 eine halbe Milliarde DM übersteigen werden und den Bund vor ein finanzwirtschaftliches Problem stellen, das im Rahmen der verfügbaren Bundesmittel nicht gelöst werden kann. Noch weniger ist es möglich, die Milliardenbeträge aufzubringen, die erforderlich wären, um das Bundesstraßennetz dem gesteigerten Kraftwagenverkehr anzupassen. Die verfügbaren Bundesmittel müssen in verstärktem Maße für Instandsetzungsarbeiten an den Verkehrsbrennpunkten verwendet werden, so daß Verbesserungen am Bundesstraßennetz und dessen weiterer Ausbau vielfach zurückgestellt werden müssen und die Instandsetzung weniger befahrener Bundesstraßen unzureichend ist.

Das vorläufige Ergebnis dieser Entwicklung, deren Ende noch nicht abgesehen werden kann, ist eine steigende Zahl von Verkehrsunfällen, zunehmende Rückstände in der Unterhaltung der Bundesfernstraßen und wachsende Fehlbeträge beim Betrieb der Deutschen Bundesbahn, die sich noch im Geschäftsjahr 1954 der Milliarden-Grenze nähern dürften. Dem kann nur dadurch abgeholfen werden, daß die Gütertransporte wieder in stärkerem Maße auf die Schiene verlagert werden und insbe-

sondere der Abwanderung des Transports von Massengütern von der Schiene auf die Straße Einhaltung geboten wird. Gleichzeitig müssen die Bundesstraßen durch Schließung der wichtigsten Autobahnücken entlastet werden. Durch den vorstehenden Entwurf eines Verkehrsfinanzgesetzes soll eine stärkere Verlagerung der Verkehrsströme auf die Schiene und ein Ausbau der Bundesautobahnen erreicht werden. Als Mittel hierzu dient die Ausdehnung der Beförderungsteuer auf den bisher nicht besteuerten Nahverkehr auf der Straße und eine fühlbare Erhöhung der Beförderungsteuer auf den Werkfernverkehr. Durch Umstellung der Kraftfahrzeugsteuer für Lastkraftwagen, Kraftomnibusse, Zugmaschinen und Anhänger auf das Gesamtgewicht wird eine Regelung der steuerlichen Belastung erreicht, die in stärkerem Maße der Beanspruchung der Straßen durch die sie benutzenden Fahrzeugtypen entspricht. Aus den gleichen Gründen ist eine Senkung der Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen vorgesehen, die im Verhältnis zu ihrer räumlichen und mechanischen Beanspruchung der Straßen bisher übermäßig belastet waren. Diese steuerliche Entlastung schafft einen Ausgleich für die Erhöhung der Mineralölsteuer und beugt etwaigen Rückwirkungen auf die Produktion der Kraftwagenindustrie vor, da sie geeignet erscheint, den Zugang neuer Käuferschichten zum Personenkraftwagen zu erleichtern.

Durch die vorgesehene Anhebung der Mineralölsteuer sollen die finanziellen Mittel zur Verbesserung und Entlastung des Bundesstraßennetzes, insbesondere zur Schließung der wichtigsten Lücken im Zuge der Bundesautobahnen, beschafft werden. Diese Maßnahmen kommen allen Kraftfahrzeugen im Bundesgebiet zugute. Hierbei wird eine stärkere Belastung des Dieselöls vorgesehen, da dieser Kraftstoff im Verhältnis zum Vergaserkraftstoff bisher begünstigt war. Da die Kraftfahrzeuge, die auf dem Gebiet des Güterverkehrs in unmittelbarer Konkurrenz zur Bundesbahn stehen, ausschließlich mit Dieselmotoren betrieben werden, wird auch hierdurch deren Konkurrenzfähigkeit gestärkt, soweit es sich um Beförderung von Massengütern handelt. Ob und welche tarifarischen Folgerungen aus der zusätzlichen steuerlichen Belastung des Straßenverkehrs gezogen werden müssen, bleibt der Prüfung des Bundesministers für Verkehr überlassen. Das Gesamtaufkommen aus dieser Änderung der dem Bund zufließenden Steuern, das auf 290 Mio DM jährlich geschätzt wird, soll ausschließlich zugunsten

des Verkehrswesens verwendet werden. Hier- von wird die Abzweigung eines Betrages von 80 Mio DM jährlich für den Ausbau der Bundesautobahnen auf 14 Jahre gesetzlich festgelegt. Durch den Gesetzesvorschlag werden sonst unvermeidliche Erhöhungen der Besitzsteuern, die die große Steuerreform in Frage stellen würden, vermieden. Das Aufkommen der Länder aus der Kraftfahrzeugsteuer wird durch die stärkere Verlagerung auf die schweren Lastwagen, Zugmaschinen und Anhänger nicht gefährdet. Die Länder dürften im Gegenteil Mehreinnahmen von etwa 60 Mio DM zu erwarten haben.

Aus Anlaß der Änderung der Verkehrssteuergesetze ist eine Reihe von Ergänzungen eingefügt, die sich auf Grund von Verwaltungserfahrungen als notwendig oder zweckmäßig gezeigt haben.

Besonderer Teil

Das Gesetz ist in sechs Abschnitte gegliedert:

- Abschnitt I Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes
- Abschnitt II Änderung des Beförderungsteuergesetzes
- Abschnitt III Änderung des Mineralölsteuergesetzes
- Abschnitt IV Finanzierung des Baues von Bundesautobahnen
- Abschnitt V - Geltung im Land Berlin
- Abschnitt VI Inkrafttreten.

Zu den einzelnen Vorschriften wird auf folgendes hingewiesen:

ABSCHNITT I

Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Der Abschnitt I hat in der Hauptsache zum Gegenstand:

1. *Steuerbefreiung für Oberleitungsmnibusse*
Straßenbahnen erschweren den glatten Ablauf des Straßenverkehrs — insbesondere in den Innenstädten —, weil sie wegen ihrer Schienengebundenheit anderen Verkehrsteilnehmern nicht ausweichen können. Dieser Nachteil ist bei der Verwendung von Oberleitungsmnibusen nicht vorhanden. Deshalb geht die

moderne Verkehrsentwicklung dahin, Straßenbahnen durch Oberleitungsomnibusse zu ersetzen. Um diese Umstellung zu erleichtern, sieht der Gesetzentwurf die Befreiung der Oberleitungsomnibusse von der Kraftfahrzeugsteuer vor.

2. Herabsetzung der Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen

Personenkraftwagen sind zur Zeit gegenüber Lastkraftwagen kraftfahrzeugsteuerlich unverhältnismäßig hoch belastet. Deshalb sieht der Entwurf eine Herabsetzung der Steuer für Personenkraftwagen mit nicht mehr als sieben Sitzplätzen bei gleichzeitiger Erhöhung der Steuer für Lastkraftwagen und Anhänger vor. Hierdurch wird zugleich eine Annäherung der deutschen Steuerbelastung der Personenkraftwagen an die in den übrigen europäischen Staaten übliche erreicht. Gleichzeitig mit der Herabsetzung der Steuer für Personenkraftwagen ist eine Erhöhung der Mineralölsteuer für Vergaserkraftstoffe um 1 Pfennig je Liter vorgesehen. Der Herabsetzung der Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen steht daher eine Mehrbelastung durch die Mineralölsteuer gegenüber (vgl. Abschnitt III des Entwurfs).

3. Änderung der Steuerstufen für Zweiradkraftfahrzeuge

Die Einführung kleinerer Steuerstufen für Zweiradkraftfahrzeuge entspricht dem Wunsch der Kartoffahrzeugindustrie. Eine Erhöhung der steuerlichen Belastung ist nicht beabsichtigt. Soweit sie im Einzelfall eintritt, wird sie unwesentlich und lediglich erhebungstechnisch bedingt sein.

4. Angleichung der Kraftfahrzeugsteuer an die technische Entwicklung und an die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Lastkraftwagen, Anhänger und ähnlicher Fahrzeuge

Der Entwurf enthält gegenüber der gegenwärtigen Regelung die Neuerung, daß Lastkraftwagen, Kraftomnibusse und Anhänger nicht mehr nach dem Eigengewicht, sondern nach dem Gesamtgewicht besteuert und daß die schweren Fahrzeuge nicht mehr begünstigt werden. Beim Bau von Lastkraftwagen und Anhängern wird mehr und mehr der Leichtbauweise der Vorzug gegeben. Infolgedessen ist seit Jahren eine ständige Verringerung des Eigengewichts der Lastkraftwagen und der Anhänger bei unveränderter oder sogar erhöhter Nutzlast zu beobachten. Dieser technischen Entwicklung muß die Steuergesetzgebung aus Gründen der steuerlichen Gerechtigkeit folgen.

Die Kraftfahrzeugsteuer beträgt z. Z. bei den mittleren und kleinen Fahrzeugen 45 DM je angefangene 200 kg Eigengewicht jährlich. Bei mittleren Lastkraftwagen ist die Nutzlast etwa ebenso hoch wie das Eigengewicht des Fahrzeugs, bei kleineren Fahrzeugen etwas geringer. Da das Gesamtgewicht sich aus dem Eigengewicht und der Nutzlast zusammensetzt und beide ungefähr gleich hoch sind, ist es geboten, den Steuersatz für das Gesamtgewicht auf die Hälfte des z. Z. für das Eigengewicht geltenden Steuersatzes von 45 DM, d. h. auf 22,50 DM festzusetzen. Das muß auch für die schweren Lastkraftwagen, Kraftomnibusse und Anhänger gelten. Gegenwärtig beträgt der Steuersatz für schwere Lastkraftwagen und Kraftomnibusse für das 2400 kg übersteigende Eigengewicht 15 DM statt 45 DM je 200 kg Eigengewicht. Die für diese Begünstigung s. Z. maßgebend gewesenen Gründe bestehen heute nicht mehr. Die steuerliche Gerechtigkeit gebietet, die schweren Lastkraftwagen usw. mindestens ebenso hoch wie die leichteren und mittleren Lastkraftwagen zu besteuern. Darüber hinaus ist für besonders schwere Fahrzeuge im Entwurf vorgesehen, daß die Steuer auf 51 DM je angefangene 200 kg Gesamtgewicht steigt, soweit dieses 15 t überschreitet. Dieser Steuersatz ist aus folgenden Gründen gerechtfertigt: Das Verhältnis der Nutzlast zum Eigengewicht ist bei den besonders schweren Lastkraftwagen bedeutend günstiger als bei anderen Lastkraftwagen. Außerdem nimmt mit steigender Größe des Lastkraftwagens der Treibstoffverbrauch, gerechnet je beförderte Tonne Nutzlast, ab. Infolgedessen sind die besonders schweren Lastkraftwagen hinsichtlich der Belastung mit Mineralölsteuer besser gestellt als die anderen Fahrzeuge. Versuche in den USA haben zudem ergeben, daß der Straßenverschleiß nicht gleichmäßig mit dem Gewicht der Kraftfahrzeuge, sondern progressiv ansteigt. Diese Grundsätze, insbesondere auch eine Progression der Steuer für besonders schwere Fahrzeuge, gelten auch in anderen europäischen Staaten. Zur Erleichterung der Umstellung soll die Progression erst ab 1. Januar 1955 wirksam werden.

Bei Anhängern eine geringere Steuer als bei Lastkraftwagen zu erheben, erscheint nicht mehr gerechtfertigt, da sie im Verhältnis zu ihrem Eigengewicht größere Nutzlasten befördern können. Abweichend von der oben erwähnten Faustregel ist das Verhältnis von Eigengewicht zu Nutzlast bei Anhängern

etwa 1,2 zu 3. Das Mehraufkommen hieraus dient zum Ausgleich der Mindereinnahme aus der Steuer auf Personenkraftwagen.

Der Entwurf sieht ferner vor, daß wie Lastkraftwagen und Anhänger auch Kraftomnibusse, Zugmaschinen, Sattelzugmaschinen, Kombinationskraftwagen und Sattelanhänger behandelt werden.

Im einzelnen ist zu bemerken:

Artikel 1

Steuerbegünstigung für Körperbehinderte

In der französischen Zone und in Berlin gelten z. Z. noch die §§ 44 und 45 der Durchführungsbestimmungen zum Kraftfahrzeugsteuergesetz vom 5. Juli 1935 (RGBl. I S. 875), während in der britischen und amerikanischen Zone § 9 der Durchführungsverordnung zum Kontrollratsgesetz Nr. 14 (Kraftfahrzeugsteuer) nach seiner Änderung durch das Kontrollratsgesetz Nr. 51 (für die britische Zone: Steuer- und Zollblatt 1947 S. 184) gilt. Um für das Bundesgebiet ein einheitliches Recht zu schaffen, sieht der Entwurf eine Regelung vor, die im wesentlichen die für die Schwerekriegsbeschädigten günstigere Regelung der Durchführungsbestimmungen zum Kraftfahrzeugsteuergesetz wiederherstellt.

Änderung der Besteuerungsgrundlage für Kleinomnibusse

Nach dem zur Zeit geltenden Recht sind als Kraftomnibusse Personenkraftwagen mit mehr als acht Sitzplätzen (einschließlich Führersitz) anzusehen. Der Entwurf sieht vor, daß in Zukunft als Kraftomnibusse bereits Personenkraftwagen mit mehr als sieben Sitzplätzen (einschließlich Führersitz) behandelt werden, weil die Personenkraftwagen mit acht Sitzplätzen — einschließlich Führersitz — (Kleinomnibusse) im Personenverkehr die gleichen Aufgaben wie die sonstigen Omnibusse erfüllen.

Änderung der Besteuerungsgrundlage für Zugmaschinen

Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen werden gegenwärtig nach der Höchstbremsleistung besteuert. Die Besteuerung nach der Höchstbremsleistung hat sich als nicht zweckmäßig erwiesen. Einerseits ist es technisch schwierig, die Höchstbremsleistung genau zu ermitteln, andererseits kann durch geringfügige Änderung am Motor die Höchstbremsleistung verändert werden.

Die steuerliche Belastung der Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen ändert sich durch die vorgesehene Umstellung der Besteuerungsgrundlage auf das Gesamtgewicht nicht erheblich.

Besteuerung der Zweiradkraftfahrzeuge

Die Motorradindustrie hat angeregt, die Abstufung des Steuertarifs nach 100 ccm durch eine andere zu ersetzen, durch die die Industrie im Gegensatz zur jetzigen Regelung nicht gezwungen wird, mit Rücksicht auf die Steuer technisch unzureichende Typen zu bauen. Der Entwurf sieht daher vor, daß an Stelle der bisherigen Abstufung von je 100 ccm eine Abstufung von nur 25 ccm tritt. Würde dabei jedoch als Steuer je 25 ccm Hubraum ein Viertel der je 100 ccm Hubraum nach dem geltenden Recht zu entrichtenden Steuer von 12 DM, also ein Betrag von 3 DM, vorgeschrieben werden, so ergäbe sich ein nicht unerheblicher Steuerausfall. Um dies zu verhindern, sieht der Entwurf eine Jahressteuer von 3,60 DM je 25 ccm Hubraum oder einen Teil davon vor.

Soweit bei einzelnen Klassen von Zweiradkraftfahrzeugen Steuererhöhungen eintreten werden, sind sie nur geringfügig und ohne weiteres zumutbar. Bei anderen Klassen wird sich die Steuer senken.

Besteuerung der Dreiradkraftfahrzeuge

Dreiradkraftfahrzeuge sind seit 1. Oktober 1934 verkehrsrechtlich nicht mehr Krafträder. Trotzdem werden sie nach dem geltenden Steuerrecht als Zweiradkraftfahrzeuge behandelt. Nach dem Erlaß des Reichsministers der Finanzen vom 3. November 1934 — S 6030 — 1224 III (Reichssteuerbl. S. 1362) sollte damals trotz der verkehrsrechtlichen Neuregelung eine steuerliche Mehrbelastung der Dreiradkraftfahrzeuge vermieden werden. Die steuerliche Gleichstellung der Dreiradkraftfahrzeuge mit den Zweiradkraftfahrzeugen ist jedoch nicht mehr vertretbar. Das Dreiradkraftfahrzeug wird im Regelfall zur Beförderung von Gütern für gewerbliche Zwecke im Gewicht bis nahezu einer Tonne verwendet. Danach wäre es in diesen Fällen durchaus angemessen, Dreiradkraftfahrzeuge wie Lastkraftwagen zu besteuern. Der Entwurf begnügt sich damit, einen Steuersatz von 16 DM jährlich je 100 ccm Hubraum oder einen Teil davon für Dreiradkraftfahrzeuge, die zur Beförderung von Gütern dienen, vorzusehen. Dieser Steuersatz liegt nur wenig über den Steuersätzen für Zweiradkraftfahrzeuge und Personenkraft-

wagen und mit nicht mehr als sieben Sitzplätzen. Dreiradkraftfahrzeuge, die ausschließlich der Personenbeförderung dienen, sollen wie Personenkraftwagen besteuert werden.

Steuerermäßigung für Lastkraftwagen zur Beförderung von Abraum und Baumaterial innerhalb von Baustellen

In der Bauwirtschaft werden seit einigen Jahren Spezialekraftwagen verwendet, die nach ihrer Bauart und ihren besonderen Einrichtungen zur Beförderung von Abraum und Baumaterial innerhalb von Baustellen besonders geeignet sind. Schwache Motorleistung, niedrige Geschwindigkeit, Spezialeinrichtungen und Verwendung auf Baustellen bedingen, daß solche Fahrzeuge die öffentlichen Straßen nur in geringem Maße befahren. Der Entwurf sieht deshalb vor, solche Kraftfahrzeuge nur mit der Hälfte des Steuersatzes für Lastkraftwagen zu besteuern. Um einem Mißbrauch der Begünstigung vorzubeugen, soll die Steuerermäßigung für die Gültigkeitsdauer der Steuerkarte entfallen, wenn das Fahrzeug auf einer öffentlichen Straße zur Beförderung der bezeichneten Güter außerhalb eines Umkreises von einem Kilometer, gerechnet von der Baustelle, oder zur Beförderung von anderen als den im Gesetz bezeichneten Gütern benutzt wird.

Entrichtung der Steuer in Halbjahres-, Vierteljahres- und Monatsraten

Im Gesetzentwurf ist vorgesehen, daß die Steuer bei Zweiradkraftfahrzeugen, bei Dreiradkraftfahrzeugen und bei Personenkraftwagen mit nicht mehr als sieben Sitzplätzen außer für die Dauer eines Jahres auch für die Dauer eines Halbjahres oder eines Vierteljahres, bei den anderen Fahrzeugen zudem noch für die Dauer eines Monats entrichtet werden darf. Nach geltendem Recht können sämtliche Fahrzeuge monatlich versteuert werden. Der Gesetzentwurf beseitigt diese Möglichkeit für Zweiradkraftfahrzeuge, Dreiradkraftfahrzeuge und für Personenkraftwagen mit nicht mehr als sieben Sitzplätzen. Der kürzeste Besteuerungszeitraum für diese Fahrzeuge soll nunmehr das Vierteljahr sein.

Wechsel des Besteuerungszeitraumes

Nach dem geltenden Recht kann der Fahrzeughalter den Besteuerungszeitraum beliebig wechseln. Diese Möglichkeit hat zu großen verwaltungsmäßigen Schwierigkeiten bei den Finanzämtern geführt, die die Kraftfahrzeugsteuer mit Hilfe eines Lochkartenverfahrens ver-

walten. Das Lochkartenverfahren ist seiner Natur nach in gewissem Umfang starr. Die Änderung des Besteuerungszeitraums bereitet Schwierigkeiten, weil die Steuerkarten regelmäßig schon etwa 20 bis 25 Tage vor Beginn des Besteuerungszeitraums hergestellt werden müssen. Deshalb sieht der Entwurf vor, daß ein Wechsel des Besteuerungszeitraums nur zulässig sein soll, wenn er spätestens einen Monat vor Beginn der Gültigkeitsdauer der neuen Steuerkarte beim Finanzamt beantragt worden ist.

Artikel 3

Übergangsvorschriften

Steuerkarten werden nach § 14 Abs. 2 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes auf die Dauer eines Jahres, eines Halbjahres, eines Vierteljahres oder eines Monats ausgestellt. Die Gültigkeitsdauer richtet sich nach dem Zeitabschnitt, für den die Steuer entrichtet wird. Sie beginnt mit dem Tage der Steuerfestsetzung oder, wenn das Kraftfahrzeug vorher benutzt worden ist, mit dem Tage der ersten Benutzung. Wenn eine Monatssteuerkarte vor Inkrafttreten des Abschnittes I dieses Gesetzes ausgestellt worden ist, wird nach Abschnitt I Art. 3 Abs. 1 auf die Erhebung einer höheren Steuer verzichtet. Das gleiche gilt für Vierteljahres-, Halbjahres- und Jahressteuerkarten, soweit deren Gültigkeitsdauer innerhalb zweier Monate nach Inkrafttreten des Abschnittes I dieses Gesetzes abläuft. Beträgt die restliche Gültigkeitsdauer bei Inkrafttreten mehr als zwei Monate, so ist ein sich ergebender Mehrbetrag innerhalb eines Monats nach Inkrafttreten des Abschnittes I dieses Gesetzes unaufgefordert zu entrichten. Falls sich infolge der Gesetzesänderung eine niedrigere Steuer als die bisher entrichtete ergibt, sieht der Entwurf unter bestimmten Voraussetzungen eine Erstattung vor.

ABSCHNITT II

Anderung des Beförderungsteuergesetzes

Nach dem geltenden Recht unterliegen der Beförderungsteuer u. a. nicht

1. die Beförderung von Gütern im Nahverkehr mit Kraftfahrzeugen,
2. die Beförderung von Personen und Gütern mit Seilschwebbahnen,

3. die unentgeltliche Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen,
4. die Beförderung von Personen und Gütern durch Luftfahrzeuge,
5. die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art.

Zu 1

Der Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen ist im Gegensatz zum Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen in der Vergangenheit im wesentlichen deshalb nicht der Besteuerung unterworfen worden, weil der Nahverkehr mit Gütern verkehrsrechtlich nicht geregelt war und es deshalb aus steuertechnischen Gründen nicht möglich erschien, die Besteuerung des Werknahverkehrs durchzuführen. Mit dem Inkrafttreten des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 17. Oktober 1952 (BGBl. I S. 697) ist der hauptsächliche Grund für die Nichtbesteuerung des gewerblichen Güternahverkehrs und des Werknahverkehrs weggefallen.

Die Beförderung von Gütern im Schienenbahnverkehr wird allgemein mit 7 v. H. des Beförderungsentgelts besteuert. Die Beförderung von Gütern im Werknahverkehr mit Kraftwagen unterliegt keiner Steuer, während die Beförderung von Gütern im gewerblichen Güternahverkehr mit der Umsatzsteuer in Höhe von 4 v. H. des Beförderungsentgelts belastet ist. Diese ungleichmäßige Steuerbelastung des Güterverkehrs hat mit dazu beigetragen, daß die Wettbewerbsbedingungen auf dem Gebiet der Güterbeförderung zum Nachteil der Schienenbahnen nicht unerheblich verschoben worden sind. Um steuerlich gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen und die veränderten wirtschaftlichen Verhältnisse zu berücksichtigen, sieht der Gesetzentwurf die Ausdehnung der Beförderungsteuer auf den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen und eine Änderung der Steuerberechnung bei Beförderungen im Werkverkehr mit Kraftfahrzeugen vor. Von der Besteuerung des Werkverkehrs muß jedoch Abstand genommen werden, wenn Güter innerhalb einer Betriebsstätte des Unternehmens befördert werden oder wenn Güter mit Kraftfahrzeugen befördert werden, deren Nutzlast nicht mehr als 750 kg beträgt. Der Steuererhebung würden nicht zu überwindende Schwierigkeiten entgegenstehen. Im Interesse der Landwirtschaft ist außerdem vorgesehen,

Güterbeförderungen im Werknahverkehr mit Zugmaschinen und den von diesen mitgeführten Anhängern von der Besteuerung auszunehmen, wenn diese Fahrzeuge ausschließlich in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben verwendet werden und ihr Halten von der Kraftfahrzeugsteuer ausgenommen ist.

Zu 2

Seilschwebbahnen (Drahtseilbahnen) unterliegen zur Zeit nicht der Beförderungsteuer. Der Regierungsentwurf des Beförderungsteuergesetzes 1917 hat auch die Besteuerung der Seilschwebbahnen vorgesehen. Diese haben damals im wesentlichen dem nichtöffentlichen Güterverkehr, nicht dagegen dem Personenverkehr gedient. Da die Besteuerung der Güterbeförderung nicht angebracht erschien und ein beachtlicher Personenverkehr nicht bedient wurde, hat der Reichstag die Vorschrift über die Besteuerung der Seilschwebbahnen gestrichen. Heute besteht aber ein beachtlicher Personenverkehr mit Seilschwebbahnen. Es ist deshalb kein Grund mehr ersichtlich, auf die Beförderungsteuer zu verzichten. Bei der Güterbeförderung soll es jedoch bei dem gegenwärtigen Rechtszustand verbleiben, weil die Verwaltungsarbeit in keinem angemessenen Verhältnis zu dem Steuererfolg stehen würde.

Zu 3

Unternehmen, die nicht Beförderungsunternehmen sind, sind in zunehmendem Maße dazu übergegangen, mit sogenannten werkeigenen Kraftfahrzeugen, insbesondere Kraftomnibussen, Betriebsangehörige unentgeltlich zu befördern. Soweit die Betriebsangehörigen bei Betriebsausflügen, Urlaubsfahrten und ähnlichen Fahrten befördert werden, wird dadurch den eigentlichen Verkehrsträgern Wettbewerb bereitet, ohne daß die Wettbewerbsbedingungen auf steuerlichem Gebiet gleich sind. Der Gesetzentwurf sieht deshalb die Besteuerung der unentgeltlichen Beförderung von Personen mit Kraftomnibussen dann vor, wenn mit der Beförderung mittelbar die Wirtschaftlichkeit einer anderen auf diese Weise geförderten Erwerbstätigkeit erstrebt wird. Danach wäre auch die Beförderung von Arbeitern sowie Angestellten und Beamten, deren monatliche Roheinnahmen aus nichtselbständiger Arbeit 600 Deutsche Mark nicht übersteigen, von und zur Arbeitsstätte steuerpflichtig. Da die hier in Betracht

kommenden Beförderungen von Arbeitern sowie Angestellten und Beamten im Schienenbahnverkehr und im linienmäßigen Kraftfahrzeugverkehr regelmäßig von der Besteuerung ausgenommen sind, sieht der Gesetzentwurf eine entsprechende Befreiung auch bei den unentgeltlichen Beförderungen im sogenannten Werkpersonenverkehr mit Kraftomnibussen vor.

Zu 4

Der Luftverkehr unterliegt zur Zeit nicht der Beförderungsteuer. Bei der Einführung der Beförderungsteuer im Januar 1917 bestand ein ziviler Luftverkehr noch nicht. Welche Gründe den Gesetzgeber im Jahre 1936 bewogen haben, von der Besteuerung des Luftverkehrs abzusehen, kann hier dahingestellt bleiben. Heute hat der Luftverkehr eine Bedeutung erlangt, die ihn unmittelbar als nicht unbedeutenden Konkurrenten der anderen Verkehrsträger erscheinen läßt. Um sämtliche Verkehrsträger auf dem Gebiete der Beförderungsteuer den gleichen Wettbewerbsbedingungen zu unterwerfen, wäre es geboten, auch den Luftverkehr mit Ausnahme des sogenannten Transitverkehrs zu besteuern. Auf Anraten des Auswärtigen Amtes wird aber auf die Einführung einer Beförderungsteuer zunächst verzichtet. Die Bundesregierung behält sich vor, zur gegebenen Zeit die Frage der Einführung einer solchen Steuer erneut in Erwägung zu ziehen.

Zu 5

Gegenwärtig sind Beförderungen von Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art im Eisenbahnverkehr und im Kraftfahrzeugverkehr von der Besteuerung ausgenommen. Die Befreiungsvorschrift ist 1917 geschaffen worden, weil gleichzeitig die Kohlensteuer eingeführt wurde und eine Doppelbesteuerung der Kohle nicht eintreten sollte. Die Kohlensteuer ist nach dem ersten Weltkrieg beseitigt worden. Die Steuerbefreiung für die Beförderung von Kohlen im Beförderungsteuergesetz ist offenbar versehentlich nicht aufgehoben worden. Es ist geprüft worden, ob es angebracht ist, sie nunmehr aufzuheben. Während früher Kohlen über längere Strecken bei weitem überwiegend auf der Schiene und auf dem Wasserwege befördert worden sind, werden seit einiger Zeit

Kohlen in zunehmendem Maße auch über längere Strecken mit Kraftfahrzeugen befördert. Um der unerwünschten Abwanderung der Kohlenbeförderung von der Schiene auf die Straße zu begegnen, ist vorgesehen, die im § 49 der Vorläufigen Durchführungsbestimmungen vom 21. September 1936 zum Gesetz zur Änderung des Beförderungsteuergesetzes (RGBl. I S. 738) angeordnete Steuerfreiheit für die Beförderung von Kohlen mit Kraftfahrzeugen zu streichen.

Die Mehrerträge der Steuer, die mit der vorliegenden Änderung des Beförderungsteuergesetzes erwartet werden, sind auf 130 Mio DM zu schätzen. Dabei ist unberücksichtigt geblieben, daß die Beförderungsteuer für den Expressgutverkehr der Bundesbahn in Höhe von 8 Mio DM weggefallen ist.

Im einzelnen wird bemerkt:

Zu Art. 1 Nr. 1

Gegenstand der Besteuerung ist nach dem im Entwurf vorgesehenen § 1 des Beförderungsteuergesetzes die Beförderung von Personen und Gütern im Schienenbahnverkehr mit Ausnahme der Eisenbahnfähren, im Kraftfahrzeugverkehr und die Beförderung von Personen mit Seilschwebbahnen, wenn die Beförderung von einem Unternehmer im Rahmen seines Unternehmens durchgeführt wird. Die unentgeltliche Beförderung von Personen unterliegt grundsätzlich nicht der Steuer. Die unentgeltliche Beförderung von Personen mit Kraftomnibussen ist jedoch dann der Beförderungsteuer unterworfen, wenn mit der Beförderung eine andere Erwerbstätigkeit des Unternehmens gefördert werden soll. Die Begriffe des Unternehmers und des Unternehmens richten sich nach dem Umsatzsteuerrecht.

Zu Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a des neuen § 1

Sachlich ist insofern eine Änderung gegenüber den bisherigen Vorschriften vorgesehen, als die Beförderung von Personen und Gütern mit Eisenbahnfähren nicht mehr der Besteuerung unterliegen soll. Die Besteuerung der Beförderung mit Eisenbahnfähren erscheint nicht tunlich, weil die Eisenbahnfähren der Bundesbahn überwiegend außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes verkehren.

Zu Abs. 1 Nr. 1 Buchst. b des neuen § 1

Nach dem geltenden Gesetz wird vom Kraftfahrzeugverkehr besteuert

1. die gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen,
2. die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen durch die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Bundespost,
3. die Beförderung von Gütern im gewerblichen Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen,
4. die Beförderung von Gütern im Werkfernverkehr mit Kraftfahrzeugen.

Zu 1

Der Gesetzentwurf sieht eine Änderung insofern vor, als nunmehr jede entgeltliche Personenbeförderung mit Kraftfahrzeugen, die von einem Unternehmer im Rahmen seines Unternehmens durchgeführt wird, der Besteuerung unterworfen wird. Die Verwaltungsübung und Rechtsprechung hatten sich dahin entwickelt, daß die Absicht der Gewinnerzielung nicht als Voraussetzung der Steuerpflicht anzusehen, der Begriff der Gewerbsmäßigkeit vielmehr im gleichen Sinne wie bei der Umsatzsteuer auszulegen sei, wonach gewerbsmäßig jede nachhaltige Tätigkeit zur Erzielung von Einnahmen ist, auch wenn die Absicht, Gewinn zu erzielen, fehlt. Der Bundesfinanzhof hat in dem Urteil vom 3. Juni 1953 — II 21/51 S — (Bundessteuerbl. III S. 208) unter Aufgabe der vom Reichsfinanzhof und bisher auch von ihm vertretenen Auffassung entschieden, daß die Gewerbsmäßigkeit einer Beförderung im Sinne des Beförderungsteuergesetzes das Merkmal der Gewinnerzielung zur Voraussetzung habe. Da die Beförderungsteuer auf ihrem Sondergebiet an die Stelle der Umsatzsteuer tritt, ist es gerechtfertigt, jede nachhaltige entgeltliche Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen der Beförderungsteuer zu unterwerfen. Durch den Gesetzentwurf soll dies eindeutig klargestellt werden.

Nach geltendem Recht unterliegen nur entgeltliche Personenbeförderungen der Beförderungsteuer. Größere Industrieunternehmen haben in zunehmenden Maße Kraftomnibusse erworben, um ihre Arbeitnehmer unentgeltlich in Erholungsheime, bei Betriebsausflügen, sowie von ihrer Wohnstätte zur Arbeitsstätte und zurück zu befördern. Es erscheint deshalb gerechtfertigt, diese unentgelt-

lichen Beförderungen mit der Beförderungsteuer zu belasten. Da bei diesen Beförderungen von den beförderten Personen ein Entgelt an den Unternehmer nicht entrichtet wird, jedoch die von dem Unternehmer erstrebten wirtschaftlichen Vorteile als Entgelt anzusehen sind, soll die Steuer von dem Betrag berechnet werden, der unter gleichen oder ähnlichen Verhältnissen bei der entgeltlichen Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen entrichtet wird. Um die Steuererhebung möglichst einfach zu gestalten, ist beabsichtigt, in diesen Fällen ein Durchschnittsbeförderungsentgelt der Besteuerung zugrunde zu legen. Die Beförderung von Arbeitern sowie von Angestellten und Beamten von der Wohnstätte zur Arbeitsstätte im Schienenbahnverkehr und im linienmäßigen Kraftfahrzeugverkehr ist regelmäßig von der Besteuerung ausgenommen, weil die Beförderungen zu sozial ermäßigten Tarifen stattfinden. Deshalb soll auch die Besteuerung nicht auf den sogenannten Werkpersonenverkehr ausgedehnt werden, soweit Arbeiter sowie Angestellte und Beamte, deren durchschnittliche Roheinnahmen aus nichtselbständiger Arbeit 600 Deutsche Mark nicht übersteigen, von und zur Arbeitsstätte befördert werden.

Zu 2

Sachlich ist eine Änderung gegenüber den bisherigen Vorschriften nicht beabsichtigt (vgl. Abs. 3 des neuen § 1).

Zu 3 und 4

Gegenüber dem bisherigen Recht sieht der Entwurf die Besteuerung des gesamten Güterverkehrs mit Kraftfahrzeugen einschließlich der Beförderung von Gütern im Nahverkehr vor. Voraussetzung ist jedoch auch hier, daß die Beförderung von einem Unternehmer im Rahmen seines Unternehmens für Dritte oder für Zwecke des Unternehmens durchgeführt wird.

Zu Art. 1 Nr. 2

Die Ausnahme des Brief- und Paketverkehrs der Deutschen Bundespost von der Besteuerung ist im § 1 Abs. 3 des geltenden Beförderungsteuergesetzes enthalten. Aus gesetzestechnischen Gründen soll die Befreiung des Brief- und Paketverkehrs der Deutschen Bundespost in den § 3 Abs. 1 unter Nr. 3 übernommen werden. Um eine gleichmäßige Be-

steuerung herbeizuführen, ist vorgesehen, den Expreßgutverkehr der Deutschen Bundesbahn ebenfalls von der Besteuerung auszunehmen. Aus Gründen einer möglichst einfachen Erhebung der Steuer erscheint es nicht tunlich, die Beförderungsteuer auf den gesamten Werkverkehr ohne jede Einschränkung auszudehnen. Zweckmäßig werden deshalb Beförderungen von Gütern im Werkverkehr innerhalb einer Betriebsstätte des Unternehmens und solche Beförderungen von Gütern im Werkverkehr von der Besteuerung ausgenommen, die mit Kraftfahrzeugen und Anhängern ausgeführt werden, deren Nutzlast insgesamt nicht mehr als 750 kg beträgt. Das bedeutet, daß bei Kraftfahrzeugen die Nutzlast des ziehenden und des gezogenen Fahrzeugs zusammenzurechnen sind. Im Interesse der Landwirtschaft sollen darüber hinaus auch Beförderungen mit Zugmaschinen und den von diesen mitgeführten Anhängern im Werkverkehr von der Besteuerung ausgenommen werden, wenn diese Fahrzeuge ausschließlich in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben verwendet werden und ihr Halten von der Kraftfahrzeugsteuer ausgenommen ist (§ 3 Abs. 1 Nr. 7).

Zu Art. 1 Nr. 3 und 5

Die Besteuerung der unentgeltlichen Beförderung mit Kraftomnibussen bedingt eine Ergänzung der Vorschriften über die Berechnung der Steuer und über die Steuerschuldner. Da bei unentgeltlichen Beförderungen von Personen mit Kraftomnibussen von den beförderten Personen ein Entgelt nicht entrichtet wird, soll, wie im nichtöffentlichen Güterverkehr, Steuerschuldner derjenige sein, der die Beförderungen ausführt.

Zu Art. 1 Nr. 4 und 6 sowie Art. 4 Nr. 2 und 3

Die besonderen Verhältnisse im Werkfernverkehr lassen es gerechtfertigt erscheinen, den Steuersatz auf 5 Pfennig je Tonnenkilometer zu bemessen. Dieser Verkehr bietet dem Unternehmen zahlreiche wirtschaftliche Vorteile, und zwar insbesondere: Der Unternehmer ist unabhängig von der Transportraumgestaltung durch Dritte; er kann jedoch im Bedarfsfall auf die Transportraumreserven des öffentlichen Verkehrs zurückgreifen. Er kann ferner den Gewinn des gewerblichen Beförderungsunternehmers einsparen, auf seinen Fahrten die Kundschaft zu Werbezwecken besuchen, fällige Rechnungsbeträge

einziehen und seine Fahrzeuge zu Reklamezwecken verwenden. Für den Werkverkehr ist dieser hohe Steuersatz nicht vertretbar. Er ist auf 1 Pfennig je Tonnenkilometer bemessen worden. Das entspricht ungefähr dem Steuersatz im gewerblichen Verkehr.

Nach § 7 des Beförderungsteuergesetzes ist der Berechnung der Steuer, wenn Güter im nichtöffentlichen Verkehr für eigene Rechnung oder für Rechnung eines Dritten befördert werden, derjenige Betrag als Beförderungspreis zugrunde zu legen, der unter gleichen oder ähnlichen Verhältnissen im öffentlichen Güterverkehr gezahlt wird. Die für den Werkverkehr vorgesehene Ausnahme führt dazu, die Vorschrift des § 7 des Beförderungsteuergesetzes dahin einzuschränken, daß sie vorbehaltlich der für den Werkverkehr getroffenen Regelung anwendbar ist. Nach bisherigem Recht ist vorgesehen, daß für den Werkverkehr ein Durchschnittsbeförderungsentgelt festgesetzt werden kann. Wird für den Werkverkehr ein fester Steuersatz eingeführt, so sind die bisherigen Ermächtigungen entbehrlich; Art. 4 Nr. 2 und 3 sehen deshalb die Aufhebung dieser Ermächtigungen vor.

Zu Art. 1 Nr. 7 und Art. 3

Die Änderung des § 24 des geltenden Beförderungsteuergesetzes und die im Art. 3 des Entwurfs vorgesehenen Ermächtigungen dienen der Durchführung des geänderten Beförderungsteuergesetzes. Nach § 2 des Gesetzes zur Wiedererhebung der Beförderungsteuer im Möbelfernverkehr und im Werkfernverkehr und zur Änderung von Beförderungsteuersätzen vom 2. März 1951 (BGBl. I S. 159) bestimmen sich die Begriffe Möbelfernverkehr und Werkfernverkehr für die Beförderungsteuer nach den verkehrsrechtlichen Vorschriften. Das gleiche gilt für die Begriffe des sonstigen Verkehrs und der Verkehrsmittel. Die im Abschnitt II Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 vorgesehene Ermächtigung zur näheren Bestimmung der beförderungsteuerlich verwendeten Begriffe ist jedoch insoweit erforderlich, als die beförderungsteuerlich verwendeten Begriffe nicht zugleich Begriffe des sonstigen Verkehrs und der Verkehrsmittel sind. Nach diesen Vorschriften gehören zu den Personenkraftwagen die Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von Personen geeignet und bestimmt sind und nicht mehr als 8 Sitzplätze (einschließlich Fahrersitz) haben. Kraftfahrzeugsteuerrecht-

lich sollen in Zukunft jedoch Kraftfahrzeuge mit mehr als 7 Sitzplätzen (einschließlich Führersitz) nicht als Personenkraftwagen behandelt werden (vgl. Abschn. I Art. 1 Ziff. 3), weil diese Kraftfahrzeuge im Personenverkehr regelmäßig die gleichen Aufgaben wie die Kraftomnibusse erfüllen. Es erscheint deshalb geboten, beförderungsteuerlich entsprechend zu verfahren.

Zu Art. 2

Privateisenbahnen, Kleinbahnen, Hafenbahnen, Privatanschlußbahnen, Straßenbahnen und ähnlichen Bahnen ist früher die Beförderungsteuer erlassen worden

1. gemäß dem Erlaß des ehemaligen Reichsministers der Finanzen vom 2. Dezember 1929 (S 6736 — 2000 III) auf Grund des § 131 der Reichsabgabenordnung aus Billigkeitsgründen. Voraussetzung war, daß die angeführten Unternehmen während des Verfalls der Währung nach dem ersten Weltkrieg oder in einer Übergangszeit nach Festigung der Reichsmark-Währung in eine Notlage geraten waren;
2. gemäß § 4 des Ersten Teils Kapitel II der Vierten Verordnung des Reichspräsidenten zur Sicherung von Wirtschaft und Finanzen und zum Schutze des inneren Friedens vom 8. Dezember 1931 (RGBl. I S. 699). Voraussetzung war, daß die angeführten Unternehmen den im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Vorschrift (9. Dezember 1931) geltenden Beförderungstarif in angemessenem Umfange senkten.

Nach einer Stellungnahme des Bundesministers der Justiz ist die zu 2 bezeichnete Vorschrift noch vor dem Zusammentreten des 1. Deutschen Bundestages gegenstandslos geworden, weil sie ein typisches Zeitgesetz darstellt und die für ihren Erlaß maßgebend gewesenen Verhältnisse des Jahres 1931 spätestens im Zeitpunkt der Überleitung des alten Rechts in Bundesrecht nicht mehr vorgelegen haben. Um eine zweifelsfreie Rechtslage zu schaffen, ist im Art. 2 Abs. 1 vorgesehen, daß die zu 2 bezeichnete Notverordnungs-Vorschrift nicht mehr anzuwenden ist.

Es ist in Aussicht genommen, über die Frage, ob den in Betracht kommenden Bahnen die Beförderungsteuer zu erlassen ist, entsprechend dem Rechtszustand vor dem 9. Dezember 1931 von Fall zu Fall im Billigkeitsweg zu entscheiden. Bisher konnte davon ausgegangen werden, daß eine Billigkeitsregelung

auf Grund des § 131 der Reichsabgabenordnung möglich ist. Neuerdings wird jedoch geltend gemacht, daß § 131 der Reichsabgabenordnung nur anwendbar ist, wenn beim Fahrgast eine wirtschaftliche Notlage vorliegt; denn nach dieser Vorschrift sind die Verhältnisse des Steuerschuldners, nicht des Steuerhäfters maßgebend. Steuerschuldner der Beförderungsteuer ist aber der Fahrgast. Eine etwaige Notlage des Beförderungsunternehmens, das lediglich für die vom Fahrgast zu zahlende Steuer haftet, ist für einen Billigkeitserlaß nicht ausreichend. In diesem Sinne hat auch kürzlich in einem ähnlichen Fall ein Finanzgericht entschieden. Um eine unanfechtbare Rechtsgrundlage für Billigkeitserlasse zu schaffen, soll der Bundesminister der Finanzen durch Art. 2 Abs. 2 ermächtigt werden, im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr die in Betracht kommenden Bahnen von der Verpflichtung, die Steuer zu Lasten des Steuerschuldners zu entrichten (§ 8 Abs. 2 BefStG), ganz oder teilweise auszunehmen. Voraussetzung ist, daß die Entrichtung der Steuer durch den Betriebsunternehmer nach Lage des einzelnen Falles und unter Berücksichtigung der Konzessionsabgabe unbillig wäre. Die Vorschrift ist weitgehend an den Wortlaut des § 131 der Reichsabgabenordnung angelehnt worden. Dadurch, daß ausschließlich der Bundesminister der Finanzen, nicht aber die ihm nachgeordneten Dienststellen, zum Erlaß der Steuer ermächtigt werden, wird eine einheitliche und gleichmäßige Erlaßpraxis gewährleistet. Die Mitwirkung des Bundesministers für Verkehr ist vorgesehen, um sicherzustellen, daß den Belangen des Verkehrs genügend Rechnung getragen wird.

ABSCHNITT III

Änderung des Mineralölsteuergesetzes

Zu Art. 1

Es wird ausgegangen von einer Erhöhung der Steuer je Liter Benzin (Vergaserkraftstoff) um 1 Pfennig, bei Gasöl (Dieselkraftstoff) um 7 Pfennig. Dem entspricht eine Erhöhung der Steuersätze je 100 kg bei Benzin (Dichte durchschnittlich 0,720) um 1,40 DM, bei Gasöl (Dichte durchschnittlich 0,850) um 8,20 DM. Die Erhöhung der Steuer auf Benzin erfordert wegen des Konkurrenzverhältnisses entsprechende Steuererhöhungen beim Benzol und beim Flüssiggas. Der Steuererhöhung um 1 Pfennig je Liter beim Benzol (Dichte 0,880)

entspricht eine Erhöhung des Steuersatzes je 100 kg um 1,10 DM. Die Erhöhung der Steuer für Flüssiggas ist mit dem Satze des Benzins anzusetzen, weil Flüssiggas nach kg gehandelt wird.

Bei der Errechnung des auf Grund der Steuererhöhung zu erwartenden Mehraufkommens ist von den Mengen ausgegangen worden, die im Kalenderjahr 1953 versteuert worden sind. Auf dieser Grundlage kann mit einer Aufkommenssteigerung von rd. 195 Mio DM gerechnet werden, und zwar bei Benzin von 28 Mio DM, bei Benzol von 2,75 Mio DM, bei Gasöl von 164 Mio DM und bei Flüssiggas von 0,15 Mio DM. Von den Mehreinnahmen sind die Mittel für eine Erhöhung der Betriebsbeihilfen für bisher begünstigte Verbrauchergruppen abzusetzen. Das Nettoaufkommen ist danach auf 160 bis 170 Mio DM zu schätzen.

Zu Art. 2

Diese Bestimmung dient der Schaffung klarer Verhältnisse auf dem Markt.

Zu Art. 3

Der Verzicht auf eine Nachversteuerung würde es möglich machen, unmittelbar vor dem Inkrafttreten des Gesetzes unter Ausnutzung des verfügbaren Tankraums möglichst große Mengen auf Vorrat zu versteuern, um noch in den Genuß der niederen Steuersätze zu kommen. Damit würde eine Hinausschiebung des Fließens der erhöhten Steuern verbunden sein. Mit der Preiserhöhung ist aber sofort beim Inkrafttreten der höheren Steuersätze zu rechnen, so daß für eine Übergangszeit der Mehrertrag nicht dem Fiskus, sondern als höherer Gewinn den beteiligten Wirtschaftskreisen zugute kommen könnte. Zudem wären dadurch in erster Linie große und kapitalkräftige Unternehmen begünstigt, die über entsprechenden Tankraum verfügen und auch höhere Steuerbeträge für Vorratsmengen entrichten können. Kleinere und schwächere Unternehmen wären dazu vielfach nicht in der Lage.

ABSCHNITT IV

Finanzierung des Baues von Bundesautobahnen

1. Allgemeines

Die in den vorhergehenden Abschnitten behandelten steuerpolitischen Maßnahmen sollen vornehmlich auch dazu beitragen, zusätzliche Mittel für den dringend notwendigen Ausbau des deutschen Straßennetzes zu ge-

winnen. Die Bundesregierung will hieraus folgende Beträge für den Straßenbau freimachen:

- a) jährlich 80 Mio DM für den Bau neuer Bundesautobahnen (siehe Nr. 2), dazu Benutzungsgebühren für Bundesautobahnstrecken (siehe Nr. 6);
- b) jährlich etwa 20 Mio DM für den Ausbau der Bundesstraßen; außerdem werden im außerordentlichen Haushalt bei gleichbleibenden Gesamtausgaben für Straßenbau durch die Maßnahmen zu a weitere 20 Mio DM für diesen Zweck frei.

Die Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer bringt den Ländern eine Mehreinnahme von rd. 60 Mio DM jährlich, die es ihnen ermöglicht, entsprechende höhere Aufwendungen für den Ausbau des Straßennetzes zu machen.

2. Finanzierung neuer Bundesautobahnen

Aus dem Mehraufkommen aus der Mineralölsteuer sollen für vierzehn Jahre jährlich 80 Mio DM, also insgesamt 1 120 Mio DM verbindlich für den Bau neuer Bundesautobahnen bereitgestellt werden (Art. 2). Um eine alsbaldige fühlbare Entlastung der Straßen durch den Neubau zu erreichen, sollen durch eine besondere Finanzierungsgesellschaft (Art. 1) schon in den ersten Jahren größere Beträge durch die Aufnahme von Darlehen zur Vorfinanzierung gewonnen werden (Art. 4), so daß möglichst schon in der ersten Hälfte $\frac{7}{10}$ des Bauprogramms (siehe Nr. 3) erfüllt werden können.

3. Bauprogramm

Unter diesen Voraussetzungen ist es möglich, innerhalb einer wesentlich kürzeren Zeit als vierzehn Jahren rd. 590 km neue Bundesautobahnen zu bauen, davon 583 km zweibahnig. Als vordringlich ist der Bau nachstehender Bundesautobahnstrecken anzusehen:

1. Lennep — Unna — Kamen	60 km
2. Hamburg — Hannover — Northeim	227 km
3. Frankfurt (M) — Nürnberg (1. Abschnitt bis Würzburg)	120 km
4. Karlsruhe — Basel	
a) Abschnitt Karlsruhe — Offenburg	68 km
b) Abschnitt Basel — Schliengen	27 km
5. Köln — Aachen	60 km
6. Montabaur — Koblenz	20 km
7. Stuttgart — Ulm (Albauftieg 2. Fahrbahn)	7 km
	<u>589 km.</u>

Nach dem derzeitigen Preisstand wird die voraussichtliche Bausumme für dieses Bauprogramm 1 140 Mio DM betragen.

4. Finanzierungsverfahren

Für die Finanzierung will sich der Bund einer bundeseigenen Gesellschaft des privaten Rechts (voraussichtlich einer Aktiengesellschaft) bedienen, die einen besonderen privatrechtlichen Finanzierungsauftrag erhält (Art. 1 Abs. 1). Um die Gesellschaft in ausreichendem Maße kreditfähig zu machen, werden ihr 14 Jahre lang jährlich 80 Mio DM als Zuschuß vom Bund garantiert (Art. 2). Außerdem soll der Bund für die von der Gesellschaft aufgenommenen Kredite die Bürgschaft bis zum Betrage von 500 Mio DM übernehmen (Art. 4). Überdies soll der Gesellschaft das Aufkommen aus Benutzungsgebühren zufließen (Art. 3 Abs. 2). Mit diesen gesetzlich festgelegten Einnahmen wird es der Gesellschaft möglich sein, ausreichende Kredite zur Beschleunigung der Bauarbeiten zu beschaffen. Die Gesellschaft hat alsdann die nach Abzug der eigenen Verwaltungskosten und der Zins- und Tilgungsbeträge für eingegangene Schuldverpflichtungen verbleibenden Eigen- und Fremdmittel für den Bau der Bundesautobahnen zur Verfügung zu stellen (Art. 5), wobei über die Verwendung dieser Mittel der Bundesminister für Verkehr im Rahmen des Bauprogramms entscheidet.

5. Baudurchführung

Der Bau der Bundesautobahnen wird nach Maßgabe des Grundgesetzes und des Bundesfernstraßengesetzes von den Ländern im Auftrage des Bundes durchgeführt (Art. 1 Abs. 3, Art. 5 Abs. 2). Die Baumittel sollen künftig nicht im Bundeshaushalt ausgebracht, sondern den Ländern von der Gesellschaft zur Verfügung gestellt werden. Die Rechnung hierüber wird gegenüber der Gesellschaft gelegt. Sie unterliegt der Prüfung durch den Bundesrechnungshof. Die fachliche Weisungsbefugnis des Bundesministers für Verkehr bleibt auch hinsichtlich des Baues der neuen Bundesautobahnen in vollem Umfange erhalten (Art. 85 Abs. 3 GG).

6. Autobahnbenutzungsgebühren

Die Autobahnbenutzungsgebühren dienen der Verstärkung der der Gesellschaft zufließenden Zuschüsse, die für sich allein nicht

ausreichen, um das Bauprogramm in etwa 6 bis 7 Jahren durchzuführen.

Die Festsetzung der Gebühren bedarf einer Rechtsverordnung. Das Gesetz schreibt die Abführung des Aufkommens (Gebühren abzüglich der Verwaltungskosten) an die Gesellschaft vor (Art. 3 Abs. 2).

7. Steuerrechtliche Behandlung der Gesellschaft

Die Gesellschaft ist eine reine Finanzierungsgesellschaft; sie soll keine Gewinne erzielen. Ihre wesentliche finanzielle Kraft erhält sie aus Steuern (Art. 2) und öffentlich-rechtlichen Gebühren (Art. 3 Abs. 2). Es ist daher geboten, ihre Tätigkeit nicht übermäßig durch Steuern zu belasten.

Das Gesetz sieht daher für die Gesellschaft eine sachlich begrenzte Befreiung von einzelnen Steuern vor (Art. 6).

8. Änderungsmöglichkeiten

Der Gesetzentwurf läßt für notwendig werdende Änderungen des Finanzierungsverfahrens gewisse Möglichkeiten offen. So kann die Bundesregierung den der Gesellschaft erteilten Auftrag auch während des 20-Jahreszeitraums widerrufen, falls sie ein anderes Vorgehen für geboten erachtet (Art. 1 Abs. 2). In diesem Fall ist jedoch zwingend vorgeschrieben, daß der Bund die von der Gesellschaft eingegangenen Finanzierungsverbindlichkeiten übernimmt, um die Gläubiger der Gesellschaft zu schützen. Im Falle des Widerrufs entfällt auch die Abführung der Benutzungsgebühren an die Gesellschaft (Art. 3 Abs. 2).

Ferner ist vorbehalten, von der Erhebung von Benutzungsgebühren Abstand zu nehmen (Art. 3 Abs. 2). Voraussetzung hierfür ist jedoch, daß die Gesellschaft für den Ausfall dieser Einnahmen anderweitigen Ersatz erhält.

ABSCHNITT VI

Inkrafttreten

Zu Art. 2

Der Abschnitt I dieses Gesetzes soll einen Monat nach seiner Verkündung in Kraft treten. Die durch das Gesetz bewirkten Änderungen sind den beteiligten Kreisen auf

Grund der während längerer Zeit geführten Verhandlungen hinreichend bekannt, so daß die Zeit von einem Monat als ausreichend für die erforderlichen Umstellungen angesehen werden kann.

Zum gleichen Zeitpunkt sollen von den Ländern erlassene Rechtsvorschriften, die mit den Vorschriften des Gesetzes nicht im Einklang stehen, außer Kraft treten. Dies soll wegen der besonderen Verhältnisse des Landes Berlin nicht für Art. INr. 2 des Gesetzes des Landes Berlin zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 3. August 1950 (Verordnungsbl. für Groß-Berlin I S. 379) gelten. Gleichfalls außer Kraft gesetzt werden sollen

Vorschriften der Durchführungsbestimmungen zum Kraftfahrzeugsteuergesetz vom 5. Juli 1935 (RGBl. I S. 875), die nicht mit der vorgesehenen Gesetzesänderung im Einklang stehen oder durch die technische Entwicklung überholt sind.

Zu Art. 3

Der Abschnitt II dieses Gesetzes kann wegen des Umfanges der erforderlichen Durchführungsvorschriften nicht sofort in Kraft treten. Es erscheint deshalb zweckmäßig, das Inkrafttreten um mindestens zwei Monate nach seiner Verkündung hinauszuschieben.

Änderungsvorschläge und Entschlüsse des Bundesrates

ABSCHNITT I

Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

1. Zu Art. 1 Ziff. 1

Im neuen § 2 Ziff. 3 KfzStG sind die Schlußworte „und mehr als sieben Sitzplätze (einschließlich Führersitz) haben“ zu streichen.

Begründung

Die zur Streichung vorgeschlagene Bestimmung ist entbehrlich, weil es keine Oberleitungsomnibusse gibt, die weniger als acht Sitzplätze haben. Da das geltende Personenbeförderungsgesetz von einer Begrenzung von acht Sitzplätzen ausgeht, würde eine solche Bestimmung überdies die Regelung in dem Entwurf eines neuen Personenbeförderungsgesetzes in unerwünschter Weise präjudizieren.

2. Zu Art. 1 Ziff. 2

Dem neuen § 3 Abs. 1 KfzStG ist folgende Fassung zu geben:

„(1) Körperbehinderten, die sich infolge ihrer Körperbehinderung ein Personenkraftfahrzeug halten, kann die Steuer für ein Personenkraftfahrzeug von nicht mehr als 2400 Kubikzentimetern Hubraum auf Antrag erlassen werden, und zwar

1. Schwerbeschädigten im Sinn des Bundesversorgungsgesetzes und Personen, die den Körperschaden infolge nationalsozialistischer Verfolgungs- oder Unterdrückungsmaßnahmen aus politischen, rassistischen oder religiösen Gründen erlitten haben:

in vollem Umfang ohne Rücksicht auf ihre wirtschaftlichen Verhältnisse.

Voraussetzung ist, daß die Erwerbsfähig-

keit um mindestens 50 v. H. gemindert ist;

2. Körperbehinderten, die nicht unter Ziffer 1 fallen, wenn sie infolge ihrer Körperbehinderung zur Fortbewegung auf die Benutzung eines Personenkraftfahrzeugs nicht nur vorübergehend angewiesen sind:

ganz oder teilweise; dabei sind Art und Schwere der Körperbehinderung sowie die wirtschaftlichen Verhältnisse des Körperbehinderten zu berücksichtigen.“

Begründung

Die Fassung der Regierungsvorlage bedeutet eine sachlich nicht gerechtfertigte Verschlechterung für die Schwerbeschädigten der französischen Zone, für welche bisher noch die §§ 44 und 45 der Kraftfahrzeugsteuerdurchführungsbestimmungen vom 5. Juli 1935 galten. Diese setzen nicht voraus, daß der Kriegsbeschädigte zu seiner Fortbewegung auf ein Kraftfahrzeug angewiesen ist, sondern nur, daß er ein solches infolge seiner Körperbeschädigung hält. Man sollte daher diese Einschränkung, die aus § 9 der in der amerikanischen und britischen Zone geltenden Durchführungsverordnung zum Kontrollratsgesetz Nr. 14 stammt, jedenfalls nicht bei Schwerbeschädigten anwenden. Praktisch sind wohl die meisten Schwerbeschädigten, die sich ein Kraftfahrzeug halten, auch auf dessen Haltung zu ihrer Fortbewegung angewiesen. In den verhältnismäßig wenigen Fällen aber, in denen dies zweifelhaft sein kann, sollte man nicht mit einem Schwermkriegsbeschädigten darüber rechten, ob er auf das Kraftfahrzeug angewiesen ist. Dies ist für die Verwaltung eine gleichermaßen unlohnende wie unwürdige Aufgabe.

3. Zu Art. 1 Ziff. 4

- a) Im § 11 Abs. 1 Nr. 2 KfzStG wird die Jahressteuer für Personenkraftfahrzeuge auf 16,20 DM festgesetzt.

Begründung

Es ist kein Anlaß gegeben, die Jahressteuer für Personenkraftwagen von 18,— DM auf 14,40 DM zu ermäßigen. An sich könnte eine Belastung im bisherigen Umfange durchaus vertreten werden. Wenn die in der Regierungsvorlage vorgesehene Erhöhung der Mineralölsteuer für Vergaserkraftstoff um 1 Pfennig je Liter berücksichtigt werden soll, genügt eine Ermäßigung des bisherigen Steuersatzes um 10 v. H.

- b) Im § 11 Abs. 1 Nr. 3 KfzStG wird die Jahressteuer für Dreiradkraftfahrzeuge auf 18,— DM festgesetzt.

Begründung

Da der Steuersatz für Dreiradkraftfahrzeuge, die nicht ausschließlich zur Beförderung von Personen geeignet und bestimmt sind, in einer gewissen Relation zum Steuersatz für Personenkraftfahrzeuge stehen soll, wird vorgeschlagen, die Jahressteuer für diese Kraftfahrzeuge auf 18,— DM festzusetzen. Die Anhebung der Jahressteuer von 16,— DM auf 18,— DM folgt aus dem Änderungsvorschlag unter Ziffer 3 a.

- c) Im § 11 Abs. 1 KfzStG ist nachstehende Nr. 3 a einzufügen:

„3 a. Omnibusse
im Stadtlinienverkehr . . . 20,—“

Begründung

Omnibusse im Stadtlinienverkehr nehmen ausschließlich gemeindliche Straßen in Anspruch. Außerdem ist die Nutzlast im Vergleich zum Gesamtgewicht verhältnismäßig geringer als beim Lkw mit gleichem Kraftfahrzeugsteuersatz. Es erscheint deshalb geboten, die zusätzliche steuerliche Belastung dieser Omnibusse in einem angemessenen Rahmen zu halten.

- d) § 11 Abs. 2 KfzStG ist zu streichen.

Begründung

Die vorgesehene Regelung verstößt gegen den Grundsatz der Gleichmäßigkeit

der Besteuerung. Die Regelung kann darüber hinaus zu Berufungen führen. Im übrigen ist es nicht kontrollierbar, ob die betreffenden Lastkraftfahrzeuge tatsächlich auch nur für den in der Vorlage bestimmten Zweck innerhalb von Baustellen Verwendung finden. Eine Streichung der Bestimmung ist daher geboten.

- e) § 11 KfzStG ist der folgende neue Absatz 3 anzufügen:

„(3) Für im Personen-Nahverkehr eingesetzte Doppeldeck-Omnibusse gilt der erhöhte Steuersatz von 51,— DM nach Ziffer 4 Buchst. b nicht.“

Begründung

Doppeldeck-Omnibusse sind Spezialkonstruktionen für den Personen-Nahverkehr, der ausschließlich gemeindliche Straßen in Anspruch nimmt. Eine Erhöhung der Personentarife im Personen-Nahverkehr ist nach Lage der Dinge nicht zu rechtfertigen.

ABSCHNITT II

Änderung des Beförderungsteuergesetzes

1. Zu Art. 1 Ziff. 1

- a) Im § 1 Abs. 1 Nr. 1 BefStG sind dem Buchstaben b die Worte „ausgenommen der Verkehr innerhalb der Nahzone im Sinne des Güterkraftverkehrsgesetzes mit Milch und Milcherzeugnissen,“ anzufügen.

Begründung

Die Besteuerung des Verkehrs — und zwar sowohl des Werkverkehrs wie des Güterverkehrs — in der Nahzone mit Milch und Milcherzeugnissen würde im Endergebnis zu einer Verringerung des Erzeugermilchpreises führen, die unter allen Umständen vermieden werden muß.

- b) Im § 1 Abs. 2 BefStG sind im letzten Halbsatz die Worte „Arbeiter sowie Angestellte und Beamte“ durch die Worte „Arbeiter, Angestellte und Beamte“ zu ersetzen.

Begründung

Nach der Fassung des Entwurfs werden beim Werkpersonenverkehr die Arbei-

ter einerseits und die Angestellten und Beamten andererseits bezüglich ihrer Einkünfte unterschiedlich behandelt. Dies ist nicht gerechtfertigt, weil die monatlichen Roheinnahmen auch bei Arbeitern 600 DM überschreiten können. Es ist deshalb eine Gleichstellung der drei Berufsgruppen erforderlich.

- c) Im § 1 Abs. 3 BefStG sind hinter den Worten „die Deutsche Bundespost“ die Worte einzufügen „(einschließlich der Landespostdirektion Berlin)“.

Begründung

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung.

2. Zu Art. 1 Ziff. 2

- a) Im § 3 Abs. 1 BefStG ist Nr. 3 die folgende Fassung zu geben:

„3. der Eisenbahnexpressgutverkehr sowie der Brief- und Paketverkehr der Deutschen Bundespost (einschließlich der Landespostdirektion Berlin);“

Begründung

Es ist erforderlich, den Expressgutverkehr der nicht bundeseigenen Eisenbahnen ebenso wie den der Deutschen Bundesbahn von der Beförderungsteuer auszunehmen. Im übrigen handelt es sich um eine redaktionelle Änderung.

- b) Im § 3 Abs. 1 BefStG ist folgende Nr. 8 anzufügen:

„8. der Personenverkehr der Straßenbahnen, der ihnen nach ihrer Bauart und Betriebsweise ähnlichen Bahnen sowie der Stadtschnellbahnen im Orts- und Vorortverkehr.“

Begründung

Es wird für erforderlich gehalten, den Personenverkehr der Straßenbahnen, der ihnen nach ihrer Bauart und Betriebsweise ähnlichen Bahnen sowie der Stadtschnellbahnen im Orts- und Vorortverkehr von der Beförderungsteuer zu befreien. Nur auf diese Weise kann der Notlage dieser Bahnen, die überwiegend Zuschußbetriebe sind, Rechnung getragen werden. Im übrigen wird durch die vorgeschlagene Ergänzung des § 3 Abs. 1 BefStG die seit 1931 geltende

Regelung beibehalten. Durch die im Abschnitt II Art. 2 Abs. 2 vorgesehene Ermächtigung kann das hier anstehende Problem nicht gelöst werden.

3. Zu Art. 2 Abs. 2

- a) Abs. 2 ist wie folgt zu fassen:

„(2) § 3 des Beförderungsteuergesetzes vom 29. Juni 1926 (Reichsgesetzbl. I S. 357) in der am Tage vor Verkündung dieses Gesetzes geltenden Fassung wird durch die folgenden Absätze 4 und 5 ergänzt:

„(4) Der Bundesminister der Finanzen wird ermächtigt, auf Antrag der zuständigen obersten Landesbehörde im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr nichtbundeseigene Eisenbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart von der Verpflichtung, die Steuer zu Lasten des Steuerschuldners zu entrichten (§ 8 Abs. 2), ganz oder teilweise auszunehmen. Voraussetzung ist, daß die Entrichtung der Steuer durch den Betriebsunternehmer nach Lage des einzelnen Falles und unter Berücksichtigung der Konzessionsabgabe unbillig wäre. Soweit der Betriebsunternehmer von der Verpflichtung zur Entrichtung der Steuer ausgenommen wird, ist auch der Steuerschuldner (§ 8 Abs. 1 Satz 1) zur Entrichtung der Steuer nicht verpflichtet.“

(5) Soweit Verkehrseinrichtungen nach Absatz 4 keine Beförderungsteuer abzuführen hatten, wird über die Entrichtung der Steuer solcher Einrichtungen, an denen Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände ganz oder überwiegend beteiligt sind, im Benehmen mit der zuständigen obersten Landesbehörde entschieden. Die Pflicht zur Entrichtung der Steuer beginnt frühestens mit dem auf die Entscheidung folgenden Geschäftsjahr.“

Begründung

Die Einschaltung der zuständigen obersten Landesbehörde erscheint mit Rücksicht auf die verschieden gelagerten örtlichen Gegebenheiten geboten.

- b) Die Bundesregierung wird ersucht, den Begriff der Unbilligkeit in dem neuen Abs. 4 Satz 2 des § 3 BefStG nicht eng auszulegen.

4. Zu Art. 3

- a) Im Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 sind hinter den Worten „in Härtefällen“ die Worte einzufügen „, insbesondere in verkehrsfernen Gebieten,“.

B e g r ü n d u n g

Die Ergänzung dient der Klarstellung.

- b) Art. 3 Abs. 2 ist zu streichen.

B e g r ü n d u n g

Auf die Begründung zum Änderungsvorschlag zu Abschnitt I Art. 1 Ziff. 1 (§ 2 Ziff. 3 KfzStG) wird Bezug genommen.

ABSCHNITT III

Änderung des Mineralölsteuergesetzes

Der Bundesminister der Finanzen wird gebeten, eine Verordnung auf Grund des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zur Aufhebung und Ergänzung von Vorschriften auf dem Gebiete der Mineralölwirtschaft vom 31. Mai 1951 (BGBl. I S. 371) zu erlassen, nach der den nichtbundeseigenen Eisenbahnen im Wege einer Betriebsbeihilfe die Mineralölabgabe von 7 Pf auf 4 Pf je kg Dieselöl ermäßigt wird.

B e g r ü n d u n g

Im Zuge der Rationalisierung des Eisenbahnbetriebs soll die Umstellung der Eisenbahnen auf Dieselantrieb weitgehend gefördert werden. Die Erhöhung der Mineralölabgabe auf 7 Pf je kg Dieselöl würde die Durchführung dieser Umstellung, die bereits gute Fortschritte gemacht hat, in Frage stellen. Die Privatbahnen leiden unter dem Wettbewerb des Kraftwagens nicht minder als die Bundesbahn. Da sie für ihren Fahrweg selbst zu sorgen haben, erscheint es nicht zumutbar, daß sie im Wege der Erhöhung der Mineralölabgabe, die dem Aufbau der Bundesautobahnen dient, zum Verkehrsweg ihres schärfsten Konkurrenten beitragen.

ABSCHNITT IV

Finanzierung des Baues von Bundesautobahnen

1. Im Art. 2 sind die Worte „achtzig Millionen Deutsche Mark“ durch die Worte

„mindestens achtzig Millionen Deutsche Mark“ zu ersetzen.

B e g r ü n d u n g

Durch die Festsetzung einer Mindestgrenze soll eine Erhöhung des Zuschusses des Bundes an die Finanzierungsgesellschaft ermöglicht werden.

2. Im Art. 3 Abs. 1 Satz 2 sind die Worte „, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf,“ zu streichen.

B e g r ü n d u n g

Die Streichung ist geboten, da im Augenblick noch nicht zu übersehen ist, wie die verwaltungsmäßige Durchführung gedacht ist, d. h. inwieweit die Länder eingeschaltet werden sollen. Die Länder müssen auch aus verkehrs- und wirtschaftspolitischen Gründen Wert darauf legen, bei der Festsetzung der Benutzungsgebühren für die Bundesautobahnen und bei der Regelung des Erhebungsverfahrens mitzuwirken.

3. Im Art. 5 Abs. 2 Satz 1 sind nach dem Wort „Bundesautobahnen“ die Worte „einschließlich der Mittel für Planung und Bauleitung“ einzufügen.

B e g r ü n d u n g

Es muß sichergestellt werden, daß die Länder, die kraft Auftragsverwaltung den Bau der Bundesautobahnen durchführen, rechtzeitig die Mittel erhalten, die für die vorbereitenden Arbeiten erforderlich sind.

4. Der Bundesrat ersucht die Bundesregierung, aus dem Aufkommen des Verkehrsfinanzgesetzes einen weiteren Betrag von 20 Millionen DM für die Verbesserung der Linienführung der Bundesstraßen, für den Bau von Umgehungsstraßen und für die Beseitigung von schienengleichen Bahnübergängen abzubringen.

5. Art. 6 Abs. 2 ist die nachstehende Fassung zu geben:

„(2) Die Leistungen nach Artikel 2, 3 Abs. 2 und Artikel 4 sind von der Besteuerung nach § 2 des Kapitalverkehrsteuergesetzes ausgenommen.“

B e g r ü n d u n g

Auch die Leistungen nach Artikel 4 sind von der Besteuerung nach § 2 des Kapitalverkehrsteuergesetzes auszunehmen.

ABSCHNITT V

Geltung im Land Berlin

Abschnitt V ist wie folgt zu fassen:

„ABSCHNITT V

Geltung im Land Berlin

Artikel 1

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 12 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund der in diesem Gesetz enthaltenen Ermächtigungen erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

Artikel 2

Für im Land Berlin zugelassene Kraftfahrzeuge wird die in Abschnitt IV Artikel 3 vorgesehene Gebühr nicht erhoben.“

Begründung

Die Berliner Kraftfahrzeughalter müssen für die Benutzung der in der sowjetischen Zone gelegenen Autobahnstrecke eine Straßenbenutzungsgebühr entrichten.

Die Erhebung einer Gebühr gemäß Abschnitt IV Art. 3 würde praktisch zu einer doppelten Belastung durch Autobahnbenutzungsgebühren führen.

VI.

1. Die Bundesregierung wird gebeten, im Rahmen des verkehrspolitischen Gesamt-

programms baldigst Tarifmaßnahmen vorzuschlagen, die neben dem Straßenentlastungsgesetz und Verkehrsfinanzgesetz wirksam werden sollen. Diese Tarifmaßnahmen, die zusammen mit den zu beteiligenden Stellen auszuarbeiten sind, sollen einerseits die mit den Verkehrsgesetzen angestrebte sinnvolle Verkehrsteilung zwischen Schiene und Straße fördern und andererseits allen Verkehrsträgern angemessene Beförderungsentgelte sichern. Dabei werden die Interessen der Verkehrsträger und der verladenden Wirtschaft sorgfältig miteinander abgestimmt werden müssen.

Die Durchführung der Tarifmaßnahmen ist nur möglich, wenn beide Verkehrsgesetze in Kraft treten.

2. Die Bundesregierung und der Bundestag werden gebeten, bei der Weiterbehandlung des Entwurfs eines Verkehrsfinanzgesetzes zu prüfen, ob die Kraftfahrzeugsteuer für die nach dem Hubraum zu steuernden Personenkraftfahrzeuge wegfallen und der Steuerausfall durch eine weitere Anhebung der Mineralölsteuer ausgeglichen werden kann, an deren Mehrertrag die Länder beteiligt werden müßten.

Begründung

Die angeregte Änderung der Kraftfahrzeugbesteuerung bezweckt in erster Linie eine Verwaltungsvereinfachung und eine erhebliche Senkung der Verwaltungskosten, zumal eine Ermäßigung der Kraftfahrzeugsteuer um 20 v. H. das Mißverhältnis zwischen Steuerertrag und Verwaltungsaufwand vergrößert.

Stellungnahme der Bundesregierung zu den Änderungsvorschlägen des Bundesrates

ABSCHNITT I

Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Zu Nr. 1

Gegen die Streichung der Schlußworte „und mehr als sieben Sitzplätze (einschließlich Führersitz) haben“ bestehen keine Bedenken. Allerdings ist auch nicht erforderlich, daß das Steuerrecht mit dem Verkehrsrecht übereinstimmt. Durch die Regelung im Verkehrsfinanzgesetz 1954 kann somit die Regelung im Entwurf eines neuen Personenbeförderungsgesetzes nicht präjudiziert werden.

Zu Nr. 2

Durch den Änderungsvorschlag des Bundesrates wird die Stellung der Schwerbeschädigten insoweit verbessert, als danach für den Steuererlaß ausreichend sein soll, daß sie infolge ihrer Körperbehinderung ein Personenkraftfahrzeug halten; jedoch soll nicht gefordert werden, daß sie infolge ihrer Körperbehinderung zur Fortbewegung auf die Benutzung eines Personenkraftfahrzeugs nicht nur vorübergehend angewiesen sind. Gegen den Änderungsvorschlag bestehen keine Bedenken.

Zu Nr. 3

- a) Der Bundesrat schlägt vor, die Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen statt von 18 DM um 20 v. H. auf 14,40 DM je 100 ccm Hubraum nur um 10 v. H. auf 16,20 DM zu ermäßigen. Durch diesen Änderungsvorschlag wird aber lediglich der Tatsache Rechnung getragen, daß bei Erhöhung der Mineralölsteuer für Vergaserkraftstoff um 1 Pfennig je Liter eine Ermäßigung des bisherigen Steuersatzes um 10 v. H. genügt. Jedoch wird nicht be-

rücksichtigt, daß durch die Senkung um 20 v. H. auch angestrebt wird, den Automobilfabriken durch einen Auftrieb in der Produktion von Personenkraftwagen einen Ausgleich dafür zu schaffen, daß mit einem Rückgang in der Herstellung von Lastkraftwagen und Lastkraftwagenanhängern gerechnet werden muß. Es wird deshalb daran festgehalten, den gegenwärtigen Steuersatz um 20 v. H. zu senken. Für diesen Fall beträgt die Aufkommensminderung bei Personenkraftwagen rd. 50 Mio DM. Bei einer Senkung um nur 10 v. H. würde sich dieser Ausfall auf rd. 25 Mio DM vermindern.

- b) Sollte der Steuersatz für Personenkraftwagen auf nur 16,20 DM für je 100 ccm Hubraum gesenkt werden, so bestehen gegen die Anhebung der Jahressteuer für Dreiradkraftfahrzeuge, die nicht ausschließlich zur Beförderung von Personen geeignet und bestimmt sind, auf 18 DM keine Bedenken.
- c) Der Ermäßigung des Steuersatzes für „Omnibusse im Stadtlinienverkehr“ von 22,50 DM auf 20 DM je 200 kg Gesamtgewicht kann keinesfalls zugestimmt werden. Bisher ist der Begriff „Stadtlinienverkehr“ weder im Verkehrsrecht noch im Steuerrecht verwendet worden. Es müßte deshalb zunächst geklärt werden, was unter „Stadtlinienverkehr“ zu verstehen ist. Insbesondere wäre Klarheit darüber zu schaffen, ob Anfangs- und Endpunkt der Linie in derselben Stadt liegen müssen oder ob auch Nachbarorte berührt werden dürfen. Andererseits wird darauf hingewiesen, daß Omnibusse im allgemeinen nicht ausschließlich im Linienverkehr, sondern gleichzeitig auch im Gelegenheitsver-

kehr verwendet werden. Zum Beispiel waren im Jahre 1953 die Einnahmen der Privatomnibusse aus dem Gelegenheitsverkehr ebenso hoch wie die aus dem Linienverkehr, während die Einnahmen der öffentlichen Betriebe aus dem Gelegenheitsverkehr 35 v. H. der Einnahmen aus dem Linienverkehr ausmachten. Werden aber Omnibusse regelmäßig gleichzeitig im Linienverkehr und im Gelegenheitsverkehr verwendet, so würde ein besonderer Steuersatz für den Linienverkehr praktisch keine große Bedeutung erlangen. Ein besonderer Steuersatz würde auch die Verwaltungstätigkeit der Finanzämter erheblich erschweren.

Hinzu kommt, daß Omnibusse ein wesentlich höheres Eigengewicht haben als Lastkraftwagen, so daß die Umstellung vom Eigengewicht auf das Gesamtgewicht (Eigengewicht + Nutzlast) für die Omnibusse wesentlich günstiger ist als für die Lastkraftwagen. Zu berücksichtigen ist auch, daß für die Beförderung mit Omnibussen im Orts- und Nachbarortsverkehr die Beförderungsteuer statt 12 v. H. nur 4 v. H. der Beförderungsentgelte beträgt. Dadurch ist der Orts- und Nachbarortsverkehr gegenüber dem Fernlinienverkehr bereits wesentlich begünstigt. Schließlich ist auch die Ermäßigung des Steuersatzes von 22,50 DM um 2,50 DM auf 20 DM finanziell ohne ausschlaggebende Bedeutung. Bei einem Daimler-Benz 0 6600 H, der für 58 Personen Platz bietet und ein Gesamtgewicht von 13 800 kg hat, würde sie sich dahin auswirken, daß jährlich 172,50 DM weniger Steuern zu zahlen wären.

- d) Die in der Regierungsvorlage vorgeschlagene Steuerermäßigung für Spezial-Baufahrzeuge soll, wie bereits in der Begründung zum Gesetzentwurf ausgeführt wurde, der Förderung der Bautätigkeit und des Exports dienen. An der in der Regierungsvorlage vorgesehenen Steuerermäßigung wird daher festgehalten.
- e) Doppeldeck-Omnibusse sind im städtischen Verkehr erwünscht, weil sie im Verhältnis zur beförderten Personenzahl weniger Straßenraum beanspruchen als andere Omnibusse. Dem Änderungsvorschlag des Bundesrates wird deshalb grundsätzlich zugestimmt; jedoch wird aus Gründen der Übersichtlichkeit der Steuersätze und zur Vermeidung von Zweifeln als erforderlich angesehen, den § 11 Abs. 1 KfzStG

durch Einfügung der folgenden Ziffer 4 entsprechend zu ergänzen:

„4. ausschließlich im innerstädtischen Verkehr eingesetzte Doppeldeck-Omnibusse 22,50 DM“.

Die Ziffer „4“ des Regierungsentwurfs wäre in „5“ abzuändern.

ABSCHNITT II

Anderung des Beförderungsteuergesetzes

Zu Nr. 1

- a) Dem Vorschlag des Bundesrates, in § 1 Abs. 1 Nr. 1 BefStG dem Buchstaben b die Worte „ausgenommen der Verkehr innerhalb der Nahzone im Sinne des Güterkraftverkehrsgesetzes mit Milch und Milcherzeugnissen“ anzufügen, kann nicht zugestimmt werden. Der Änderungsvorschlag hätte zur Folge, daß im gewerblichen Güternahverkehr grundsätzlich die Beförderungsteuer (7 v. H. des Beförderungsentgelts), im gewerblichen Güternahverkehr mit Milch und Milcherzeugnissen aber die Umsatzsteuer (4 v. H. des Beförderungsentgelts) erhoben werden müßte. Der Beförderungsunternehmer müßte also ständig zwischen Beförderungen, die unter die Beförderungsteuer fallen, und Beförderungen, die von der Umsatzsteuer erfaßt werden, unterscheiden. Der Beförderungsunternehmer hätte außerdem die Beförderungsteuer an das Beförderungsteuerfinanzamt, die Umsatzsteuer aber an das Umsatzsteuerfinanzamt abzuführen. Da für die Beförderungsteuer regelmäßig ein Spezialfinanzamt zuständig ist, müßte die Besteuerung der Beförderungsentgelte bei zwei Finanzämtern durchgeführt werden. Die dadurch entstehende Verwaltungsmehrarbeit ist auch vom Standpunkt der Finanzverwaltung aus durchaus unerwünscht.

Zu berücksichtigen ist außerdem, daß der gewerbliche Nahverkehrsunternehmer schon jetzt die Umsatzsteuer zahlen muß. Das durch Einführung der Beförderungsteuer entstehende Mehr an Steuer beträgt, genau gerechnet, 2,542 v. H. des Beförderungsentgelts. Eine Mehrsteuer von 2,542 v. H. des Beförderungsentgelts kann die Preishöhe kaum beeinflussen. Der Mehrbetrag würde z. B. je Liter Milch,

ein Beförderungsentgelt von 4 Pfennig je Liter zugrunde gelegt, nur rd. $\frac{1}{10}$ Pfennig ausmachen. Soweit der Werknahmeverkehr in Betracht kommt, wird darauf hingewiesen, daß Milch und Milcherzeugnisse schon deshalb weitgehend nicht durch die Steuer erfaßt werden, weil nach § 3 Abs. 1 Nr. 6 und 7 BefStG (in der Fassung des Entwurfs) steuerbefreit sind

- aa) Güterbeförderungen im Werkverkehr mit Kraftfahrzeugen, wenn die Nutzlast des Kraftfahrzeugs oder des Kraftfahrzeuges nicht mehr als 750 kg beträgt und
 - bb) Güterbeförderungen im Werknahmeverkehr mit Zugmaschinen und den von diesen mitgeführten Anhängern, wenn diese Fahrzeuge ausschließlich in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben verwendet werden und ihr Halten von der Kraftfahrzeugsteuer ausgenommen ist.
- b) Der Bundesrat hat vorgeschlagen, in § 1 Abs. 2 BefStG im letzten Halbsatz die Worte „Arbeiter sowie Angestellte und Beamte“ durch die Worte „Arbeiter, Angestellte und Beamte“ zu ersetzen.

Der Bundesrat wünscht, entgegen dem Regierungsentwurf, daß die Begünstigung auch bei Arbeitern von einer Einkommenshöhe von 600 DM monatlich abhängig sein soll. Eine solche Regelung würde jedoch von der geltenden Befreiungsvorschrift des § 3 Abs. 1 Nr. 1 BefStG abweichen. Dort sind Arbeiter ohne Rücksicht auf ihre Einkommenshöhe begünstigt, während die Steuerbegünstigung bei Angestellten und Beamten nach dem BMF-Erlaß vom 25. April 1953 — IV — S 6732 — 3/53 II (Bundessteuerbl. I S. 106) von einem Einkommen von nicht mehr als 600 DM monatlich abhängt. Die Bundesregierung hält daher an ihrem Entwurf fest.

- c) Gegen die Hinzufügung der Worte „(einschließlich der Landespostdirektion Berlin)“ in § 1 Abs. 3 BefStG (in der Fassung des Entwurfs) bestehen keine Bedenken.

Zu Nr. 2

- a) Es bestehen keine Bedenken dagegen, daß in § 3 Abs. 1 Nr. 3 BefStG (in der Fassung des Entwurfs) die Worte

„3. der Expresßgutverkehr der Deutschen Bundesbahn sowie der Brief- und Paketverkehr der Deutschen Bundespost;“

in die Worte

„3. der Eisenbahnexpresßgutverkehr sowie der Brief- und Paketverkehr der Deutschen Bundespost (einschließlich der Landespostdirektion Berlin);“

geändert werden.

- b) Im Gesetzentwurf ist in Abschnitt II Artikel 2 Abs. 2 vorgesehen, den Bundesminister der Finanzen zu ermächtigen, in Fällen der Unbilligkeit im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr nichtbundeseigene Eisenbahnen, Straßenbahnen und die ihnen nach ihrer Bau- und Betriebsweise ähnlichen Bahnen sowie Bahnen besonderer Bauart von der Verpflichtung, die Steuer zu Lasten des Steuerschuldners zu entrichten, ganz oder teilweise auszunehmen.

Demgegenüber hat der Bundesrat vorgeschlagen, in der Ermächtigung die Worte „Straßenbahnen und die ihnen nach ihrer Bau- und Betriebsweise ähnlichen Bahnen“ zu streichen und statt dessen diese Bahnen durch Einfügung der folgenden Vorschrift in den § 3 Abs. 1 BefStG (in der Fassung des Entwurfs) von der Beförderungsteuer zu befreien:

„8. der Personenverkehr der Straßenbahnen, der ihnen nach ihrer Bauart und Betriebsweise ähnlichen Bahnen sowie der Stadtschnellbahnen im Orts- und Vorortverkehr;“.

Einer solchen Regelung muß entschieden widersprochen werden.

Die vorgeschlagene Befreiung führt schon deshalb zu Zufallsergebnissen, weil vielfach zweifelhaft ist, ob eine Bahn eine Straßenbahn oder eine nichtbundeseigene Eisenbahn ist. Der Begriff der Straßenbahnen ist zwar im § 3 des Personenbeförderungsgesetzes umrissen. Diese Begriffsabgrenzung ist aber keinesfalls derart eindeutig, daß nicht auch Bahnen, die jetzt als nichtbundeseigene Eisenbahnen gelten, künftig für sich in Anspruch nehmen könnten, die Voraussetzungen einer Straßenbahn zu erfüllen. Es ist damit zu rechnen, daß alle Bahnen weitgehend versuchen werden, als Straßenbahnen anerkannt zu werden, wodurch die Finanzver-

waltung vor eine fast unlösbare Aufgabe gestellt würde. Während z. B. die Köln-Bonner-Eisenbahn AG. (Rheinuferbahn und Vorgebirgsbahn) eine nichtbundeseigene Eisenbahn ist, wird die Düsseldorf-Duisburger-Bahn als Straßenbahn angesehen. Die Bahn Bonn-Siegburg und die Siebengebirgsbahn gelten heute als Straßenbahnen. Die Zugspitzbahn ist sowohl eine nichtbundeseigene Eisenbahn als auch eine Bergbahn; die Drachenfelsbahn und die Petersbergbahn werden dagegen als Straßenbahn besonderer Bauart angesehen. Die zwischen Frankfurt und Bad Homburg verkehrende Bahn ist teils nichtbundeseigene Eisenbahn, teils Straßenbahn. Diese Beispiele zeigen, daß zwischen Straßenbahnen und nichtbundeseigenen Eisenbahnen keine Unterscheidungsmerkmale bestehen, die es ermöglichen, eine Bahn in die eine oder in die andere Gruppe einzuordnen. Daß es für eine Bahn praktisch möglich ist, statt als nichtbundeseigene Eisenbahn als Straßenbahn anerkannt zu werden, beweisen die Siebengebirgsbahn und die Bonn-Siegburg-Bahn, die früher nichtbundeseigene Eisenbahnen waren.

Eine Steuerbefreiung für Straßenbahnen würde außerdem bei Seilbahnen zu ungleichmäßigen Ergebnissen führen. Es gibt Seilbahnen, die als Straßenbahnen besonderer Bauart gelten (z. B. die Nerobergbahn, die Turmbergbahn und die Merkur-Bahn), während andere Seilbahnen den Bergbahnen zugerechnet werden. Die Seilbahn in Bad Harzburg gilt wiederum als Straßenbahn besonderer Bauart. Es ist auch zweifelhaft, ob es dem Grundsatz der gleichmäßigen Behandlung der Steuerpflichtigen entspricht, die Straßenbahnen günstiger als die nichtbundeseigenen Eisenbahnen zu behandeln. Es gibt viele nichtbundeseigene Eisenbahnen, denen es finanziell schlechter geht als manchen Straßenbahnen. Straßenbahnen und nichtbundeseigene Eisenbahnen aber gleichzeitig von der Besteuerung zu befreien, hätte zur Folge, daß im Schienenverkehr lediglich die Personenbeförderung durch die Bundesbahn, die sich gleichfalls in einer Krise befindet, der Steuer unterworfen bliebe. Eine einseitige Besteuerung der Bundesbahn bei gleichzeitiger Befreiung der Straßenbahnen und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen wäre jedoch gegenüber der Bundesbahn überaus ungerecht,

zumal die Bundesbahn in nicht unerheblichem Umfang einen Parallelverkehr zu Straßenbahnen und nichtbundeseigenen Eisenbahnen betreibt, z. B. zwischen Hannover — Hildesheim, Frankfurt — Bad Homburg, Frankfurt — Offenbach, Lübeck — Travemünde, Düsseldorf — Duisburg sowie auf der Siebengebirgsbahn, der Rheinuferbahn und im Vorortverkehr in Hamburg. Im Ruhrgebiet ist es sogar möglich, von Düsseldorf bis Dortmund oder Unna (Westf.) mit Straßenbahnen zu fahren. Zu bedenken ist auch, daß bei weitem nicht alle Straßenbahnen und nicht alle nichtbundeseigenen Eisenbahnen als notleidend anzusehen sind; denn nach dem Stande von 1949 entrichteten von insgesamt 285 Kleinbahnen und Straßenbahnen 46 Bahnen die Steuer in voller Höhe.

Die vom Bundesrat gewünschte Regelung bedeutet eine verdeckte Subvention an die Beförderungsunternehmer durch den Bund. Zu einer Subvention an die Straßenbahnbetriebe, die lediglich von örtlicher Bedeutung sind, ist der Bund nach der im Grundgesetz enthaltenen Aufgabenverteilung zwischen Bund und Ländern weder berechtigt noch verpflichtet.

Der Vorschlag des Bundesrates steht außerdem mit den Zielen des Verkehrsfinanzgesetzes nicht im Einklang. Zweck des Verkehrsfinanzgesetzes ist u. a., zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern wirtschaftlich gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen. Es wird kaum verstanden werden, daß in einem Gesetz, das den Kraftfahrzeugverkehr durch Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer und der Mineralölsteuer stärker belastet, den öffentlichen Verkehrsträgern im Schienenbahnverkehr neue Steuerbefreiungen zugestanden werden, zumal die Beförderungsteuer bei Straßenbahnen schon jetzt (6 v. H.) geringer ist als der Steuersatz bei anderen Schienenfahrzeugen (11 bis 16 v. H. des Beförderungsentgelts).

Im übrigen ist aber nicht beabsichtigt, notleidende Verkehrsunternehmen allgemein zur Steuer heranzuziehen.

Die Steuerbefreiung bei Straßenbahnen beruhte bisher auf der Vorschrift des § 4 des Ersten Teils Kapitel II der Vierten Verordnung des Reichspräsidenten zur Sicherung von Wirtschaft und Finanzen und zum Schutze des inneren Friedens vom 8. Dezember 1931 (RGBl. I S. 699)

sowie auf einem Billigkeitserlaß des ehemaligen Reichsministers der Finanzen vom 2. Dezember 1929. Wie bereits in der Begründung zum Entwurf eines Verkehrsfinanzgesetzes ausgeführt worden ist, sind beide Regelungen als nicht mehr gültig anzusehen. Um eine einwandfreie Rechtsgrundlage zum Erlaß der Beförderungsteuer bei Straßenbahnen (auch solchen besonderer Bauart) und nichtbundeseigenen Eisenbahnen zu erhalten, ist die im Gesetzentwurf vorgesehene Ermächtigung vorgeschlagen worden. Eine solche Regelung erscheint nach wie vor als das allein Zweckmäßige.

Bemerkt sei noch, daß eine höhere Belastung des Berufsverkehrs nicht eintreten kann. Nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 BefStG sind Personenbeförderungen im Arbeiter- und Schülerverkehr, soweit die Abfertigung zu ermäßigten Preisen stattfindet, von der Steuer befreit. Das Entsprechende gilt für die Beförderung von Angestellten und Beamten, wenn das monatliche Roheinkommen dieser Personen 600 DM nicht übersteigt.

Zu Nr. 3

- a) Wie bereits oben zu Nr. 2 Buchst. b ausgeführt wurde, hat der Bundesrat vorgeschlagen, in Artikel 2 Abs. 2 die Worte „Straßenbahnen und die ihnen nach ihrer Bau- und Betriebsweise ähnlichen Bahnen“ zu streichen. Er wünscht außerdem die Änderung der bezeichneten Vorschrift dahin, daß die obersten Landesbehörden ein Mitwirkungsrecht erhalten und daß in den Fällen, in denen ein Steuererlaß widerrufen wird, der Widerruf erst vom Beginn des folgenden Geschäftsjahres an wirksam wird.

Dem Vorschlag, die Worte „Straßenbahnen und die ihnen nach ihrer Bau- und Betriebsweise ähnlichen Bahnen“ zu streichen, kann aus den oben zu Nr. 2 Buchst. b genannten Gründen nicht beigelegt werden. Dagegen bestehen gegen die Mitwirkung der jeweiligen obersten Landesbehörde keine sachliche Bedenken. Soweit jedoch der Entwurf vorsieht, daß ein Widerruf von Steuererleichterungen erst mit Beginn des folgenden Geschäftsjahres wirksam werden soll, wird es als ausreichend angesehen, daß die Erleichterung mit dem Beginn des auf die Entscheidung folgenden zweiten Kalendervierteljahres endet. Demnach bestehen keine Bedenken,

daß Artikel 2 Abs. 2 wie folgt gefaßt wird:

„(2) § 3 des Beförderungsteuergesetzes vom 29. Juni 1926 (Reichsgesetzbl. I S. 357) in der am Tage vor Verkündung dieses Gesetzes geltenden Fassung wird durch die folgenden Absätze 4 und 5 ergänzt:

„(4) Der Bundesminister der Finanzen wird ermächtigt, auf Antrag der zuständigen obersten Landesbehörden im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr nichtbundeseigene Eisenbahnen, Straßenbahnen und die ihnen nach ihrer Bau- und Betriebsweise ähnlichen Bahnen sowie Bahnen besonderer Bauart von der Verpflichtung, die Steuer zu Lasten des Steuerschuldners zu entrichten (§ 8 Abs. 2), ganz oder teilweise auszunehmen. Voraussetzung ist, daß die Entrichtung der Steuer durch den Betriebsunternehmer nach Lage des einzelnen Falles und unter Berücksichtigung der Konzessionsabgabe unbillig wäre. Soweit der Betriebsunternehmer von der Verpflichtung zur Entrichtung der Steuer ausgenommen wird, ist auch der Steuerschuldner (§ 8 Abs. 1 Satz 1) zur Entrichtung der Steuer nicht verpflichtet.

(5) Soweit Verkehrseinrichtungen im Sinne des Absatzes 4 keine Beförderungsteuer abzuführen haben, wird über die Entrichtung der Steuer solcher Einrichtungen, an denen Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände ganz oder überwiegend beteiligt sind, im Benehmen mit der zuständigen obersten Landesbehörde entschieden. Die Pflicht zur Entrichtung der Steuer beginnt frühestens mit dem auf die Entscheidung folgenden zweiten Kalendervierteljahr.“

- b) Der Bundesrat hat die Bundesregierung ersucht, den Begriff der Unbilligkeit in dem neuen Absatz 4 Satz 2 des § 3 BefStG nicht eng auszulegen.

Dazu wird bemerkt, daß die Erlaßpraxis bei Straßenbahnen und den ihnen gleichgestellten Bahnen schon bisher keineswegs eng gehandhabt worden ist.

Zu Nr. 4

- a) Keine Bedenken.
b) Der Bundesrat hat vorgeschlagen, den Artikel 3 Abs. 2, der folgenden Wortlaut hat,

„(2) Kraftfahrzeuge mit mehr als sieben Sitzplätzen (einschließlich Führersitz) dürfen jedoch nicht als Personenkraftwagen behandelt werden“,

zu streichen. Die Bundesregierung hält an ihrem Entwurf fest.

Bemerkt sei, daß diese Vorschrift der in Abschnitt I Artikel 1 Nr. 1 nur äußerlich ähnelt. Jene Vorschrift bezieht sich nur auf Obusse, während hier Personenkraftfahrzeuge jeder Art in Betracht kommen. Die Streichung jener Vorschrift ist praktisch bedeutungslos, weil es Klein-Obusse nicht gibt.

ABSCHNITT III

Änderung des Mineralölsteuergesetzes

Die Anregung des Bundesrates, den nichtbundeseigenen Eisenbahnen eine Betriebsbeihilfe zur Senkung der Mineralölsteuer auf Dieselöl zu gewähren, berührt den Gesetzentwurf nicht unmittelbar. Die Frage bedürfte besonderer Prüfung, zumal die nichtbundeseigenen Eisenbahnen von den Ländern betreut werden.

ABSCHNITT IV

Finanzierung des Baues von Bundesautobahnen

Zu Nr. 1

Gegen die vorgeschlagene Ergänzung werden keine Einwendungen erhoben.

Zu Nr. 2

Die vom Bundesrat geforderte Streichung der Worte in Artikel 3 Abs. 1 letzter Satz „, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf,“ erschwert eine Anpassung der Benutzungsgebühren an die jeweilige Verkehrslage auf den einzelnen Autobahnstrecken. Da jedoch die Erhebung der Autobahnbenutzungsgebühren nach Artikel 90 Abs. 2 GG Aufgabe der Länder ist, liegt die Entscheidung über den Umfang seiner Mitwirkung beim Erlaß von Rechtsverordnungen hierfür beim Bundesrat. Deshalb wird der Änderungsvorschlag des Bundesrates in dieser Frage anerkannt.

Zu Nr. 3

Gegen die Aufnahme der Worte „einschließlich der Mittel für Planung und Bauleitung“

in Artikel 5 Abs. 2 Satz 1 der Regierungsvorlage werden keine Einwendungen erhoben.

Zu Nr. 4

Die Regierung hat wiederholt zum Ausdruck gebracht, daß das Gesamtaufkommen aus dem Verkehrsfinanzgesetz 1954, soweit es in den Bundeshaushalt fließt, für Zwecke des Verkehrs zur Verfügung gestellt werden soll. Die Verteilung im einzelnen hat durch den Haushaltsplan des Bundes zu erfolgen. Der Wunsch des Bundesrates wird zur Kenntnis genommen.

Zu Nr. 5

Die Bundesregierung erklärt sich mit dem Änderungsvorschlag des Bundesrates einverstanden.

ABSCHNITT V

Geltung im Land Berlin

Der vom Bundesrat vorgeschlagenen neuen Fassung des Abschnitts V, soweit sie mit Artikel 1 überschrieben ist, wird zugestimmt. Die Bundesregierung trägt damit dem Wunsch des Landes Berlin Rechnung, daß auch Abschnitt IV des Gesetzentwurfs formell in Berlin gilt, obwohl sich hieraus keine praktischen Folgerungen ergeben.

Dem weiter vorgeschlagenen Artikel 2 vermag die Bundesregierung nicht zuzustimmen. Durch die Befreiung sämtlicher in Berlin zugelassener Kraftfahrzeuge würde ein Sonderrecht für Berliner Kraftfahrzeuge im Bundesgebiet geschaffen, das aus Gründen der Rechtsgleichheit als unerwünscht zu bezeichnen ist. Der Vorschlag des Bundesrates läßt weiter außer acht, daß Berliner Kraftfahrzeuge nicht nur für Fahrten zwischen Berlin und dem Bundesgebiet verwendet werden, sondern vielfach zeitlich unbegrenzt im Bundesgebiet bleiben. Die Begründung des Bundesrates, daß diese Kraftfahrzeuge mit der Autobahnbenutzungsgebühr der sowjetischen Zone belastet werden, trifft in diesem Fall nicht zu. Im übrigen findet eine doppelte Belastung nicht statt, da die Benutzungsgebühren nach Abschnitt IV Artikel 3 keine Steuer, sondern ein Entgelt für die Benutzung der Autobahnen des Bundesgebiets darstellen.

Stellungnahme der Bundesregierung zu den EntschlieÙungen des Bundesrates

Zu Nr. 1

Der Bundesrat hat die gleiche EntschlieÙung im Zusammenhang mit seiner Stellungnahme zum Entwurf eines StraÙenentlastungsgesetzes gefaÙt. Auf die Stellungnahme der Bundesregierung hierzu wird verwiesen.

Zu Nr. 2

Die Bundesregierung hat in der 122. Sitzung des Bundesrates am 7. Mai 1954 erklãrt, daÙ sie die Frage einer Ablösung der Kraftfahrzeugsteuer für nach dem Hubraum zu besteuerte Personenkraftfahrzeuge durch eine entsprechende Erhöhung der Mineralölsteuer prüfen werde. Die Untersuchungen hierüber sind inzwischen eingeleitet. Sie werden sich insbesondere auf den Umfang der zu erzielenden Verwaltungssparnisse und die Möglichkeit der Vermeidung von Überschneidungen in der Steuerbelastung erstrecken.