



AUTOMOBILSTEUER

In der gesetzlichen Entwicklung des Verbandes haben das Problem der Automobilbesteuerung und die in diesem Zusammenhang erforderlich werdenden Verhandlungen ganz besonders breiten Raum eingenommen. Anfänge zur Regelung der Materie befanden sich bereits im Reichsstempelgesetz (§§ 62 bis 71 Tarif Nr. 9) seit dem Jahre 1906. Die damals noch viel mehr als heute bestehende Automobilfeindschaft hatte einen starken Bundesgenossen in den finanzpolitischen Interessen des Staates gefunden und erzwang im Juli 1906 die Annahme der Automobilsteuer. Sie war als Luxussteuer gedacht und schloß sich in gewisser Hinsicht an die Fahrkartensteuer, als eine Aufwandsteuer vom Reiseverkehr, an. Ihren Erfolgen nach erwies sich die Steuer als verfehlt. Man hat bei der Begründung der Vorlage das Steuerergebnis auf 3,5 Millionen Mark veranschlagt, während das Ergebnis 1906/07 rund 1 910 000 Mark, also noch nicht die Hälfte betrug. Allerdings war nach dem Reichsstempelgesetz die Abgabe nicht ausschließlich eine Luxussteuer, z. B. schied der Gesichtspunkt aus bei den der Stempelabgabe gleichzeitig unterliegenden Kraftfahrzeugen, welche bei Ausübung eines Berufes oder Gewerbes zu Erwerbszwecken, z. B. von Ärzten, benutzt wurden. Eine Freilassung dieser Automobile glaubte man um deswillen nicht eintreten lassen zu können, weil man eine Unterscheidung zwischen Kraftwagen, die zum Vergnügen dienen, und solchen, die zu Berufszwecken verwandt werden, für schwierig hielt. Nicht steuerpflichtig waren nach den damaligen Bestimmungen die Erlaubniskarten für Lastkraftwagen, die nur der Beförderung von Gütern dienen. Ebenso waren von der Steuer befreit die der gewerbsmäßigen Personenbeförderung dienenden Kraftwagen.

Im Jahre 1908 tauchte dann der Gedanke auf, die Steuer lukrativer zu gestalten und statt der Zahl der sogenannten Steuerpferde die Bremsstärke zugrunde zu legen. Es gelang damals den Bemühungen des Verbandes, die Erhöhung dieser in ihren Erfolgen unrentablen und einen großen in der Entwicklung begriffenen Industriezweig schwer schädigenden Steuer abzuwenden.

Bei der nach dem Kriege rapid fortschreitenden Straßennot in Deutschland und unter dem Druck gewisser automobilfeindlicher Kreise, welche die Benutzung eines Automobils immer noch als Luxus ansahen, wurde die Regierung im Jahre 1921 zu einer Neuregelung der Automobilsteuer gedrängt, zumal die in festen Sätzen erhobene Steuer der Geldentwertung nicht gefolgt war. Die Besteuerung des Automobils wurde damals reichsrechtlich auf breitester Grundlage in der Weise neu geregelt, daß in den Vordergrund gerückt wurde der Gesichtspunkt der allgemeinen Besteuerung des Beförderungsverkehrs. Da die Beförderungssteuer bereits die Beförderung im weiten Umfange im damaligen Zeitpunkt ergriff, hielt es die Regierung zum Ausgleich der Wettbewerbsmöglichkeiten für erforderlich, die Steuer auch auf Kraftfahrzeuge, die der gewerbsmäßigen Personenbeförderung dienen, und auf Lastkraftwagen auszudehnen.

Dank dem energischen Eintreten des Verbandes, der dabei gleichzeitig auch die Interessen aller übrigen am Kraftfahrwesen interessierten Verbände in einer eigens für diesen Kampf zusammengerufenen losen Vereinigung vertrat, ist es bei den damaligen Verhandlungen in den gesetzgebenden Körperschaften wenigstens gelungen, eine Reihe von Härten, die man in das Gesetz hineinzutragen suchte, auszuschalten. Dieser losen Vereinigung gelang es unter Führung unseres Verbandes zunächst, den vom Reichsfinanzministerium ausgearbeiteten Entwurf zu einem Reichsautomobilsteuergesetz, der völlig unannehmbar war, zu nochmaligen eingehenden Beratungen im



Reichsausschuß für das Kraftfahrwesen beim Reichsverkehrsministerium zu bringen. Das Ergebnis war eine von uns ausgearbeitete ausführliche Denkschrift, die wir gegen die ursprünglichen Steuervorschläge den Behörden unterbreiteten, und in welcher wir nicht nur gegen die Höhe der Steuersätze, sondern auch gegen die Möglichkeit einer Doppelbesteuerung Stellung nahmen.

Hierauf legte das Reichsfinanzministerium dem Reichsrat einen neuen Entwurf vor, welcher immerhin in wesentlichen Punkten auf unsere Vorschläge einging. Jedoch war auch in diesem Entwurf keine Sicherheit gegen die Doppelbesteuerung des Kraftwagenverkehrs durch die Länder und Kommunen gegeben, so daß wir auch diesen Entwurf als den berechtigten Interessen des Kraftwagenverkehrs nicht entsprechend bezeichnen mußten. Nach weiteren Beratungen wurde dann ein neuer Entwurf ausgearbeitet, welcher zwar die Steuersätze noch reichlich hoch hielt, jedoch die von uns verlangte Sicherheit gegen eine Doppelbesteuerung vorsah, ebenso wie die Verwendung der Hälfte des Steueraufkommens für Wegebauzwecke.

Wir erreichten weiter, daß Klein-Krafträder von der Steuer befreit wurden, ebenso Kraftfahrzeuge, die ausschließlich der Beförderung von Geräten von und zur Arbeitsstätte und dem Antrieb dieser Geräte dienen, ferner Kraftfahrzeuge, die diesen Zwecken in landwirtschaftlichen Betrieben dienen, auch dann, wenn gleichzeitig Personen oder Güter befördert werden. Bei den Ausschlußberatungen wurde auf unser Drängen eine ausdrückliche Erklärung der Regierung darüber herbeigeführt, daß durch die Fassung des Entwurfes in Verbindung mit den Bestimmungen des Landessteuergesetzes das Verbot der Doppelbesteuerung von Kraftfahrzeugen durch das Reich einerseits und Land und Kommunen andererseits gewährleistet sei.

Leider gelang es nicht, die Probefahrten von der Steuer zu befreien, weil das Reichsverkehrsministerium bei den Ausschlußberatungen die Besteuerung der Probefahrtenkennzeichen vorschlug und diesen Vorschlag trotz aller unserer Bemühungen nicht zurückzog, vielmehr bei der zweiten Lesung im Ausschuß gegen unseren Antrag auf Befreiung der Probefahrten von der Steuer Stellung nahm. Eine gewisse Konzession an die Industrie war jedoch darin zu erblicken, daß diese neugeschaffenen Probefahrtennummern beliebig austauschbar für alle von der Fabrik einzufahrenden Wagen gestaltet wurden. Wenn nun auch dadurch eine gewisse Verteuerung der Gestehungskosten — denn zu diesen gehören ja schließlich auch die Probefahrten — eintrat, so fiel dadurch doch der ganze umständliche Apparat, der bisher für die Zulassung und die Benutzung der roten Probefahrtenkennzeichen erforderlich war und den Fabriken außerordentliche Schwierigkeiten bereitete.

In der Praxis der folgenden Jahre klagten dann unsere Fabriken immer wieder über eine schikanöse Handhabung der Bestimmungen über die Benutzung von Probefahrtennummern seitens der Finanzämter. Durch wiederholte Verhandlungen mit dem Reichsfinanzministerium gelang es, auch in dieser Beziehung Abhilfe zu schaffen, so hinsichtlich der Überlassung von Probefahrtenkennzeichen an Dritte, der Verwendung von Probefahrtenkennzeichen bei Rennen usw.

Unserer Arbeit gelang es im Jahre 1921 weiter, daß in den meisten Fällen Kommunen von ihrer Absicht, Steuerordnungen für Kraftfahrzeuge einzuführen, absahen. Auch wo schon solche Steuerordnungen bereits beschlossen waren, wurde diesen auf unsere Vorstellungen hin von den vorgesetzten Behörden die erforderliche Genehmigung versagt.

Ausgehend von dem Gedanken der Besteuerung des Beförderungsverkehrs unterliegt nach dem Kraftfahrzeugsteuergesetz nach dem 8. April 1922 die Benutzung



von Kraftfahrzeugen, die zur Beförderung von Personen oder Gütern zu Lande dienen, zum Befahren öffentlicher Wege oder Plätze, der Kraftfahrzeugsteuer. Es wird also der Steueranspruch nicht durch die Anschaffung und den Besitz des Kraftfahrzeuges begründet, auch nicht durch die Benutzung innerhalb privater Betriebe, sondern erst durch die Benutzung zum Befahren öffentlicher Wege oder Plätze. Als Kraftfahrzeuge gelten dabei Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein. Steuerschuldner ist der Eigenbesitzer des Kraftfahrzeuges. Falls dieser im Inlande weder Wohnsitz noch dauernden Aufenthalt hat, oder ein anderer als der Eigenbesitzer widerrechtlich das Kraftfahrzeug benutzt, ist derjenige Steuerschuldner, der das Kraftfahrzeug im Inland benutzt.

Gegenüber den Abgaben nach dem Reichsstempelgesetz bedeuten die Steuersätze des Kraftfahrzeuggesetzes vom Jahre 1922 ganz wesentliche Erhöhungen, die in den Stufen für kleine und mittelstarke Kraftwagen tragbar erscheinen, die aber in den Stufen für die starken Wagen ganz erhebliche jährliche Belastungen darstellen und den Käufer von dem Erwerb eines Fahrzeuges dieser Art abschrecken. Wenn auch eine solche Tendenz des Steuermaßstabes im Interesse der Fortentwicklung eines Gebrauchsfahrzeuges zu begrüßen ist, so darf doch auf der anderen Seite die Gefahr nicht verkannt werden, daß der Absatz von Qualitätswagen größerer Dimensionen dadurch außerordentlich erschwert wird.

Das Aufkommen aus der Kraftfahrzeugsteuer betrug für April 1924 bis Ende März 1925 rund 52 000 000 M. Da demgegenüber die Kosten für die Wegeunterhaltung unvergleichlich viel höher waren und die Tendenz der Regierung und des Parlamentes stets dahin ging, nach Möglichkeit die Kosten für die Wegeunterhaltung aus der Kraftfahrzeugsteuer zu decken, beschäftigten sich seit 1925 alle beteiligten Kreise mit der Neuregelung des Systems für die Aufbringung der Wegeunterhaltungskosten. Bereits im Februar 1925 regte die Sächsische Regierung beim Reich eine Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer an. Hinzu kam, daß das Dawes-Gutachten eine Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer entweder in Form von Zuschlägen zu den damaligen Steuersätzen oder in Form einer Betriebsstoff- oder Reifensteuer für erforderlich und tragbar hielt. Das Reichsfinanzministerium nahm deshalb im Frühjahr 1925 entsprechende vorbereitende Arbeiten in Angriff. Eine Denkschrift des Reichsfinanzministeriums, die eine Erhöhung der Steuer für alle Arten von Kraftfahrzeugen vorsah und die gleichzeitig eine Änderung der Besteuerungsgrundlage für Personenkraftwagen in Erwägung zog und ferner die grundsätzliche Frage, ob neben der Kraftfahrzeugsteuer noch besondere Vorausleistungen für die Wegeunterhaltung zulässig und tragbar erscheinen, streifte, führte zu Beratungen in allen beteiligten Gremien. Die bei diesen Beratungen angeschnittene Frage, ob und wie für Personenkraftwagen die geltende Steuerformel geändert oder ob statt der Pferdestärke ein anderer Maßstab, etwa das Eigengewicht oder eine Verbindung beider Maßstäbe gewählt werden sollte, zeigte die großen Schwierigkeiten, denen die Umgestaltung der Tarifgrundlage begegnet. Dabei gingen die Bestrebungen der Regierung dahin, die folgerichtige Entwicklung, welche die deutschen Automobilkonstruktionen in Auswirkung der gegenwärtig in Kraft befindlichen Steuerformel als reine Maschinensteuer dahingehend angenommen haben, daß das der Steuer unterworfenen Fahrzeugteil in seinem besteuerten Zylinderinhalt möglichst klein, in seiner Leistung möglichst groß bemessen wurde, in gewisser Beziehung umzulenken. Dabei sollte den Konstruktionen eine neue ganz bestimmte Richtung dadurch zugewiesen werden, daß dem Faktor in der Besteuerung des Hubvolumens ein zweiter in der Besteuerung des Fahrzeuggewichtes zugefügt werde. Die Automobilindustrie vertrat bei den Verhandlungen den grundsätzlichen Stand-



punkt, daß das Hineintragen ganz bestimmter Tendenzen, welche richtunggebend auf Konstruktion und weiteren Ausbau technischer Maschinen wirken müssen, gerade in Fragen der Steuergesetzgebung, die überwiegend vom finanztechnischen Standpunkt aus zu behandeln sind, für die Entwicklung der Technik untragbar ist.

Die beteiligten Ministerien verschlossen sich dieser Stellungnahme der Industrie nicht und hielten eine Fortführung der mit den Sachverständigen gepflogenen Beratungen für erforderlich, um einen angemessenen Ausgleich der Interessen für die endgültige Lösung zu finden.

Da die Straßennot im Reich schon für die allernächste Zeit wesentlich größere Mittel erforderte, hielten die gesetzgebenden Körperschaften eine Zwischenregelung für erforderlich, die Platz greifen sollte, bis man sich auf einen Weg für die endgültige Regelung der Kraftfahrzeugsteuer geeinigt habe.

Es wurde deshalb die Novelle zum Kraftfahrzeugsteuergesetz, welche die Zwischenregelung brachte, am 15. Mai 1926 verabschiedet und am 15. Juni 1926 in Kraft gesetzt. Die Novelle brachte eine wesentliche Erhöhung der Steuersätze für die kleinen Gebrauchsfahrzeuge bis 6 PS und eine Erhöhung um etwa 16 v. H. für die Fahrzeuge von 7 bis 10 PS. Für Krafträder wurde die Steuer ungefähr verdoppelt, für Lastkraftwagen und Omnibusse wurde sie um 150 v. H. erhöht. Dabei wurde in Abänderung der bisherigen Gewichtsstaffel die Steuer für Lastkraftwagen nunmehr von 200 : 200 kg des Eigengewichtes gestaffelt und zwar ohne Grenze nach oben, während bisher die höchste Steuerstufe nur Fahrzeuge über 4000 kg umfaßte. Die Steuerbefreiung der Ärzte in Ortschaften unter 20 000 Einwohnern für Kraftfahrzeuge bis 8 PS wurde aufgehoben. Für kurzfristige Steuerkarten wurden die Steuersätze prozentual gesenkt und auch 2-Monatskarten, die bisher nur für Lastkraftwagen und Omnibusse zulässig waren, auch für Krafträder und Personenkraftwagen eingeführt.

Ein weiterer Wunsch des Verbandes und der übrigen Interessenten wurde dadurch berücksichtigt, daß zukünftig Jahressteuern von mehr als 100 M. in halbjährlichen Teilen entrichtet werden können.

Während bisher die Länder mindestens die Hälfte der Steuern zur Wegeunterhaltung verwendet hatten, weist die Novelle das ganze Aufkommen den Ländern für Wegeunterhaltungszwecke zu.

Die Automobilindustrie verschloß sich den seitens der zuständigen Ministerien dargelegten Begründungen für ein Mehraufkommen an Kraftfahrzeugsteuern nicht und erklärte sich unter Zurückstellung aller Bedenken mit den Erhöhungen unter gewissen Kautelen einverstanden. Sie knüpfte an ihre Zustimmung zu der Erhöhung folgende Bedingungen, die sie bereits bei früheren Verhandlungen wiederholt vertreten hatte:

1. Neben der Kraftfahrzeugsteuer muß eine allgemeine Fahrzeugsteuer für die Benutzung der Wege von anderen Fahrzeugen als Kraftfahrzeugen von Reichswegen eingeführt werden.

Die Kannvorschrift des § 12 des Finanzausgleichsgesetzes, wonach den einzelnen Ländern die Einführung einer solchen Steuer freisteht, ist entsprechend zu ändern.

2. Nicht nur das gesamte Aufkommen aus der Kraftfahrzeugsteuer und Fahrzeugsteuer, sondern auch das Aufkommen aus der von Automobilen erhobenen Luxussteuer muß für die Zwecke der Wegeunterhaltung verwandt werden, solange die Steuer für Kraftfahrzeuge noch besteht.



3. Das System der Wegebauvorausleistungen muß völlig beseitigt werden. Diese Leistungen müssen aufgehen in einer einfachen einheitlichen Kraftfahrzeugsteuer unter Fortfall jeder Sonderbesteuerung.
4. Das Reich muß zur Instandsetzung der heruntergewirtschafteten Straßen einen einmaligen Zuschuß leisten, weil dieser Zustand der Straßen zum großen Teil durch das Reich während der Kriegs- und Nachkriegszeit mit verursacht ist.