



UMSATZSTEUER UND KRAFTFAHRZEUG

Von allen Steuern hat wohl ohne Zweifel die Umsatzsteuer in der neuen deutschen Steuergesetzgebung die größte Bedeutung erlangt.

Der Gedanke, die Warenumsätze zu versteuern, wurde zunächst durch das Gesetz über den Warenumsatzstempel vom 26. Juni 1926 in die Tat umgesetzt. Diese erste Einführung einer Umsatzbesteuerung ergab für die Automobilindustrie große Schwierigkeiten. Die Heeresverwaltung, der größte und während des Krieges fast der einzige Kunde der Automobilindustrie, lehnte die Tragung der Umsatzsteuer ab und machte damit für die Automobilindustrie eine Abwälzung der Umsatzsteuer auf den Verbraucher unmöglich. Umgekehrt dagegen vertraten die Produzenten von Kohle und Eisen die Ansicht, daß die Umsatzsteuer unbedingt auf den Abnehmer abzuwälzen sei, und zwangen auf diese Weise die Zubehörfabriken, auch ihrerseits den Automobilfabriken die Umsatzsteuer zu berechnen. Es trat damals der Zustand ein, daß die Automobilfabriken gezwungen waren, zweimal die Umsatzsteuer zu bezahlen. Erst das Umsatzsteuergesetz vom 26. Juli 1918 entschied endgültig, daß die Umsatzsteuer zwar nicht besonders in Rechnung zu stellen, jedoch in den Verkaufspreis einzukalkulieren sei. Gleichzeitig dehnte das Umsatzsteuergesetz vom 26. Juli 1918 die Steuer auf alle gewerblichen Lieferungen und Leistungen aus, unter Erhöhung der Steuersätze. Am schwersten wurde auch hier wieder die Automobilindustrie dadurch getroffen, daß in diesem Umsatzsteuergesetz eine besondere 10 prozentige Luxussteuer für Automobile als Kleinhandelssteuer eingeführt wurde. — Durch das Umsatzsteuergesetz vom 24. September 1919 wurde dann mit Rücksicht darauf, daß die Erfassung der luxussteuerpflichtigen Waren im Kleinhandel sich außerordentlich schwierig gestaltete, für die größte Anzahl der luxussteuerpflichtigen Waren bestimmt, daß in Zukunft diese Luxussteuer beim Hersteller erhoben werde.

Gleichzeitig wurde durch dieses Gesetz die Umsatzsteuer auf $1\frac{1}{2}$ v. H. und die Luxussteuer auf 15 v. H. erhöht.

Die schwere Belastung, die die Absatzmöglichkeit an Kraftwagen hierdurch erlitt, wurde auf Grund der eingehenden Vorstellungen des Verbandes jedoch insoweit gemildert, daß der Luxussteuer nur diejenigen Kraftwagen unterworfen waren, welche nicht ausschließlich beruflichen und gewerblichen Zwecken dienten. — Die Durchführung dieser Vorschrift zeigte, daß sich in einer großen Reihe von Fällen Schwierigkeiten mit den Steuerbehörden ergaben, ehe diese den Verwendungszweck eines Wagens für berufliche und gewerbliche Zwecke anerkannten. Seitens vieler Käufer wurde auch mit dieser Bestimmung Mißbrauch getrieben, indem, wie nachgewiesen ist, stellenweise eigene Gesellschaften m. b. H. gegründet wurden, lediglich in der Absicht, beim Kauf eines Automobils einen gewerblichen Betrieb vorzutäuschen, um auf diese Weise den Betrag der Luxussteuer zurückerstattet zu erhalten.

Trotz erheblicher Einwendungen, die der Verband erhob, sah sich das Finanzministerium nunmehr veranlaßt, da laut statistischen Unterlagen in den seltensten Fällen noch Luxussteuer bezahlt wurde, die Luxussteuerfreiheit für die zu beruflichen und gewerblichen Zwecken benutzten Kraftfahrzeuge gänzlich aufzuheben.

Der Verband beantragte zum Ausgleich hierfür völlige Luxussteuerfreiheit aller Bestand- und Zubehörteile einschließlich der Bereifung und Beleuchtung, nicht nur, um den Gesamtbetrag für die fahrfertigen Wagen herabzumindern, sondern auch, um



die Umständlichkeiten des Bezugsschein- und Erstattungsverfahrens, die zu ständigen Differenzen mit den Umsatzsteuerämtern Veranlassung gaben, auszuschalten.

Das Finanzministerium verschloß sich diesen Vorschlägen des Verbandes nicht und sprach durch die Ausführungsbestimmungen vom 1. April 1922 die vollständige Luxussteuerfreiheit der Bestand- und Zubehörteile aus. Jegliches Bezugsschein- und Erstattungsverfahren mit allen seinen Umständlichkeiten kam damit in Fortfall.

Auch für Reparaturen, die bisher zu ständigen Unzuträglichkeiten zwischen den Fabriken und den Umsatzsteuerämtern führten, erreichte der Verband eine durchgreifende Erleichterung, indem alle Reparaturen, die unter 30 v. H. des Neuwertes des betreffenden Chassis bzw. der Karosserie lagen, luxussteuerfrei blieben und alle übrigen Reparaturen nur in Höhe von 75 v. H. des Wertes der gesamten Reparatur luxussteuerpflichtig wurden.

Bis zum Jahre 1924 wurde der Stand der Luxussteuer nicht verändert, während die Umsatzsteuer bis auf $2\frac{1}{2}$ v. H. erhöht wurde. — Der Verband unterließ es jedoch auch in diesen Jahren nicht, bei seinen ständigen Verhandlungen mit dem Reichsfinanzministerium immer wieder darauf hinzuweisen, daß die steuerliche Belastung, insbesondere des Personenkraftwagens durch die Umsatzsteuer und Luxussteuer unerträglich sei, und es wurde durch wiederholte Eingaben und Resolutionen sowohl eine Herabsetzung der Umsatzsteuer, wie insbesondere die Befreiung der Personenkraftwagen von der Luxussteuer gefordert.

Dazu kam, daß die gesamten Industrien unter der Führung des Reichsverbandes der deutschen Industrie auf eine Beseitigung der Luxussteuer und Herabsetzung der Umsatzsteuer drängten.

Da die Wirtschaftslage sich für alle Industrien von Tag zu Tag schwieriger gestaltete und da insbesondere die Exportmöglichkeit der deutschen Fertigwarenindustrie durch die steuerliche Belastung der Umsatzsteuer immer geringer wurde, sah sich die Reichsregierung zunächst veranlaßt, durch die Verordnung des Reichspräsidenten über wirtschaftlich notwendige Steuermilderungen vom 14. September 1924 (RGBl. I, Seite 707) die allgemeine Umsatzsteuer von $2\frac{1}{2}$ v. H. auf 2 v. H. zu ermäßigen. Diese Ermäßigung genügte jedoch nicht, um dem allgemeinen wirtschaftlichen Leben den nötigen Impuls zu geben. Es wurde daher durch die zweite Steuer- notverordnung vom 10. November 1924 (RGBl. I, Seite 737) die allgemeine Umsatzsteuer auf $1\frac{1}{2}$ v. H. und die Luxussteuer auf 10 v. H. herabgesetzt.

Der Verband konnte sich jedoch auch mit dieser Ermäßigung noch nicht zufriedengeben. Abgesehen davon, daß die allgemeine Umsatzsteuer sich auf ein solch feinertes Fabrikat, wie es das Kraftfahrzeug darstellt, in vielfacher Weise auswirkt, erschien es nicht verständlich, das für das Wirtschaftsleben notwendigste Verkehrsmittel als Luxus zu bezeichnen und entsprechend mit einer Sondersteuer von 10 v. H. zu belegen.

Infolgedessen beantragte der Verband nach wie vor die gänzliche Aufhebung der Luxussteuer für das Kraftfahrzeug.

Gleichzeitig wurde auch von einer Reihe anderer Industrien, die ebenfalls durch die Luxussteuer belastet waren, der Antrag auf gänzliche Beseitigung der Luxussteuer für alle Industriezweige gestellt.

Die Reichsregierung sowie der Reichstag entschieden sich jedoch, in erster Linie aus finanzpolitischen Gründen — da die Luxussteuer im Rechnungsjahr 1924 120 Millionen Mark bei etwa 1 v. H. Erhebungskosten gebracht hatte —, dann aber auch aus außen- und innerpolitischen Gründen, für die Beibehaltung der Luxussteuer.

Gleichzeitig wurde jedoch dem Drängen der Wirtschaft insoweit entsprochen, als durch das Gesetz über Zolländerungen der Satz der allgemeinen Umsatzsteuer mit



Wirkung vom 1. Oktober 1925 auf 1 v. H. gesenkt und durch das Gesetz zur Änderung der Verkehrssteuer und des Verfahrens vom 10. Juli 1925 (RGBl. I, Seite 241) der Satz der Luxussteuer gleichzeitig mit Wirkung vom 1. Oktober 1925 von 10 v. H. auf $7\frac{1}{2}$ v. H. herabgesetzt wurde.

Zu einem vollen Erfolge führten jedoch die vereinten Bemühungen der gesamten von der Luxussteuer getroffenen Industrien erst im Frühjahr 1926, indem durch Verordnung vom 31. März 1926 die vollkommene Beseitigung der Luxussteuer ab 1. April 1926 verfügt und gleichzeitig die Umsatzsteuer auf 0,75 v. H. herabgesetzt wurde. Wenn auch durch die beim Automobilbau vielfach in Erscheinung tretende Umsatzsteuer von 0,75 v. H. immerhin noch eine mehrprozentige Belastung auf den fertigen Kraftwagen ruht, so dürfte doch zweifellos die vollkommene Beseitigung der den Absatz stark hindernden Luxussteuer zu einer Belebung des Automobilgeschäfts führen, vorausgesetzt, daß die leider zur Zeit noch außerordentlich ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse die Möglichkeiten hierzu bieten.