

Schriftlicher Bericht

des Ausschusses für Finanz- und Steuerfragen
(19. Ausschuß)

über den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf
eines Verkehrsfinanzgesetzes 1954

- Drucksache 573 -

und den von den Abgeordneten Müller-Hermann, Donhauser und Genossen eingebrachten Entwurf eines Verkehrsfinanzgesetzes 1954

- Drucksache 614 -

A. Bericht des Abgeordneten Krammig:

I. Vorbemerkungen

1. Die **Bundesregierung** übersandte am 4. Juni 1954 dem Präsidenten des Bundestages den von ihr beschlossenen Entwurf eines Verkehrsfinanzgesetzes 1954 zur Beschlußfassung, nachdem der Bundesrat gemäß Art. 76 Abs. 2 GG in seiner 122. Sitzung am 7. Mai 1954 hierzu Stellung genommen hatte.

Die Abgeordneten **Müller-Hermann, Donhauser und Genossen** legten dem Bundestag am 18. Juni 1954 ihren Entwurf eines Verkehrsfinanzgesetzes 1954 zur Beschlußfassung vor.

2. Der **Bundestag** hat beide Gesetzentwürfe in der 38. und 39. Sitzung am 9. und 10. Juli 1954 in erster Lesung beraten und an den Ausschuß für Finanz- und Steuerfragen federführend und an die Ausschüsse für Verkehrswesen, für Wirtschaftspolitik und für Kommunalpolitik zur Mitberatung überwiesen.

3. Der **Ausschuß für Finanz- und Steuerfragen** begann nach Abschluß der Ausschlußberatungen der Gesetzentwürfe über eine Finanz- und Steuerreform — Drucksachen 480 bis 483, 960 bis 963 —, die in der 56. und 57. Sitzung des Bundestages am 18. und 19. November 1954 in zweiter und dritter Lesung verabschiedet wurden und noch vor Erledigung der ihm überwiesenen Entschließungsanträge zu den Gesetzen über eine Steuerreform, am 11. November 1954 mit der Beratung der beiden Entwürfe eines Verkehrsfinanzgesetzes 1954 — Drucksachen 573 und 614 —.

Der Ausschuß hat seinen Beratungen den Entwurf der Bundesregierung — Drucksache 573 — zugrunde gelegt und über die Alternativvorschläge auf Drucksache 614 zugleich mitentschieden. Er hat die Nomenklatur des Gesetzentwurfes der Bundesregierung übernommen.

Sachverständige Mitglieder der Ausschüsse für Verkehrswesen, für Wirtschafts- und Kommunalpolitik wurden zu den Ausschlußberatungen hinzugezogen. Denkschriften und Eingaben interessierter Kreise hat der Ausschuß bei seiner Arbeit berücksichtigt.

Der Ausschuß schloß nach 13 Sitzungen seine Beratungen am 10. März 1955 ab.

II. Allgemeine Bemerkungen

4. Die erste Lesung der Gesetzentwürfe im Bundestag war verbunden mit der ersten Beratung der Entwürfe folgender Gesetze:

zur Sicherung des Straßenverkehrs durch Entlastung der Straßen (Straßenentlastungsgesetz) — Drucksache 574 —,
zur Bekämpfung von Unfällen im Straßenverkehr — Drucksache 611 —,
zur Wiederherstellung der Wirtschaftlichkeit der Deutschen Bundesbahn — Drucksache 612 —,
zur Verbesserung der Verkehrswege — Drucksache 613 —.

Außerdem wurden die Anträge betr. Koordinierung der Verkehrsträger — Drucksache 615 —, betr. Maßnahmen im Verkehrswesen — Drucksache 616 — und betr. Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes — Drucksache 673 — mitberaten.

Bei der Einbringung der Entwürfe eines Verkehrsfinanzgesetzes 1954 und eines Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs durch Entlastung der Straßen — Drucksache 574 — hatte der Vertreter der Bundesregierung, der Bundesminister für Verkehr, in der 38. Sitzung des Bundestages am 9. Juli 1954, nachdem er erwähnt hatte, daß der Entwurf eines Gesetzes über die Beförderung von Personen zu Lande sich auf dem Gesetzgebungswege zum Bundestag befinde, erklärt:

„Das ist aber durchaus nicht alles, denn diese drei Gesetze sind nur Bausteine, wenn auch wichtige, eines Gesamtplanes, der für unser Verkehrswesen nicht nur Ordnung schaffen, sondern ihm auch eine feste Grundlage für seine zukünftige Entfaltung gewährleisten soll. Das Bundeskabinett hat neben diesen Gesetzentwürfen weitere **verkehrspolitische Vorschläge** gebilligt, die folgenden Zwecken dienen:

1. der Hebung der Verkehrssicherheit auf den Straßen;
2. der harmonischen Aufgabenteilung zwischen Schiene, Straße und Binnenschifffahrt;
3. der Gesundung der Deutschen Bundesbahn;
4. der Zusammenarbeit zwischen Bundesbahn und Bundespost im Kleingut- und Kraftlinienverkehr;
5. der Sicherung der Wirtschaftlichkeit des gewerblichen Güterkraftverkehrs und insbesondere seiner mittelständischen Existenzen.

(Stenographischer Bericht Seite 1776 (B) und (C)).“

Die gemeinsame erste Beratung der Gesetzentwürfe bzw. Anträge war also nicht zufällig. Sie machte vielmehr deutlich, daß die Gesetzentwürfe eines Verkehrsfinanzgesetzes 1954 nur Teile eines Verkehrsgesetzgebungsprogramms sind, welches, soweit die Bundesregierung die Initiative angekündigt hat, noch nicht in vollem Umfange in konkreter Form dem Bundestage vorliegt.

5. Im Rahmen des genannten Programms, kurz mit Neuordnung des Verkehrswesens umschrieben, kommt einem **Verkehrsfinanzgesetz** besondere Bedeutung zu. Es soll nämlich über die allgemeinen Haushaltsansätze hinaus die Mittel erbringen, um damit auf weite Sicht den unbedingt notwendigen zusätzlichen **Ausbau des Bundesstraßennetzes** zu finanzieren und die **Sanierung der Deutschen Bundesbahn** herbeizuführen. Die **Mittel** sollen durch neue steuerliche Belastungen der Halter von Kraftfahrzeugen, insbesondere von Lastkraftwagen, Kraftomnibussen und Anhängern, aufgebracht werden. Dieser angestrebte doppelte Zweck will drittens eine **Änderung der Startbedingungen zwischen Schiene und Straße** ermöglichen. Eine solche Änderung ist geboten, weil die Bundesbahn dem Straßenverkehr gegenüber wettbewerblich infolge ihrer

gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen benachteiligt ist, ihre Verkehrswege und Einrichtungen selbst unterhält, während die Kraftfahrzeughalter keine gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu tragen haben und nicht alle ausreichend an den Kosten der Verkehrswege für ihre Fahrzeuge beteiligt sind. Schließlich sind die Halter von Motorrädern und von Personenkraftwagen im Verhältnis zu den Haltern von Lastkraftwagen, Kraftomnibussen und Anhängern kraftverkehrssteuerlich zu hoch belastet und dadurch über Gebühr zu den Straßenneubau- und -unterhaltungskosten herangezogen.

Ohne diese Argumente im einzelnen zu übernehmen, kam der Ausschuß nach eingehenden Beratungen zu dem Ergebnis, die Zielsetzung der Entwürfe — Mittel für die Neuordnung des Verkehrswesens zu erbringen — gutzuheißen. Die Entscheidung des Ausschusses basierte im wesentlichen auf der Erwägung, daß ohne die Bereitstellung zusätzlicher Mittel weder der Straßenbau dem wachsenden Verkehrsbedürfnis angepaßt, noch die Rentabilität der Deutschen Bundesbahn erreicht werden kann. So zu entscheiden lag auf der Hand, da die Disproportionen im Verkehrswesen nicht marktwirtschaftlich entstanden sind, ihre Beseitigung also auch nicht mit marktkonformen Mitteln erstrebt werden mußte. Hier waren vielmehr Wege zu gehen, die die strukturellen Verzerrungen beseitigen und gesunde Relationen schaffen halfen. Im übrigen bestand im Ausschuß kein Zweifel darüber, daß ein Verkehrsfinanzgesetz nur ein Teilstück einer durchgreifenden Verkehrsreform sein kann.

6. Soweit der Entwurf **Steuergesetze** ändert, sind hiervon das Kraftfahrzeug- (Abschnitt I), das Beförderung- (Abschnitt II) und das Mineralölsteuergesetz (Abschnitt III) betroffen.

Gerade die Erörterungen über die Neuordnung des Verkehrswesens haben den funktionalen Zusammenhang dieser drei Steuerarten besonders deutlich gemacht. Ihre Bezogenheit aufeinander ließ aber auch erkennen, in welchem bedeutendem Umfange gerade diesen drei Steuern neben der Funktion der öffentlichen Bedarfsdeckung eine solche ordnungspolitische Art innewohnt. Dies gilt besonders für die Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer.

Der Umstand, daß die **Mineralölsteuer** eine **Bundessteuer**, die **Kraftfahrzeugsteuer** dagegen noch eine **Landessteuer** ist, gestattete keine völlige systematische Abstimmung der beiden aufeinander. Dies war um so bedauerlicher, weil eine Abstimmung zwingend geboten gewesen wäre. Eine großräumige Verkehrspolitik gehört unbestrittenermaßen zu den Aufgaben des Bundes. Sie kann überhaupt nur von ihm wahrgenommen werden. Es ist daher dringend erwünscht, daß die Kraftfahrzeugsteuer eine Bundessteuer wird. Das vom Bundestag beschlossene Gesetz zur Änderung und Ergänzung der Finanzverfassung (Finanzverfassungsgesetz) — Drucksachen 480, 960 — weist die

Kraftfahrzeugsteuer verfassungskräftig als Bundessteuer dem Bunde zu. Das Gesetz befindet sich im Vermittlungsausschuß.

Weil diese Frage noch nicht entschieden ist, mußte daher bei der Eilbedürftigkeit des Verkehrsfinanzgesetzes der Ausschuß bei den Belastungsverschiebungen zwischen Kraftfahrzeug-, Beförderung- und Mineralölsteuer zwangsläufig auf den Steueraufkommensträger — Bund bzw. Länder — Rücksicht nehmen, um den Entwurf nicht mit Problemen des innerstaatlichen Finanzausgleichs zu belasten und damit seine Annahme in Frage zu stellen. Der Ausschuß hat bedauert, daß das Kraftfahrzeugsteuergesetz aus dem genannten Grunde nicht gründlich überarbeitet werden konnte. Er erwartet jedoch, sobald der Bund die Steuerhoheit über die Kraftfahrzeugsteuer erhält, eine Initiative im Sinne der völligen Beseitigung der Hubraumsteuer. Ein im Ausschuß dahin zielender Antrag wurde, um die rechtzeitige Inkraftsetzung des Verkehrsfinanzgesetzes nicht zu gefährden, vom Antragsteller zurückgezogen.

III. Steuerliche Maßnahmen

Das Verkehrsfinanzgesetz soll nach den Beschlüssen des Ausschusses im ersten Jahr seiner Gültigkeit etwa 446 Millionen DM erbringen. Dieses Aufkommen wird zusätzlich aus der Kraftfahrzeug-, der Beförderung- und der Mineralölsteuer erwartet. Die **Hebesätze** dieser Steuergesetze werden daher geändert.

7. Kraftfahrzeugsteuer

a) Allgemein

Die **Kraftfahrzeugsteuer** wurde im Jahre 1906 als Luxusaufwandsteuer eingeführt. Sie sollte den Luxus privater Kraftwagenhaltung belasten. Der gewerbsmäßigen Personen- und der Güterbeförderung dienende Fahrzeuge blieben steuerbefreit. Die Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes im Jahre 1922 hob diese Freilassungen auf. Trotzdem blieb eine unterschiedliche Belastung zu Lasten der nach dem Hubraum besteuerten Fahrzeuge, insbesondere also der Zwei-, Dreirad- und Personenkraftfahrzeuge gegenüber den Lastkraftwagen, Kraftomnibussen und Anhängern bis auf den heutigen Tag bestehen. Dieser Belastungsunterschied tritt nicht augenfällig in Erscheinung, weil die Steuerbemessungsgrundlagen verschieden (Hubraum bzw. Eigengewicht) sind. Die **Begünstigung der Lastkraftwagen gegenüber den nach dem Hubraum besteuerten Fahrzeugen** steigt sogar mit zunehmender Größe des Eigengewichts progressiv an. Zum Teil ist die progressiv ansteigende Begünstigung schwerer Lastkraftwagen und Kraftomnibusse auf den „Knick“ des Kraftfahrzeugsteuertarifs zurückzuführen. Anhänger werden einem ermäßigten Steuersatz unterworfen. Diese Steuerbegünstigungen wurden im Jahre 1935 eingeführt. Ihnen lagen autarkiepolitische Gesichtspunkte zugrunde. Die

schweren Fahrzeuge erhielten dadurch einen künstlichen Wettbewerbsvorteil eingeräumt, der heute volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch unerwünscht ist.

Mit der Beseitigung des „Knicks“ allein konnte die steuerliche Begünstigung nicht aufgehoben werden. Es mußte daher die Steuerbemessungsgrundlage eine andere, der Steuersatz erhöht und Fahrzeuge über ein bestimmtes Gesamtgewicht hinaus stärker belastet werden.

Die Kraftfahrzeugsteuer ist eine **Pauschalsteuer**. Sie stellt lediglich auf das Halten eines Kraftfahrzeugs zum Verkehr auf öffentlichen Straßen ab. Somit bleibt das Maß der Inanspruchnahme von Straßen bei der Bemessung der Steuer außer Betracht. Darin liegt ein weiterer Nachteil der Kraftfahrzeugsteuer und zugleich eine zusätzliche Begünstigung derer, deren Fahrleistung sehr hoch und damit Straßenabnutzung beträchtlich ist. Bei ihrer derzeitigen Ausgestaltung ist die Kraftfahrzeugsteuer daher als Hauptsteuer für die Abgeltung verursachter Wegekosten ungeeignet. Die Mineralölsteuer wäre für diesen Zweck geeigneter, wobei der Kraftfahrzeugsteuer die Funktion einer gewisse Schwächen der Mineralölsteuer mindernden Steuer in Form einer Ergänzungsabgabe zukäme. Eine Umgestaltung der Kraftfahrzeugsteuer in diesem Sinne scheiterte jedoch, wie bereits erwähnt, an der derzeitigen verfassungskräftigen Steuerverteilung zwischen Bund und Ländern.

b) Steuersätze

Der Ausschuß beschloß auf Grund dieser Überlegungen, der Tendenz des Regierungsentwurfs zu folgen, somit also die Halter von Personenkraftfahrzeugen kraftfahrzeugsteuerlich zu entlasten, die Halter von Lastkraftwagen, Kraftomnibussen und Anhängern kraftfahrzeugsteuerlich stärker zu belasten.

Für **Personenkraftfahrzeuge** wird vorgeschlagen, die geltenden Steuersätze um 20 v. H. zu ermäßigen. Dabei war sich der Ausschuß darüber klar, daß diese Entlastung jedoch zu einem erheblichen Teil, für Vielfahrer in vollem Umfange und darüber hinaus, durch eine Anhebung der Mineralölsteuersätze für Benzin und Benzingemische wieder kompensiert wird. Die Steuerbemessungsgrundlage für **Lastkraftwagen, Kraftomnibusse und Anhänger** soll vom **Eigengewicht** auf das **Gesamtgewicht** umgestellt werden.

Als **Steuersätze** sind vorgesehen
bis 2 Tonnen Gesamtgewicht 20,— DM je 200 kg Gesamtgewicht,
über 2 Tonnen Gesamtgewicht von Tonne zu Tonne steigend um 1,— DM je 200 kg Gesamtgewicht mehr.

Bei 24 Tonnen Gesamtgewicht wird die Höchstbelastung mit 43,— DM je 200 kg Gesamtgewicht erreicht.

Mit diesem von 2 Tonnen Gesamtgewicht ab progressiv ansteigenden Steuertarif entschloß sich der Ausschuß, den sogenannten „Knick“ in der Kraftfahrzeugbesteuerung aufzugeben. Der Vorteil der neuen Besteuerungsart liegt darin, daß die steuerliche Belastung mit zunehmendem Gesamtgewicht stetig zunimmt. Diese Besteuerungsart ist auch steuergerechter, weil sie das schwerere Fahrzeug stärker belastet.

- c) Das **Mehraufkommen** aus der Änderung der Steuersätze des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, das unter Berücksichtigung der Steuerermäßigung für Personenkraftfahrzeuge auf etwa 89 Millionen DM geschätzt wird, fließt den **Ländern** zu. Ein Entschließungsantrag, den der Ausschuß dem Plenum zur Annahme empfiehlt, fordert die Länder auf, diesen Mehrerlös aus der Kraftfahrzeugsteuer unter Beteiligung der Gemeinden und Gemeindeverbände ausschließlich für den **Straßenbau** zu verwenden.

8. Beförderungsteuer

a) Allgemein

Das Beförderungsteuergesetz, das durch die Bestimmungen in Abschnitt II des Entwurfes geändert wird, wurde als neues Gesetz im Jahre 1926 erlassen und durch das Beförderungsteuer-Änderungsgesetz vom 2. Juli 1936 (RGBl. I S. 531) in wichtigen Vorschriften ergänzt bzw. abgeändert.

Der Vorläufer des Gesetzes vom 29. Juni 1926 war das bereits am 8. April 1917 beschlossene Beförderungsteuergesetz, das allgemein die Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs zum Gegenstand hatte. Es erfaßte neben der Beförderung auf Schienenbahnen und Wasserstraßen steuerlich auch die mit Kraftfahrzeugen, soweit sie durch öffentliche Verkehrsunternehmen im Linienverkehr planmäßig betrieben wurde. Durch Verordnungen vom 31. März 1921 und vom 7. Januar 1922 wurde die Besteuerung im Binnenschiffahrt-, im See- und im Küstenverkehr ausgesetzt und schließlich 1936 endgültig aufgehoben. Auch die Besteuerung der Beförderung mit Kraftfahrzeugen wurde im Jahre 1922, dem Jahr der Einbeziehung der Lastkraftwagen, Kraftomnibusse und Anhänger in das bisher nur für Personenkraftfahrzeuge geltende Kraftfahrzeugsteuergesetz, durch das Kraftfahrzeugsteuergesetz vom 8. April 1922 wieder beseitigt. Daran änderte das neue Beförderungsteuergesetz vom 29. Juni 1926 (RGBl. I S. 357) zunächst nichts. Erst als sich dieser Verkehrszweig günstig entwickelt hatte und die Finanzierung des Baus der Reichsautobahnen die Erschließung neuer Einnahmequellen erforderlich machte, wurde die Beförderung mit Kraftfahrzeugen erneut durch das Beförderungsteuer-Änderungsgesetz vom 2. Juli 1936 zur Beförderungsteuer herangezogen. Der Gesetzgeber beabsichtigte mit der neuerlichen Einbeziehung der Beförderung mit Kraftfahrzeugen in das Gesetz außerdem, die Wettbewerbsbedin-

gungen zwischen Schienenbahn und Kraftwagen auf steuerlichem Gebiet gleichzustellen.

Der Beförderungsteuer unterliegen folgende **Verkehrsgruppen**:

1. der Personen- und Güterverkehr auf Schienenbahnen;
2. der Güter- und Werkfernverkehr mit Kraftfahrzeugen;
3. der Personen- und Gepäckverkehr mit Kraftfahrzeugen.

An der **Beförderungsteuerpflicht** dieser Verkehre hält die vom Ausschuß beschlossene Fassung des Entwurfes fest. Der Ausschuß weicht jedoch von der Regierungsvorlage ab, die auch den Werknahverkehr der Beförderungsteuer unterwerfen wollte. Er hat ferner eine Reihe von **Steuerbefreiungen und -ermäßigungen** entgegen dem überwiesenen Entwurf beschlossen. Schließlich folgte er auch in der Höhe des Steuersatzes für den Werkfernverkehr nicht den Vorschlägen der Bundesregierung.

Der Ausschuß ging bei seinen Entscheidungen im wesentlichen von folgenden Gesichtspunkten aus:

Im Grundsätzlichen bestand Übereinstimmung darüber, daß die Änderungen des Beförderungsteuergesetzes in erster Linie ordnungs- und nicht finanzpolitischer Art sein sollten. Die Erzielung von Einnahmen stand also bei den Überlegungen nicht im Vordergrund. Die Bestimmungen sollten vielmehr einmal zu **startgleichen Bedingungen zwischen Schiene und Straße** beitragen, zum anderen darauf abzielen, den **Werkfernverkehr** einzuschränken. Um jedoch betriebliche Umstellungen bei den betroffenen Wirtschaftskreisen zu ermöglichen, sieht der Entwurf in der Ausschußfassung nicht einen sofort in Kraft tretenden Höchststeuersatz, sondern für zeitlich begrenzte Abschnitte niedrigere Steuersätze vor. Dieser Weg wurde auch deswegen eingeschlagen, um Erfahrungen über die ordnungspolitische Auswirkung der Steuersatzerhöhung zu sammeln. Ferner wurde für bestimmte Güter, insbesondere des Nahrungsmittelsektors, ein ermäßigter Steuersatz vorgesehen. Damit sollen Preissteigerungen als Folge der Anhebung des Steuersatzes im Werkfernverkehr ausgeschlossen werden. Für Berlin (West), das Zonen-, das Saarrandgebiet und die Frachthilfegebiete wurde im Werkfernverkehr eine 50 v. H. betragende Ermäßigung des vollen Steuersatzes unter Beibehaltung eines Mindeststeuersatzes beschlossen. Anträge, die darauf abzielten, noch weitere Gebiete in die Steuerermäßigung einzubeziehen, wurden abgelehnt.

Eine Steuersatzanhebung erfuhr auch der Steuersatz für den gewerblichen Güterkraftverkehr, der nicht Nahverkehr ist.

Die weitergehenden Vorschläge der Bundesregierung, die u. a. sowohl im gewerblichen Nahverkehr, als auch im Werknahverkehr die

Erhöhung bzw. die Einführung eines Steuersatzes vorsahen, lehnte der Ausschuß ab. Er zog daraus für den schienengebundenen Verkehr entsprechende Konsequenzen und stellte diesen dem vergleichbaren Straßenverkehr steuerlich gleich.

Bei der Emballagenbeförderung bleibt es beim geltenden Recht gemäß § 4 Ziff. 3 der Verordnung zur Änderung von Vorschriften über die Durchführung des Beförderungsteuergesetzes vom 18. April 1951 (BGBl. I S. 260), wonach bei der Rückbeförderung nur das halbe Gewicht der Steuerberechnung zugrunde gelegt wird.

b) Steuersätze

Da der Güternahverkehr gegenüber dem bisherigen Rechtszustand steuerlich nicht höher belastet wird, mußte für die Schienenbahnen, wenn der Grundsatz steuerlich gleichmäßiger Behandlung beachtet bleiben sollte, ein **besonderer Steuersatz** für den „**Nahverkehr**“ der **Schienenbahnen** geschaffen werden. Dieser Satz beträgt 4 v. H. des Beförderungspreises und gilt bis zu einer Entfernung von 49 Streckenkilometern (über 50 km erstreckt sich die Nahverkehrszone). Im übrigen beträgt der Steuersatz 7 v. H. des Beförderungspreises. Der gleiche Satz findet im Kraftfahrzeugverkehr Anwendung, soweit der Verkehr genehmigter Güterfernverkehr im Sinn des Güterkraftverkehrsgesetzes ist. Im **Werkfernverkehr** gilt als Steuersatz vom Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes bis 30. September 1956 3 Dpf je Tonnenkilometer, vom 1. Oktober 1956 bis 31. März 1958 4 Dpf je Tonnenkilometer und ab 1. April 1958 5 Dpf je Tonnenkilometer. Im Werkfernverkehr ermäßigt sich die Steuer bei der Beförderung von Milch (einschließlich der eingestellten, sterilisierten und evaporierten Milch, entrahmten Milch, Buttermilch und Molke), von Milcherzeugnissen im Sinn des Milch- und Fettgesetzes, von inländischem Obst und Säften aus inländischem Obst, von Frischfisch aller Art und von Mineralbrunnen auf 1 Dpf je Tonnenkilometer. Die Beförderung von Gütern im Werkfernverkehr unmittelbar zwischen **Berlin (West)** und dem Bundesgebiet, zwischen dem **Zonen-, dem Saarrandgebiet, den Frachthilfegebieten** und dem übrigen Geltungsbereich des Grundgesetzes einschließlich Berlin (West) unterliegt einem um 50 v. H. ermäßigten Steuersatz, mindestens aber 1 Dpf je Tonnenkilometer.

- c) Die Regierungsvorlage schätzte die Mehreinnahme aus dem geänderten Beförderungsteuergesetz auf 130 Millionen DM. Die Abstriche infolge der Ausschlußbeschlüsse mindern das Aufkommen auf schätzungsweise 41 Millionen DM.

9. Mineralölsteuer

a) Allgemein

Das Gesetz über Zolländerungen vom 15. April 1930 (RGBl. I S. 131) erhöhte die Mineralöl-

zölle. Zum Ausgleich der Zollerhöhung für aus dem Auslande eingeführte Mineralöle wurden im Inland gewonnene Mineralöle einer **Ausgleichsabgabe** unterworfen. Die Bekanntmachung der neuen Fassung des Mineralölsteuergesetzes vom 22. März 1939 (RGBl. I S. 566) sprach zum ersten Male von der Mineralölsteuer als einer Verbrauchsteuer für im Inland hergestelltes Mineralöl. Die Mineralölsteuer gewann mit zunehmender Inlandserzeugung an Mineralölen von Jahr zu Jahr steigende Bedeutung als fiskalische Einnahmequelle.

Das Gesetz zur Änderung des Mineralölsteuergesetzes vom 19. Januar 1951 (BGBl. I S. 73) änderte das Mineralölsteuergesetz in wichtigen Teilen. Insbesondere unterlag danach nicht nur das im Inland gewonnene, sondern auch das aus dem Auslande eingeführte Mineralöl einer Verbrauchsabgabe. Die Gesetzesänderung, die die steuerbaren Erzeugnisse wesentlich vermehrte, entsprang in erster Linie fiskalischen Erwägungen.

Das Gesetz hielt an der unterschiedlichen steuerlichen Belastung von **Vergaserkraftstoffen** und **Dieselmotorkraftstoffen** fest. Vergaserkraftstoffe blieben wesentlich höher belastet. Dieser Belastungsunterschied ist dem Umstand zuzuschreiben, daß Dieselmotor, solange die Toppdestillation die einzige Gewinnungsart darstellte, als Destillationsgut zwangsläufig anfiel. Dieselmotor mußte einen Markt finden. Der Gesetzgeber hat die Marktfindung durch steuerlich schonende Behandlung wesentlich erleichtert. Nachdem der Verbrauch an Dieselmotor durch die Konstruktion geeigneter Motoren stark zunahm, waren es autarkiepolitische Bestrebungen, die das Steuergelände zwischen Vergaserkraftstoffen und Dieselmotor unberührt ließen.

Inzwischen hat sich die Situation so geändert, daß die inländische Dieselmotorgewinnung nicht mehr ausreicht, um den Bedarf zu befriedigen. Obwohl es heute den Mineralölverarbeitern mit Hilfe neuartiger Mineralölaufbereitungsanlagen, z. B. im sogenannten Crackverfahren, durchaus möglich wäre, das gewünschte Erzeugnis zu fahren, muß Dieselmotor importiert werden.

Diese Sachlage verbietet eigentlich die Aufrechterhaltung eines so erheblichen steuerlichen Gefälles zwischen Vergaserkraftstoffen und Dieselmotor. Wird dabei noch berücksichtigt, daß die mit Otto-Motoren ausgerüsteten Kraftfahrzeuge, die auf Vergaserkraftstoffe angewiesen sind, einen erheblich höheren Verbrauch haben als mit Dieselmotor betriebene Fahrzeuge, so zeigt sich, daß die **leichten und leichteren Kraftfahrzeuge** gegenüber den fast ausschließlich mit Dieselmotor angetriebenen Schwer- und Schwerfahrzeugen gemessen an der Straßenabnutzung **fiskalisch viel zu hoch belastet** sind. Hinzu kommt ferner, daß der Kraftstoffverbrauch je Bruttotonnenkilometer beim Personenkraftwagen wesentlich höher ist als bei den schweren und schwersten Lastkraftwagen. Ein Personen-

kraftwagen verbraucht z. B. im Durchschnitt gegenüber einem 5 t Lastkraftwagen mit Dieselmotor fast das Dreifache an Vergaserkraftstoff je Bruttotonnenkilometer. Daraus ergibt sich, daß die Mineralölsteuer die verschiedenen Arten von Kraftfahrzeugen nicht gleichmäßig belastet. Mit zunehmender Schwere und Behängung der Fahrzeuge wird die Belastung sogar degressiv. So ist z. B. ein Volkswagen je Bruttotonnenkilometer mit Mineralölsteuer ungefähr $11\frac{1}{2}$ mal so hoch wie ein Lastkraftwagen Büssing 8 t, 21 mal so hoch wie ein 24 t Lastzug Südwerke/Braunschweig besteuert. Wollte man diesen Belastungsunterschied ausgleichen, so müßte die Mineralsteuer für Dieselkraftstoff um 42 v. H. höher sein als bei Benzin. Sie liegt aber in Wirklichkeit um mehr als 70 v. H. unter der des Benzins. Wenn also der Ausschuß im Ergebnis zu einer wesentlich höheren zusätzlichen Belastung des Dieselöls gegenüber Benzin gekommen ist, dann wollte er damit die echten Kostenvorteile des Dieselfahrzeugs nicht abschöpfen, wohl aber die steuerliche Subvention zu Lasten des Vergaserkraftstoffes verringern.

Auch diese Überlegungen zeigten, daß die derzeit geltenden Vorschriften des Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuergesetzes nicht ausreichen, um dem Grundsatz steuerlicher Gerechtigkeit folgend die **Wegekosten** gerecht auf die verschiedenen Verursacher dieser Kosten zu verteilen. In Richtung einer gerechten steuerlichen Belastung mehr zu tun, als das, was der Ausschuß beschlossen hat, verbot sich im gegenwärtigen Zeitpunkt aus zwei Gründen. Einmal — das wurde bereits erwähnt —, weil die Kraftfahrzeugsteuer noch eine Landessteuer und damit der freien Gestaltung durch die Bundesgesetzgebung entzogen ist, zum anderen, weil darauf Rücksicht genommen werden mußte, daß Versäumnisse früherer Gesetzgebungsakte nicht auf einmal ohne schädigenden Einfluß auf die betroffenen Wirtschaftskreise nachgeholt werden konnten. Es wird jedoch Aufgabe der kommenden Gesetzgebung sein, Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer unter verkehrspolitischen und Gesichtspunkten der Steuergerechtigkeit um- und auszugestalten.

Die Änderungen des Mineralölsteuergesetzes durch den vorliegenden Entwurf beschränken sich hauptsächlich auf Steuersätze, Steuerbefreiungen und -ermäßigungen. Steuerbefreit bleibt die Landwirtschaft für den von ihr verbrauchten Dieselmotor. Es handelt sich hierbei allerdings nicht um eine echte Steuerbefreiung, weil die Überwachung der steuerbefreiten Verwendung bei der Vielzahl der in Frage kommenden Betriebe die Verwaltung vor unlösbare Aufgaben gestellt hätte, sondern um eine **Rückvergütung der Steuer in Form der Betriebsbeihilfe**. Die Technik der Durchführung ändert sich gegenüber dem bisherigen Zustand nicht. Neu ist die Einführung einer Betriebsbeihilfe für

Inhaber von Betrieben, die für nicht am Straßenverkehr teilnehmende, Dieselöl verbrauchende stationäre Motoren, Arbeitsmaschinen und Schienenfahrzeuge in Höhe der vom Ausschuß beschlossenen Dieselölsteuersatz-Erhöhung gewährt wird. Eine solche Bestimmung mußte aus Gründen steuerlicher Gerechtigkeit geschaffen werden, um durch die Mineralölsteuererhöhung, der Zielsetzung des Gesetzes entsprechend, nur die am Straßenverkehr teilnehmenden Mineralölverbraucher zu treffen. Der Kreis der begünstigten Dieselölverwender mußte auf solche, bei denen die Verwendung zu den begünstigten Zwecken kontrollierbar blieb, beschränkt bleiben. Nach haushaltswirtschaftlichen Grundsätzen werden die Beihilfen im Bundeshaushaltsplan jährlich ausgewiesen.

b) Steuersätze

Die **Steuersätze** werden bei Vergaserkraftstoffen um 2 Dpf je Liter, bei Dieselöl um 10 Dpf je Liter gegenüber den geltenden Sätzen erhöht. Das bedeutet für 100 kg Eigengewicht bei

	ein Steuer- satz von DM	gegen- über bisher DM
Leichtölen (Benzin, Testbenzin u. a.)	29,75	27,—
Hydrierbenzin im Fischer-Tropsch-Verfahren, aus der Braunkohlen- u. Ölschwerschmelze sowie der Druckvergasung von Kohle hergestelltes Benzin	17,60	14,85
für in besonders begünstigten Betrieben hergestelltes Benzin (§ 2 Abs. 1 Ziff. 1 Buchstabe b, Doppelbuchstabe cc und dd Mineralölsteuergesetz)	21,75	19,—
Gasöle	18,05	6,30
durch Hydrierung und im Fischer-Tropsch-Verfahren hergestellte Gasöle	11,75	0,—
leichte Steinkohlenteeröle	24,75	22,50
ausschließlich aus im Erhebungsgebiet gefördertem unbearbeitetem Erdöl hergestellte Flüssiggase	10,—	12,75
sonstige Flüssiggase	17,—	14,25.

Die Nachsteuer beträgt für am Tage des Inkrafttretens vorhandene Vorräte bei Gewährung einer bestimmten Freimenge bei Endverbrauchern für 100 kg Eigengewicht für

Leichtöle und für bezinzhaltige Kraftstoffgemische	2,75 DM
Gasöle	11,75 DM
leichte Steinkohlenteeröle	2,25 DM
Flüssiggas	2,75 DM.

- c) Die Mineralölsteuersätze erhöhen das Mineralölsteueraufkommen im ersten Jahr nach dem Inkrafttreten des Gesetzes um etwa 322 Millionen DM.

IV. Verwendung der aufkommenden Mittel

10. Geschätztes Gesamtaufkommen für ein Jahr	
Die Kraftfahrzeugsteuer soll	89 Mio DM
die Beförderungsteuer	41 Mio DM
und die Mineralölsteuer	316 Mio DM

mehr zusammen 446 Mio DM erbringen.

Davon stehen den Ländern aus der Kraftfahrzeugsteuer 89 Mio DM zu, mithin bleiben für bundeseigene Aufgaben 357 Mio DM.

11. Begründung für das erwartete Steueraufkommen aus diesem Gesetzentwurf

Bevor über die Verwendung der dem Bunde verbleibenden Mittel aus dem Gesetzentwurf in der Ausschlußfassung gesprochen wird, ist es erforderlich, die Gründe darzulegen, warum der Ausschluß das Mehraufkommen in der genannten Höhe beschlossen hat.

Zu Beginn der Beratungen im Ausschluß wurde ein Bericht über das Ergebnis der vom Ausschluß für Verkehrswesen angestellten Erwägungen gegeben. Der Ausschluß für Verkehrswesen war danach zu keiner einheitlichen Auffassung über die dem Kraftverkehr anzulastenden Wegekosten gekommen. Er hatte die Frage, ob der Kraftverkehr zu den von ihm verursachten Wegekosten beizutragen habe, bejaht. Sowohl die Methode der Berechnung der Wegekosten als auch die Frage, welche Steuern und welche Teile dieser Steuern dem Kraftverkehr bei einer Rechnung über die Wegekosten gutzubringen seien, blieben unentschieden. Es waren schließlich drei Meinungen, die sich gegenüberstanden. Die Summen, die danach vom Kraftverkehr für die von ihm verursachten Wegekosten noch aufzubringen waren, bewegten sich zwischen 1,5 Milliarden und weniger als 500 Millionen DM.

Der Ausschluß einigte sich nach Anhörung der sachverständigen Mitglieder des Ausschusses für Verkehrswesen darauf, seine Beschlüsse auf ein Aufkommen von rund 500 Millionen DM abzustellen. Er ging damit über das Ziel, das sich die Regierungsvorlage gesteckt hatte, soweit die Aufkommensschätzungen in Rechnung stehen, um 150 Millionen DM hinaus.

Die Ausschlußminderheit erhob gegen diese quantitative Beschränkung des Entwurfs schwere Bedenken und gab ihrer Meinung dahingehend Ausdruck, daß damit die anerkannten Notwendigkeiten und Ziele des Gesetzentwurfs nicht erreicht würden. Sie wies darauf hin, daß diese Mittel weder dazu ausreichten, den Wettbewerb zwischen Schiene und Straße in ein vernünftiges Verhältnis hinsichtlich der Wegekosten zu bringen, noch ausreichende

Mittel für Investitionen bei der Deutschen Bundesbahn und zugunsten der Straße zu beschaffen. Schließlich bemerkte sie noch, daß die in der Beschränkung der Zielsetzung des Entwurfs liegende mangelhafte Verkehrspolitik spätestens in zwei Jahren zu Subventionen an die Bundesbahn zwingen und dem unzulänglichen Ausbau des Straßennetzes nicht abhelfe.

Die Mehrheit blieb dabei, daß aus kombinierten Besteuerungsmaßnahmen ohne schädigenden Einfluß auf die beteiligten Wirtschaftskreise ein Aufkommen über 500 Millionen DM hinaus nicht zusätzlich dem Kraftverkehr angelastet werden könne.

12. Berechnung des Mehraufkommens

Die Regierungsvorlage ging unter Berücksichtigung der Heraufsetzung des Beginns der Steuerprogression für Lastkraftwagen, Kraftomnibusse und Anhänger auf 16 anstatt 15 t Gesamtgewicht aus von einem Mehraufkommen eines Verkehrsfinanzgesetzes von

	Mio DM
Kraftfahrzeugsteuer	90
Beförderungsteuer	130
Mineralölsteuer	205
zusammen	425,

davon zugunsten des Bundes (da die Kraftfahrzeugsteuer eine Landessteuer ist) 335.

Die Beschlüsse des Ausschusses bewirken folgende geschätzte Mehr- (+) bzw. Mindereinnahmen (—):

a) Kraftfahrzeugsteuer	Mio DM
1. Mehraufkommen nach der Regierungsvorlage und dem neuen Tarif mit gleichmäßigem Progressionsverlauf	90
2. Ausfall infolge Ermäßigung der Tarifsätze für Sattelschlepper u. -anhänger um 15 v. H. und infolge Befreiung der Anhänger für Straßenreinigung, Fäkalien- und Müllabfuhr	— 1
bleiben:	+ 89

b) Beförderungsteuer

1. Straßenverkehr

Mehraufkommen aus dem Werkfernverkehr bei einer Beförderungsleistung von 4 Mrd. tkm und einem Steuersatz von 3 Dpf (d. h. zusätzlich 2 Dpf je tkm) + 80

Mehraufkommen aus der Besteuerung der Kohle im gewerblichen Güterfernverkehr + 4

Steuerausfälle im Güterverkehr auf der Straße:

Ermäßigung der Beförderungsteuernormsätze für Werkfernverkehr mit Milch und Milcherzeugnissen, Frischfischen, inländischem Obst und daraus bereiteten Säften und Mineralbrunnen auf 1 Dpf je tkm — 5

	Mio DM
Halbierung der Beförderungsteuer-Normsätze für Werkfernverkehr folgender Gebiete:	
Berlin (West), Zonenrandgebiet, Saarrandgebiet, Frachthilfsgebiete	— 10
Ermäßigung der Beförderungsteuer-Normsätze für den Werkfernverkehr mit Emballagen auf den heutigen Satz (0,5 Dpf je tkm, Rückfahrt)	— 3
Steuerausfälle im Personenverkehr auf der Straße:	
Befreiung der unentgeltlichen Beförderung eigener Arbeitnehmer zwischen Wohnort und Arbeitsstätte von der Beförderungsteuerpflicht	— 1
Befreiung des Ortslinienverkehrs und Nachbarortsverkehrs mit Kraftomnibussen und Obussen von der Beförderungsteuerpflicht	
Ortslinienverkehr	— 4
Nachbarortsverkehr	— 3,5
2. Andere Verkehrsträger (außer Straßenverkehr)	
Steuerausfälle durch Befreiung des Orts- und Nachbarortsverkehrs auf Schienenbahnen von der Steuerpflicht:	
Bundesbahn	— 5
sonstige Schienenbahnen (nichtbundeseigene Eisenbahnen und Straßenbahnen, tatsächliches Steueraufkommen)	— 4
Ermäßigung der Beförderungsteuer der Bundesbahn und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen über Entfernungen bis zu 49 km von 7 auf 4 v. H.	— 7
bleiben:	<u>+ 41</u>
c) Mineralölsteuer	
1. Mehraufkommen nach der Regierungsvorlage	205
2. Mehraufkommen durch Erhöhung der Steuer	
auf DK um 3 Dpf	+ 73
auf VK um 1 Dpf	+ 35
auf Treibgas	+ 3
Summe	<u>316.</u>
Zugunsten des Bundes sind davon 357 Mio DM. Diese Rechnung bezieht sich auf 12 Monate.	
Wird das Gesetz erst am 15. April 1955 verkündet, so beträgt das Aufkommen im Rechnungsjahr 1955 bei	
	Mio DM
a) Kraftfahrzeugsteuer	67
b) Beförderungsteuer	34
c) Mineralölsteuer	225
zusammen	326,
davon beim Bund verfügbar	260.

Das bedeutet, daß bei voller Gewährung der Finanzierungsbeihilfen nach Abschnitt IV, IV a und IV b des Entwurfs über das Mehraufkommen des Bundes im Restrechnungsjahr 1955 verfügt ist.

13. Finanzierung des Baues von Bundesautobahnen

Der Gesetzentwurf weist den Bund an, eine **Gesellschaft des privaten Rechts** mit der **Finanzierung** des Baues von **Bundesautobahnen** zu beauftragen. Dieser Gesellschaft weist der Gesetzentwurf auf die Dauer von 14 Jahren jährlich 120 Millionen DM aus dem Mineralölsteueraufkommen des Gesetzentwurfs zu. Der Bundesminister der Finanzen wird außerdem ermächtigt, Bürgschaftsverpflichtungen bis zu 500 Millionen DM einzugehen. Mit Hilfe dieser Mittel soll die Vorfinanzierung eines Bauprogramms von etwa 600 km Bundesautobahnen der ersten Dringlichkeitsstufe, die den Bau von 1000 km Bundesautobahnen umfaßt, bewerkstelligt werden. Die Planung des Programms ist Sache der zuständigen Bundesdienststellen.

Die genannten Mittel werden jährlich im Bundeshaushaltsplan ausgewiesen. Mit der Annahme dieses Vorschlages ist zugleich eine Zweckbindung von Haushaltsmitteln auf die Dauer eines Zeitraums von 14 Jahren verbunden.

Der Ansatz der Regierungsvorlage sah für diesen Zweck nur einen Betrag von 80 Millionen DM vor. Der Ausschuß glaubte, den Ansatz auf 120 Millionen DM erhöhen zu sollen, um den im dringenden Interesse des Straßenverkehrs liegenden weiteren Ausbau des Bundesautobahnnetzes zu beschleunigen.

14. Finanzierung der Erneuerung von Anlagen der Deutschen Bundesbahn

Ein neuer **Abschnitt IV b** des Gesetzentwurfs sieht die vertragliche Beauftragung einer Gesellschaft des Privatrechts mit der Finanzierung der Verbesserung von Verkehrsanlagen und der Beschaffung von rollendem Material der Deutschen Bundesbahn vor. Der Bund leistet an diese Gesellschaft auf die Dauer von 10 Jahren einen **jährlichen Finanzierungsbeitrag** von 150 Millionen DM zu Lasten des Aufkommens aus diesem Gesetzentwurf. Zugleich wird der Bund zu einer Bürgschaftsverpflichtung zugunsten der Gesellschaft in Erfüllung ihrer Finanzierungsaufgabe bis zu 750 Millionen DM ermächtigt. Auf die Verwendung der Mittel übt der Bund entsprechenden Einfluß aus. Die Rechnung und die Verwendung der Mittel überprüft der Bundesrechnungshof. Für die der Bundesbahn unter Verwendung der Finanzierungsbeiträge zugeflossenen Kredite tritt die Bundesbahn dem Bunde Darlehensforderungen in gleicher Höhe ab.

Die Mittel werden in Höhe von 150 Millionen DM jährlich im Bundeshaushaltsplan verplant. In dieser Höhe liegt gleichfalls eine Zweckbindung von Haushaltsmitteln vor.

15. Finanzierung der Erneuerung von Anlagen nichtbundeseigener Eisenbahnen

Neu eingefügt wurde **Abschnitt IV b**: Finanzierungshilfe für nichtbundeseigene Eisenbahnen. Der Bundesregierung wird die Ermächtigung erteilt, auf 10 Jahre hälftig zu Lasten der Finanzierungsbeiträge nach Abschnitt IV (Bundesautobahnen) und Abschnitt IVa (Deutsche Bundesbahn) den nichtbundeseigenen Eisenbahnen darlehensweise und gegen angemessene Verzinsung jährliche Finanzierungshilfen bis zur Höhe von 10 Millionen DM zu gewähren. Die Verwendung der Darlehensmittel prüft der Bundesrechnungshof.

Die Einbeziehung der nichtbundeseigenen Eisenbahnen, deren finanzielle Lage im allgemeinen schlecht ist und die wichtige Zubringer- und Verteilerdienste, insbesondere für die Bundesbahn, leisten, wurde auf Antrag von der Mehrheit des Ausschusses gebilligt. Daher wurde auch eine Hälfte der Mittel aus Abschnitt IV a genommen.

16. Aus- und Neubau des Bundesstraßennetzes

Nach Abzug der in den Ziffern 13, 14 und 15 erwähnten Finanzierungsbeiträge zu Lasten des erstjährigen Aufkommens aus diesem Gesetzentwurf verbleiben auf ein Jahr bezogen noch 87 Millionen DM verplanbar. Diese Mittel sollen nach einer vom Ausschuß akzeptierten Entschliebung, deren Annahme der Ausschuß dem Plenum empfiehlt, zur Durchführung eines **Zehnjahresplanes** zum Ausbau der Bundesstraßen unter besonderer Berücksichtigung von Ortsdurchfahrten und Ortsumgehungen verausgabt werden. Für Ortsdurchfahrten und Ortsumgehungen sollen von diesen Mitteln mindestens 25 v. H. verwendet werden. Eine über diese Empfehlung hinausgehende Bindung von Haushaltsmitteln lehnte der Ausschuß aus haushaltswirtschaftlichen Gründen ab. Er hat eine Zweckbindung für Mittel aus diesem Gesetzentwurf nur insoweit anerkannt, als damit eine Vorfinanzierung beabsichtigt ist. Dies gilt nur für die Mittel zur Finanzierung des Baues von Bundesautobahnen und der Erneuerung von Anlagen der Deutschen Bundesbahn.

V. Zum Entwurf im einzelnen

Die Erläuterung beschränkt sich grundsätzlich auf die Fragen, die in den Ziffern 1 bis 16 nicht behandelt worden sind.

ABSCHNITT I

Artikel 1

17. Zu Ziffer 1

Obusse, d. h. Kraftfahrzeuge, die an Oberleitungen gebunden sind, sollen, da sie neuerdings in steigendem Umfange Straßenbahnen ersetzen, ebenso wie diese von der Kraftfahrzeugsteuer befreit werden. **Kraftomnibusse** wurden nicht einbezogen, da diese nicht ausschließlich dem Linienverkehr dienen, sondern auch zum Gelegenheitsverkehr benutzt werden. Die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer muß möglichst einfach gestaltet sein. Sie stellt

daher auf das Fahrzeug und nicht auf den Verwendungszweck ab. Eine Einbeziehung der Kraftomnibusse würde eine fortlaufende Überprüfung ihrer Verwendung verlangen, die verwaltungsseitig nicht durchgeführt werden kann. Der Ausschuß lehnte mit dieser Begründung den Vorschlag des Ausschusses für Kommunalpolitik ab, der die Einbeziehung der Kraftomnibusse in die Steuerbefreiung vorschlug. Den Beschlüssen des Ausschusses für Kommunalpolitik wurde dagegen weitgehend bei den Befreiungsvorschriften für **Personenbeförderung** des Beförderungsteuergesetzes im Orts- und Nachbarortslinienverkehr entsprochen (s. Ziffer 25).

Der Ausschuß nahm Ziff. 1 in der vom Bundesrat vorgeschlagenen Fassung an, weil es keine Oberleitungsomnibusse gibt, die weniger als 8 Sitzplätze haben.

Der Katalog der von der Kraftfahrzeugsteuer befreiten Fahrzeuge wurde um Spezialanhänger für Fäkalien- und Müllabfuhr erweitert.

18. Zu Ziffer 2

Die Änderung in der Einleitung des Abs. 1 des § 3 wurde aus sprachlichen Gründen beschlossen.

19. Zu Ziffer 3

Die Absätze 1 und 2 des § 10 sind geändert bzw. neu eingefügt worden, weil der Ausschuß der Auffassung war, daß **Kombiwagen**, die verkehrsrechtlich neuerdings eine neue Fahrzeugart sind und deren Besteuerung im Regierungsentwurf in der Gruppe „andere Fahrzeuge“ vorgeschlagen war, steuerlich grundsätzlich wie Personenkraftwagen behandelt werden sollen. Kombifahrzeuge werden auf Grund eines Ausschußbeschlusses erst dann als „andere Fahrzeuge“ im Sinne des Kraftfahrzeugsteuergesetzes angesehen, wenn die für die Güterbeförderung verwendbare Nutzfläche größer als 2 1/2 qm ist.

Im übrigen dient die Neufassung des § 10 der Übersichtlichkeit und Klarheit. Insbesondere will die Neufassung herausstellen, daß bei **Sattelzugmaschinen** und **Sattelanhängern** hinsichtlich des Satteldrucks **keine Doppelbesteuerung** stattfindet. Für **Sattelschlepperanhänger** beschloß der Ausschuß eine Steuerermäßigung von 15 v. H. gegenüber den Normalsteuersätzen, um dadurch die Verwendung von Sattelschlepperanhängern zu fördern.

Ausschußanträge, die Elektrofahrzeuge und Spezialanhänger, insbesondere Schwersttransportanhänger, steuerlich begünstigen wollten, wurden abgelehnt.

20. Zu Ziffer 4

In § 11 Abs. 1 wurde mit Ziff. 3 a eine Regelung für **Doppeldeckomnibusse** eingefügt, die ausschließlich im **Ortslinienverkehr** verwendet werden. Diese Vorschrift hat praktische Bedeutung nur für **Berlin**.

Als Abs. 2 wurde dem § 11 eine Definition des Begriffs „Ortslinienverkehr“ hinzugesetzt.

Der Vorschlag in § 11 Abs. 3 will bestimmten auf **Baustellen eingesetzten Spezialfahrzeugen** Steuerermäßigung zugestehen. Der Ausschuß billigte den Vorschlag, nachdem er sich über Art und Charakter dieser Spezialfahrzeuge unterrichtet hatte.

21. Zu Ziffer 5

Die Änderung ist nur redaktioneller Art.

22. Zu Ziffern 5 und 6

Die Änderungen dienen der Verwaltungsvereinfachung bei der Erhebung der Kraftfahrzeugsteuer.

23. Zu Art. 3

Die Streichung des Wortes „unaufgefordert“ in Abs. 1 bedeutet, daß zur Entrichtung des Steuermehrbetrages durch die Finanzämter nach Inkrafttreten des Gesetzes aufgefordert werden muß.

ABSCHNITT II

Artikel 1

24. Zu Ziffer 1

Die Beförderungsteuerpflicht wird in Abs. 1 Ziff. 2 auf die **Personenbeförderung mit Sesselliften** ausgedehnt.

Die Neufassung des Abs. 2 deckt sich sachlich im wesentlichen mit der Regierungsvorlage, stellt jedoch jegliche **Beförderung eigener Arbeitnehmer** durch das Unternehmen von der Steuer frei.

Mit Abs. 3 wird der Unternehmer- und Unternehmensbegriff des Umsatzsteuerrechts in das Beförderungsteuergesetz eingeführt.

Da die **Landespostdirektion Berlin** nicht zu den Dienststellen der Deutschen Bundespost gehört, mußte sie ausdrücklich in Abs. 3 erwähnt werden.

25. Zu Ziffer 2

Die Ziffern 5 bis 7 der Befreiungsvorschriften sind gegenstandslos geworden, da es bei der Besteuerung des **Werknahmeverkehrs** beim geltenden Recht bleibt.

Neu eingefügt wurde im § 3 Abs. 1 Ziff. 8 die Vorschrift, wonach der Personenverkehr der Schienenbahnen (Eisenbahnen, Straßenbahnen) und der Obusse und Kraftomnibusse im Orts- und Nachbarortslinienverkehr nunmehr gesetzlich von der Beförderungsteuerpflicht befreit wird.

Als Abs. 2 wurde eine notwendige Begriffsbestimmung für den Orts- und Nachbarortslinienverkehr entsprechend dem Vorschlag des Ausschusses für Kommunalpolitik eingefügt.

26. Zu Ziffer 2 a

§ 4 des Beförderungsteuergesetzes wurde als überflüssige Bestimmung gestrichen.

27. Zu Ziffer 3

Da § 1 Abs. 2 des Entwurfs zur Änderung des Beförderungsteuergesetzes (Ziffer 1) durch Ausschlußbeschluß gestrichen worden ist, sind in Ziffer 3 die Worte „Absatz 2“ hinter „§ 1“ überflüssig geworden.

28. Zu Ziffer 4

Durch die Neufassung des § 12 Beförderungsteuergesetz ist es notwendig geworden, die Worte „Nr. 1“ durch „Nr. 2 b“ und „Absatz 2“ zu ersetzen.

29. Zu Ziffer 5

Hierzu lag ein Antrag vor, den **Unternehmer** zum **Steuerschuldner** zu machen. Das hätte zur Streichung zahlreicher Bestimmungen des Beförderungsteuergesetzes (z. B. §§ 10 und 13) geführt. Außerdem hätten die Steuertarife umgearbeitet werden müssen. Auch hätte über die Frage, ob die ausdrückliche Überwälzung der Steuer auf den Auftraggeber gestattet sein soll (vgl. § 10 Umsatzsteuergesetz) entschieden werden müssen. Um Verzögerungen in der Verabschiedung des Gesetzentwurfs zu vermeiden, wurde daher § 8 in der Regierungsvorlage mit einigen Verbesserungen angenommen und gleichzeitig eine Entschließung gefaßt, in der die Bundesregierung aufgefordert wird, einen Vorschlag zur Änderung des Beförderungsteuergesetzes vorzulegen, damit spätestens mit Wirkung vom 1. Januar 1956 Steuerschuldner der Unternehmer wird.

30. Zu Ziffer 5 a

Die **Steuerermäßigungsvorschriften** des § 11 Abs. 5 des Beförderungsteuergesetzes wurden durch eine Neufassung ersetzt. Die Erweiterung der Steuerermäßigungsvorschriften soll hauptsächlich die nichtwerkeigene Beförderung von Arbeitnehmern im Auftrage eines Unternehmens begünstigen.

31. Zu Ziffer 6

Die Neufassung des § 12 entspricht den Beschlüssen des Ausschusses über die Steuersätze des Beförderungsteuergesetzes.

32. Zu Art. 2

Im Abs. 2 des Art. 2 erhielt § 3 Abs. 4 einen neuen Schlußsatz, der bestimmt, wann die Verpflichtung zur **Wiederentrichtung der Steuer** beginnt, wenn eine ganze oder teilweise Steuerbefreiung zurückgenommen wird.

33. Zu Art. 3

In Abs. 1 Ziffer 2 folgte der Ausschuß dem Vorschlag des Bundesrates und fügte zwischen „in Härtefällen“ und „erforderlich“ die Worte „insbesondere in verkehrsfernen Gebieten“ ein. Diese Ergänzung soll der Klarstellung der Vorschrift dienen. Die Änderung in Abs. 2 ist auf die Änderung des § 10 Abs. 2 Kraftfahrzeugsteuergesetz zurück-

zuführen. Statt auf die Zahl der Sitzplätze ist nunmehr auf die Zahl der zu befördernden Personen abgestellt.

34. Zu Art. 4

Die Einfügung der Ziffern 1 a und 1 b war notwendig geworden, weil § 3 der Zweiten vorläufigen Durchführungsbestimmungen vom 18. Dezember 1936 zum Gesetz zur Änderung des Beförderungsteuergesetzes eine abweichende Begriffsbestimmung des **Orts- bzw. Nachbarortslinienvverkehrs** enthält, wie sie nunmehr in § 3 Abs. 2 des Beförderungsteuergesetzes getroffen worden ist. Die Streichung der §§ 4 und 5 des Gesetzes zur Änderung des Umsatzsteuer- und des Beförderungsteuergesetzes vom 28. Juni 1951 war eine Konsequenz der Übernahme des Abs. 5 des Beförderungsteuergesetzes. Die Streichung des § 3 des Gesetzes zur Wiedererhebung der Beförderungsteuer im Möbelfernverkehr und im Werkfernverkehr und zur Änderung von Beförderungsteuersätzen vom 2. März 1951 dient der Gesetzesbereinigung, weil offenbar 1951 bei Schaffung der §§ 4 und 5 des Gesetzes vom 28. Juni 1951 die Anordnung der Streichung übersehen worden war. Durch die Annahme der Nr. 1 b konnte in Nr. 2 der Klammerzusatz „(Bundesgesetzbl. I S. 159)“ gestrichen werden.

ABSCHNITT III

35. Zu Art. 4

Art. 4 behandelt die Vorschriften, die in den Gesetzentwurf eingefügt werden mußten, nachdem der Ausschuß beschlossen hatte, daß die Gasölsteuererhöhung **Mineralölverwender** nicht treffen sollte, die nicht am Straßenverkehr teilnehmen.

Zu Abs. 5 des Art. 4 wird zur Klarstellung bemerkt, daß unter den **Selbstverwaltungsorganen** der begünstigten Wirtschaftskreise nach übereinstimmender Meinung des Ausschusses nur **Körperschaften des öffentlichen Rechts** zu verstehen sind.

ABSCHNITT IV

36. Zu Art. 3

Der Ausschuß hat den Art. 3 gestrichen. Auch ein Alternativvorschlag, der die Autobahnbenutzungsgebühr nur bei solchen Autobahnen erheben wollte, die mit Hilfe des Aufkommens aus dem Verkehrsfinanzgesetz finanziert werden würden, fand keine Mehrheit im Ausschuß.

Die ablehnenden Beschlüsse sind in der Hauptsache auf folgende **Gesichtspunkte** zurückzuführen:

1. Die Erhebung bereitet **verwaltungstechnische Schwierigkeiten**. Die Einrichtung der Erhebungs-

stellen würde bei allen jetzt bestehenden Autobahnstrecken etwa 15 Millionen DM kosten.

2. Die **Fahrzeugdichte** liegt auf solchen Strecken im Mittel bei 5000, in der Spitze bei 10 000 Fahrzeugen je 24 Stunden. Das würde — gemessen am Verwaltungsaufwand — einen Erhebungssatz von 8 bis 10 Dpf pro km erfordern. Ein solcher Gebührensatz könnte zu einem ungewollten Abfluß von Fahrzeugen auf die allgemeinen Straßen führen.

3. Da die **Abfahrten** bei den Bundesautobahnen im Durchschnitt nur geringfügig auseinanderliegen, würde die lückenlose Erfassung der Autobahnbenutzer einen erheblichen Verwaltungsaufwand verursachen.

37. Die Abschnitte IV a und IV b sind in Ziffer 14 und 15 behandelt.

ABSCHNITT VI

38. Zu Art. 3 und Art. 4

Um für die Zwecke des Verkehrsfinanzgesetzes im kommenden Rechnungsjahr die möglichen Einnahmen zu erzielen, wurden die **Fristen** für die Inkraftsetzung des Abschnitts II vom dritten auf den zweiten, für die Inkraftsetzung des Abschnitts III auf den auf die Verkündung folgenden Kalendermonat verkürzt. Kürzere Fristen zu setzen, scheiterte an den mit der Durchführung des Gesetzes verbundenen Verwaltungsaufgaben.

VI. Stellungnahme der mitberatenden Ausschüsse

39. Die Vorschläge der **Ausschüsse für Verkehrswesen, für Wirtschafts- und Kommunalpolitik** wurden bei den Ausschußberatungen berücksichtigt. Die Mitglieder dieser Ausschüsse hatten Gelegenheit, an den Ausschußberatungen teilzunehmen. Sie vertraten dort ihre Ausschußbeschlüsse. Einem Teil der Anregungen konnte der Ausschuß entsprechen. Eine Reihe von Vorschlägen verfiel der Ablehnung.

40. Die Stellungnahme des **Haushaltsausschusses** ging erst nach Abschluß der Beratungen im Finanz- und Steuerausschuß ein. Der Haushaltsausschuß kam nach Überprüfung der Beratungsergebnisse des Finanz- und Steuerausschusses in seiner Sitzung vom 11. März 1955 zu der Erkenntnis, daß die Erträge des Verkehrsfinanzgesetzes gemäß den Vorschlägen des Ausschusses für Finanz- und Steuerfragen in bezug auf die dringendsten und unabweisbaren Bedürfnisse der Straßenbaulastträger und der Bundesbahn nicht genügen.

Bonn, den 12. März 1955

Krammig
Berichterstatte

B. Antrag des Ausschusses:

Der Bundestag wolle beschließen,

1. dem Gesetzentwurf — Drucksache 573 — in der aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlichen Fassung zuzustimmen;
2. den von den Abgeordneten Müller-Hermann, Donhauser und Genossen eingebrachten Gesetzentwurf — Drucksache 614 — für erledigt zu erklären;
3. den von der Fraktion der FDP eingebrachten Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Beförderungsteuergesetzes — Drucksache 424 — für erledigt zu erklären;
4. die zu den obigen Gesetzentwürfen eingegangenen Petitionen für erledigt zu erklären;
5. folgende Entschlüsse zu fassen:
 - a) Die Bundesregierung wird ersucht, einen Vorschlag zur Änderung des Beförderungsteuergesetzes dahingehend vorzulegen, daß ab 1. Januar 1956 Steuerschuldner der Unternehmer ist.
 - b) Die Bundesregierung wird ersucht, bei der künftigen Haushaltsplanung sicherzustellen, daß das aus dem Verkehrsfinanzgesetz erzielte Mehraufkommen an Steuern, soweit es dem Bund zufließt und eine Verwendung als Kreditgrundlage im Gesetz nicht bestimmt ist, zur Durchführung eines 10-Jahres-Planes zum Ausbau der Bundesstraßen eingesetzt wird. Mindestens 25 v. H. dieser zur Verfügung gestellten Mittel sind für Ortsdurchfahrten und Ortsumgehungen zu verwenden.

Der Bundestag erwartet, daß die Regierungen der Länder das ihnen aus dem Verkehrsfinanzgesetz zufließende Mehraufkommen an Kraftfahrzeugsteuer zusätzlich für den Straßenbau verwenden und dabei auch den Straßenbau der Gemeinden und Gemeindeverbände berücksichtigen.

Bonn, den 10. März 1955

Der Ausschuß für Finanz- und Steuerfragen

Dr. Wellhausen	Krammig
Vorsitzender	Berichterstatler

Zusammenstellung

des Entwurfs eines Verkehrsfinanzgesetzes 1954

- Drucksache 573 -

mit den Beschlüssen des Ausschusses für Finanz- und Steuerfragen (19. Ausschuß)

Entwurf

Entwurf eines Verkehrsfinanzgesetzes 1954

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

ABSCHNITT I

Änderung 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. Kraftfahrzeugen, 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

Beschlüsse des 19. Ausschusses

Entwurf eines Verkehrsfinanzgesetzes 1954

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

ABSCHNITT I

Änderung 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 folgenden Ziffern 3 bis 5 ergänzt:

„3. Kraftomnibussen, die elektrisch angetrieben werden und den Fahrstrom einer Fahrleitung entnehmen (Obusse);

4. Kraftfahrzeug-Anhängern, solange sie für den Bund, ein Land oder eine Gemeinde zugelassen sind und ausschließlich zur Straßenreinigung, zur Müll- oder zur Fäkalienabfuhr verwendet werden. Voraussetzung ist, daß die Kraftfahrzeug-Anhänger nach ihrer Bauart und ihren besonderen, mit ihnen fest verbundenen Einrichtungen nur für die bezeichneten Verwendungszwecke geeignet und bestimmt sind;

5. Kraftfahrzeug-Anhängern, solange sie ausschließlich hinter steuerbefreiten Kraftfahrzeugen für deren Zwecke mitgeführt werden.“

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

„§ 3

Personenkraftfahrzeuge Körperbehinderter

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

Entwurf

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 Personen-

Beschlüsse des 19. Ausschusses

1. unverändert
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.
(2) unverändert
- (3) unverändert
3. § 10 erhält die folgende Fassung:
„§ 10
Besteuerungsgrundlage
(1) Die Steuer wird berechnet:
 1. bei Zwei- und Dreiradkraftfahrzeugen, ausgenommen Zugmaschinen, und bei Personenkraftwagen:

Entwurf

beförderung 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.“

Beschlüsse des 19. Ausschusses

nach dem Hubraum,

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

nach dem verkehrsrechtlich höchstzulässigen Gesamtgewicht.

(2) Als Personenkraftwagen sind Kraftfahrzeuge anzusehen, die vier oder mehr Räder haben und nach ihrer Bauart und Einrichtung zur Personenbeförderung, jedoch nicht zur Beförderung von mehr als sieben Personen (einschließlich Führer) geeignet und bestimmt sind; dies gilt auch, wenn mit dem Personenkraftwagen oder in einem von ihm mitgeführten Anhänger Güter befördert werden. Ein Kraftfahrzeug ist nicht als Personenkraftwagen anzusehen, wenn es nach seinem Aufbau nicht nur zur Beförderung von Personen, sondern auch dazu eingerichtet und bestimmt ist, wahlweise oder gleichzeitig Güter zu befördern, und wenn die für die Güterbeförderung verwendbare Nutzfläche größer als zweieinhalb Quadratmeter ist; zur Nutzfläche gehört auch die Fläche, die durch das Herausnehmen von Sitzplätzen geschaffen wird, nicht aber die Fläche, die außerhalb des Wagenaufbaues zur Reisegepäckbeförderung eingerichtet und bestimmt ist.

(3) Sattelzugmaschinen und Sattelanhänger sind getrennt zu besteuern. Ist bei Sattelzugmaschinen in dem verkehrsrechtlich höchstzulässigen Gesamtgewicht der Satteldruck enthalten, so ist die Steuer von dem um den Satteldruck verminderten Gesamtgewicht zu berechnen. Ist bei Sattelanhängern in dem verkehrsrechtlich höchstzulässigen Gesamtgewicht die Sattelast nicht enthalten, so ist die Steuer von dem um die Sattelast erhöhten Gesamtgewicht zu berechnen.“

Entwurf

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 ausschließlich zur Beförderung von Personen geeignet und bestimmt sind und nicht mehr als sieben Sitzplätze (einschließlich Führersitz) haben	—	14,40	—
3. Dreiradkraftfahrzeuge, die nicht ausschließlich zur Beförderung von Personen geeignet und bestimmt sind (ausgenommen 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,—

Beschlüsse des 19. Ausschusses

4. § 11 erhält die folgende Fassung:

„§ 11

Steuersatz

(1) Die Jahressteuer beträgt für:

	je 25 Kubik- zentimeter Hubraum oder einen Teil davon	je 100 Kubik- zentimeter Hubraum oder einen Teil davon	je 200 Kilo- gramm Ge- samtgewicht oder einen Teil davon
	DM	DM	DM
1. Zweiradkraftfahrzeuge (ausgenommen Zugmaschinen)	3,60	—	—
2. Dreiradkraftfahrzeuge, die ausschließlich zur Beförderung von Personen geeignet und bestimmt sind, sowie Personenkraft- wagen (§ 10 Abs. 2)	—	14,40	—
3. Dreiradkraftfahrzeuge, die nicht ausschließ- lich zur Beförderung von Personen geeig- net und bestimmt sind (ausgenommen Zugmaschinen)	—	16,—	—
3a. Doppeldeckomnibusse, die ausschließlich im Ortslinienverkehr verwendet werden	—	—	22,50
4. alle anderen Fahrzeuge von dem Gesamt- gewicht			
bis zu 2 000 kg	—	—	20,—
über 2 000 kg bis zu 3 000 kg	—	—	21,—
über 3 000 kg bis zu 4 000 kg	—	—	22,—
über 4 000 kg bis zu 5 000 kg	—	—	23,—
über 5 000 kg bis zu 6 000 kg	—	—	24,—
über 6 000 kg bis zu 7 000 kg	—	—	25,—
über 7 000 kg bis zu 8 000 kg	—	—	26,—
über 8 000 kg bis zu 9 000 kg	—	—	27,—
über 9 000 kg bis zu 10 000 kg	—	—	28,—
über 10 000 kg bis zu 11 000 kg	—	—	29,—
über 11 000 kg bis zu 12 000 kg	—	—	30,—
über 12 000 kg bis zu 13 000 kg	—	—	31,—
über 13 000 kg bis zu 14 000 kg	—	—	32,—
über 14 000 kg bis zu 15 000 kg	—	—	33,—
über 15 000 kg bis zu 16 000 kg	—	—	34,—
über 16 000 kg bis zu 17 000 kg	—	—	35,—
über 17 000 kg bis zu 18 000 kg	—	—	36,—
über 18 000 kg bis zu 19 000 kg	—	—	37,—
über 19 000 kg bis zu 20 000 kg	—	—	38,—
über 20 000 kg bis zu 21 000 kg	—	—	39,—
über 21 000 kg bis zu 22 000 kg	—	—	40,—
über 22 000 kg bis zu 23 000 kg	—	—	41,—
über 23 000 kg bis zu 24 000 kg	—	—	42,—
über 24 000 kg	—	—	43,—

Entwurf

(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:

„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 an-

Beschlüsse des 19. Ausschusses

(1a) Die Steuer ermäßigt sich:

1. für Sattelschlepper-Anhänger

um 15 vom Hundert des Betrages, der sich nach Absatz 1 Ziff. 5 ergibt;

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,

um 50 vom Hundert des Betrages, der sich nach Absatz 1 Ziff. 5 ergibt.

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.

(1b) Ortslinienverkehr ist der zugelassene Linienverkehr, bei dem Ausgangs- und Endpunkt der Linie innerhalb derselben Gemeinde liegen und Haltestellen zum Aussteigen und Einsteigen nur innerhalb dieser Gemeinde bestehen.“

- (2) entfällt

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

„Die Steuer darf bei Kraftfahrzeugen, die nach dem Hubraum besteuert werden (§ 10 Abs. 1 Ziff. 1), auch für die Dauer eines Halbjahres oder eines Vierteljahres,

Entwurf

deren 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 Monatenach 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

Beschlüsse des 19. Ausschusses

bei den anderen Fahrzeugen auch für die Dauer eines Halbjahres, eines Vierteljahres oder eines Monats entrichtet werden.“

6. *unverändert*

Artikel 2

unverändert

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, 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) *unverändert*

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.

(3) unverändert

ABSCHNITT II

Änderung 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 Seilschwebbahnen.

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 wer-*

ABSCHNITT II

Änderung 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.

Dies gilt nicht für die Beförderung von Gütern in der Nahzone im Sinn des Güterkraftverkehrsgesetzes;

2. von Personen mit Seilschwebbahnen **und Sesselliften.**

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

(2) Die unentgeltliche Beförderung von Personen **ist nur steuerpflichtig, wenn sie im Interesse des Unternehmens liegt und mit Kraftomnibussen ausgeführt wird; die Beförderung der eigenen Arbeitnehmer von und zur Arbeitsstätte unterliegt in diesen Fällen nicht der Steuer.**

Entwurf

den; dies gilt nicht, soweit Arbeiter sowie Angestellte und Beamte, deren monatliche Rohcinnahmen 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 Expresßgutverkehr *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.“*

Beschlüsse des 19. Ausschusses

(3) Die Begriffe Unternehmer und Unternehmen richten sich nach dem Umsatzsteuerrecht. Als Unternehmer gelten auch die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Bundespost **(einschließlich der Landespostdirektion Berlin).“**

2. Im § 3

a) **werden im Absatz 1 die Nummern 3 bis 8 durch die folgenden Nummern 3 bis 8 ersetzt:**

„3. der **Eisenbahn**-Expresßgutverkehr sowie der Brief- und Paketverkehr der Deutschen Bundespost **(einschließlich der Landespostdirektion Berlin);**

4. Beförderungen von Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art im Eisenbahnverkehr;

5. **entfällt**

6. **entfällt**

7. **entfällt**

8. **im Orts- und Nachbarortslinienverkehr**

a) **die Personenbeförderung mit der Deutschen Bundesbahn und mit nichtbundeseigenen Eisenbahnen,**

b) **die Personenbeförderung mit Straßenbahnen, den ihnen nach ihrer Bau- und Betriebsweise ähnlichen Bahnen, mit Oberleitungsomnibussen und mit Kraftomnibussen.“;**

- b) wird der bisherige Absatz 2 durch den folgenden neuen Absatz 2 ersetzt:
- „(2) Ortslinienverkehr im Sinn des Absatzes 1 Nr. 5 ist der zugelassene Linienverkehr, bei dem Ausgangs- und Endpunkt der Linie innerhalb derselben Gemeinde liegen und Haltestellen zum Aus- und Einsteigen nur innerhalb dieser Gemeinde bestehen. Nachbarortslinienverkehr ist der zugelassene Linienverkehr, bei dem Ausgangs- und Endpunkt der Linie in benachbarten Gemeinden liegen, wenn Haltestellen zum Aus- und Einsteigen nur innerhalb dieser Gemeinden bestehen und die Gemeinden wirtschaftlich und verkehrsmäßig eng verbunden sind, so daß der Verkehr entsprechend dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis nach Häufigkeit, Regelmäßigkeit und Tarifgestaltung einem Ortslinienverkehr in einer der in Betracht kommenden Gemeinden gleichzusetzen ist; die Verbindung mehrerer Nachbarortslinien fällt nicht unter den Begriff Nachbarortslinienverkehr. Für die Deutsche Bundesbahn und die nichtbundeseigenen Eisenbahnen bestimmt der Bundesminister der Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung, welche Strecken als Ortslinien oder als Nachbarortslinien anzusehen sind.“;
- c) werden im Absatz 3 zwischen den Worten „Güterverkehr“ und „sind“ die Worte „auf Schienenbahnen“ eingefügt.
- 2a. § 4 wird gestrichen.
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
3. Im § 5 Abs. 1 wird der folgende Satz hinzugefügt:
- „Bei unentgeltlichen Beförderungen im Sinne des § 1 Abs. 2 gilt als Beförderungspreis der Betrag, der unter gleichen oder ähnlichen Verhältnissen bei der entgeltlichen Beförderung von Personen mit Kraftomnibussen 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

Entwurf

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.“

Beschlüsse des 19. Ausschusses

Nr. 2 Buchstabe b und Abs. 2 der Berechnung der Steuer derjenige Betrag als Beförderungspreis zugrunde zu legen, der unter gleichen oder ähnlichen Verhältnissen im öffentlichen Güterverkehr gezahlt wird.“

5. § 8 erhält die folgende Fassung:

„§ 8

(1) Steuerschuldner ist, soweit nicht im Absatz 4 etwas anderes bestimmt ist, wer den Beförderungspreis zu zahlen hat. Für die Steuer haftet der Unternehmer.

(2) Der Unternehmer hat die Steuer zu Lasten des Steuerschuldners zu entrichten. Der Bundesminister der Finanzen kann für die Fälle, in denen eine Beförderung durch mehrere Unternehmer ausgeführt wird, durch Rechtsverordnung bestimmen, daß und unter welchen Voraussetzungen die Steuer nur durch einen der Unternehmer zu entrichten ist.

(3) Der Steuerschuldner ist nicht in Anspruch zu nehmen, soweit er den Beförderungspreis und, wenn die Steuer besonders berechnet ist, auch die Steuer an den Unternehmer gezahlt hat. Dies gilt nicht, wenn der Steuerschuldner weiß, daß der Unternehmer die Steuer nicht vorschriftsmäßig abgeführt hat, und dies dem Finanzamt nicht unverzüglich mitteilt.

(4) Im nichtöffentlichen Güterverkehr (§ 7) und bei Beförderungen im Sinn des § 1 Abs. 2 ist Steuerschuldner der Unternehmer.“

5a. § 11 Abs. 5 wird durch den folgenden Absatz 5 ersetzt:

„(5) Die Steuer ermäßigt sich:

1. auf 6 vom Hundert des Beförderungspreises:

für Personenbeförderungen mit Straßenbahnen und den diesen nach ihrer Bau- und Betriebsweise ähnlichen Bahnen, soweit diese Beförderungen nicht von der Steuer befreit sind;

2. auf 4 vom Hundert des Beförderungspreises

für Personenbeförderungen:

a) im zugelassenen Verkehr mit Kraftomnibussen, wenn ausschließlich Arbeitnehmer zwischen Wohnung und

Arbeitsstätte befördert werden, soweit diese Beförderungen nicht von der Steuer befreit sind,

- b) im Kraftdroschkenverkehr,
- c) im Mietwagenverkehr mit Personenkraftwagen sowie
- d) im Verkehr mit Landkraftposten.“

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 Beförderungsstrecke (Tonnenkilometer),

- b) Werkverkehr innerhalb der Nahzone im Sinne des Güterkraftverkehrsgesetzes ist:

ein Pfennig je Tonne des Rohgewichts der beförderten Güter und je Kilometer der Beförderungsstrecke (Tonnenkilometer);

2. in den anderen Fällen:

sieben vom Hundert des Beförderungspreises.

(2) Durch Rechtsverordnung kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 Buchstabe b eine entsprechend andere Steuerberechnung bestimmt werden, soweit im gewerblichen Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen der Beförderungspreis nicht nach Tonnenkilometern bemessen wird.“

6. § 12 erhält die folgende Fassung:

„§ 12

(1) Bei der Güterbeförderung beträgt die Steuer:

1. im Schienenbahnverkehr,

- a) wenn die Beförderungsstrecke nicht länger als 49 Kilometer ist:

4 vom Hundert des Beförderungspreises;

- b) in allen anderen Fällen:

7 vom Hundert des Beförderungspreises;

2. im Kraftfahrzeugverkehr,

- a) soweit der Verkehr genehmigter Güterfernverkehr im Sinn des Güterkraftverkehrsgesetzes ist:

7 vom Hundert des Beförderungspreises;

- b) in allen anderen Fällen:

*für die Zeit bis 30. September 1956:
3 Pfennig je Tonnenkilometer,*

für die Zeit vom 1. Oktober 1956 bis 31. März 1958:

4 Pfennig je Tonnenkilometer,

für die Zeit ab 1. April 1958:

5 Pfennig je Tonnenkilometer.

(2) Im Werkfernverkehr im Sinn des Güterkraftverkehrsgesetzes ermäßigt sich die Steuer:

1. bei der Beförderung von Milch und Milcherzeugnissen, Frischfischen, inländi-

schem Obst, Obstsäften aus inländischem Obst sowie von Mineralbrunnen auf
1 Pfennig je Tonnenkilometer;

2. bei Beförderungen

- a) unmittelbar zwischen Berlin (West) und dem Bundesgebiet,
- b) unmittelbar zwischen dem Zonenrandgebiet, den Frachthilfgebieten oder dem Saarrandgebiet und dem übrigen Geltungsbereich des Grundgesetzes,
- c) innerhalb des Zonenrandgebietes, der Frachthilfgebiete oder des Saarrandgebietes

auf 50 vom Hundert der Steuer nach Absatz 1 Nr. 2 Buchstabe b.

Voraussetzung ist, daß die Beförderungen mit Kraftfahrzeugen ausgeführt werden, die in den bezeichneten Gebieten ihren Standort haben. Der Bundesminister der Finanzen bestimmt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung, von welchen weiteren Voraussetzungen die Steuerermäßigung abhängt, insbesondere welche örtlichen Beziehungen zwischen dem Unternehmer und den bezeichneten Gebieten bestehen müssen, inwieweit eine direkte Beförderung von oder zu bestimmten Standorten zwischen diesen Gebieten und dem übrigen Bundesgebiet erforderlich ist und inwieweit und in welcher Form ein besonderer Buchnachweis für die Beförderungen zu fordern ist. Der Bundesminister der Finanzen bestimmt ferner durch Rechtsverordnung, welche Gebiete als Zonenrandgebiet, als Frachthilfgebiete und als Saarrandgebiet anzusehen sind.“

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.“

7. unverändert

Entwurf

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,

Beschlüsse des 19. Ausschusses

Artikel 2

(1) **unverändert**

(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, **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. **Wird eine Steuerbefreiung, die den bezeichneten Bahnen bei Inkrafttreten dieses Gesetzes ganz oder teilweise gewährt war oder die ihnen nach Satz 1 gewährt wird, zurückgenommen, so beginnt die Verpflichtung zur Wiederentrichtung der Steuer frühestens mit dem auf die Entscheidung folgenden zweiten Kalendervierteljahr; auch über die Wiederentrichtung der Steuer ist im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr und der obersten Landesbehörde zu entscheiden.**“

Artikel 3

(1) **unverändert**

Entwurf

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 *Führersitz*) 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),

Beschlüsse des 19. Ausschusses

(2) Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Einrichtung zur Beförderung von **mehr als sieben Personen** (einschließlich Kraftfahrzeugführer) **geeignet und bestimmt** sind, dürfen jedoch nicht als Personenkraftwagen behandelt werden.

(3) **unverändert**

Artikel 4

Aufgehoben werden

1. **unverändert**

1a. § 3 der Zweiten Vorläufigen Durchführungsbestimmungen vom 18. Dezember 1936 zum Gesetz zur Änderung des Beförderungsteuergesetzes vom 2. Juli 1936 (Reichsgesetzbl. I S. 1131),

1b. § 3 des Gesetzes zur Wiedererhebung der Beförderungsteuer im Möbelfernverkehr und im Werkfernverkehr und zur Ände-

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“.

zung von Beförderungsteuersätzen vom 2. März 1951 (*Bundesgesetzbl. I S. 159*) und §§ 4 und 5 des Gesetzes zur Änderung des Umsatzsteuergesetzes und des Beförderungsteuergesetzes vom 28. Juni 1951 (*Bundesgesetzbl. I S. 402*),

2. die durch § 4 des Gesetzes zur Wiedererhebung der Beförderungsteuer im Möbelfernverkehr und im Werkfernverkehr und zur Änderung von Beförderungsteuersätzen vom 2. März 1951 erteilte Ermächtigung, ein Durchschnittsbeförderungsentgelt für die Berechnung der Steuer im Werkfernverkehr mit Kraftfahrzeugen festzusetzen,

3. unverändert

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 „29,75“,
2. unter Nr. 1 Buchst. b Doppelbuchst. aa, bb und ee jeweils die Zahl „14,85“ durch „17,60“,
3. unter Nr. 1 Buchst. b Doppelbuchst. cc und dd jeweils die Zahl „19,—“ durch „21,75“,
4. unter Nr. 1 Buchst. d die Zahl „6,30“ durch „18,05“,
5. unter Nr. 1 Buchst. d Doppelbuchst. aa und bb jeweils die Zahl „0,—“ durch „11,75“,
6. unter Nr. 2 die Zahl „22,50“ durch „24,75“,
7. unter Nr. 6 Buchst. a die Zahl „10,—“ durch „12,75“,
8. unter Nr. 6 Buchst. b die Zahl „14,25“ durch „17,00“.

Entwurf

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.

Beschlüsse des 19. Ausschusses

Artikel 2

unverändert

Artikel 3

(1) unverändert

(2) Die Nachsteuer beträgt für 100 kg des Eigengewichts

1. für Leichtöle und für benzinhaltige Kraftstoffgemische 2,75 DM,
2. für Gasöle 11,75 DM,
3. für leichte Steinkohlenteeröle . 2,25 DM,
4. für Flüssiggas 2,75 DM.

(3) unverändert

(4) unverändert

(5) unverändert

(6) unverändert

Artikel 4

(1) Folgende Verbraucher von versteuertem Gasöl erhalten eine Betriebsbeihilfe nach Maßgabe der nachstehenden Absätze 2 bis 5:

1. Inhaber von Betrieben der Landwirtschaft, des Garten- und des Weinbaus für das Gasöl, das zum Betrieb von standfesten oder beweglichen Arbeitsmaschinen oder von landwirtschaftlichen Schleppern verwendet wird,
2. Inhaber von Betrieben der Bauwirtschaft, des Bergbaus sowie von Torf, Steine und Erden fördernden Betrieben für das Gasöl, das zum Betrieb von standfesten oder beweglichen Arbeitsmaschinen verwendet wird,
3. Inhaber von Verkehrsbetrieben für das Gasöl, das zum Betrieb von schienengebundenen Fahrzeugen und von Arbeitsmaschinen für den Gleisbau verwendet wird,
4. Inhaber von Betrieben aller Art für das Gasöl, das zum Antrieb von Maschinen zur Stromerzeugung verwendet wird.

(2) Eine Betriebsbeihilfe nach Absatz 1 Nr. 1 wird nicht gewährt

1. für Transportarbeiten von landwirtschaftlichen Genossenschaften, die im Rahmen ihrer Handelstätigkeit liegen,
2. für Lohntransporte,
3. für die Milchabfuhr durch landwirtschaftliche Genossenschaften, es sei denn, daß diese durch Schleppergenossenschaften oder -gemeinschaften im Auftrag von Milchzeugern ausgeführt wird.

(3) Die Betriebsbeihilfe beträgt für je 100 kg des nachweislich für den begünstigten Zweck verwendeten Gasöls, jedoch mit der Einschränkung nach Absatz 4,

1. im Falle des Absatzes 1 Nr. 1 18,05 DM,
2. in den anderen Fällen des Absatzes 1 11,75 DM.

(4) Die Beträge für die Betriebsbeihilfen werden für jedes Rechnungsjahr in den Bundeshaushalt eingestellt. Sie werden nach der Menge Gasöl bemessen, die dem nachgewiesenen Verbrauch der begünstigten Verbraucher zu dem begünstigten Zwecke im

unmittelbar vorangegangenen Kalenderjahr zuzüglich eines Zuschlages für einen etwa zu erwartenden Zuwachs entspricht.

(5) Die Bundesregierung ist ermächtigt, durch Rechtsverordnung das Nähere zu den vorstehenden Absätzen 1 bis 3 zu bestimmen. Sie kann dabei die Verwaltung der Betriebsbeihilfe Selbstverwaltungsorganen, z. B. Berufsgenossenschaften, übertragen.

(6) Unberührt bleibt die Ermächtigung zum Erlass von Vorschriften zur Verbilligung von Dieselmotoren zum Betriebe von Schiffsmotoren in der Binnen-, Küsten- und Hochseefischerei und in der Binnen-, Küsten- und Hochseeschifffahrt, die der Bundesregierung oder dem Bundesminister der Finanzen durch § 2 Abs. 2 des Gesetzes zur Aufhebung und Ergänzung von Vorschriften auf dem Gebiete der Mineralölwirtschaft vom 31. Mai 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 371) erteilt ist.

ABSCHNITT IV

ABSCHNITT IV

Finanzierung des Baues von Bundesautobahnen

Finanzierung des Baues von Bundesautobahnen

Artikel 1

Artikel 1

Gesellschaft für Autobahnfinanzierung

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.

(1) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch die Bundesminister für Verkehr und der Finanzen eine Gesellschaft des Privatrechts **vertraglich** 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.

(2) Der **Vertrag** 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).

(3) **unverändert**

Artikel 2

Artikel 2

Finanzierungsbeitrag

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 Zu-

Der Bund hat der Gesellschaft aus dem **ihm zufließenden** Aufkommen aus diesem Gesetz — vorbehaltlich einer Minderung nach Abschnitt IV b dieses Gesetzes — einen jährlichen Zuschuß von **einhundertzwanzig**

Entwurf

schusses 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 wirtschaftlichen 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 fünfhundert 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

Beschlüsse des 19. Ausschusses

Millionen Deutsche Mark zu leisten. Die Zahlungsverpflichtung des Bundes endet mit der Zahlung des Zuschusses für das vierzehnte Jahr, soweit der *Vertrag* nicht vorher nach Artikel 1 Abs. 2 widerrufen wird.

Artikel 3

entfällt

Artikel 4

Bürgschaftsermächtigung

Der Bundesminister der Finanzen wird ermächtigt, für Schuldverpflichtungen, welche die Gesellschaft für die Finanzierung des Baues von Bundesautobahnen eingeht, Sicherheitsleistungen oder Gewährleistungen bis zum Betrage oder Gegenwert von fünfhundert Millionen Deutsche Mark in inländischer oder ausländischer Währung zu übernehmen.

Artikel 5

Mittelverwendung und Kostenerstattung

(1) Die Gesellschaft *ist durch den Vertrag nach Artikel 1 zu verpflichten,*

1. die ihr nach Artikel 2 zur Verfügung stehenden Mittel nur zur Finanzierung des Baues von Bundesautobahnen, zur Verzin-

Entwurf

eingegangenen *Schuld*verpflichtungen 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.

Beschlüsse des 19. Ausschusses

sung und zur Tilgung der von ihr zum Zwecke der in Artikel 1 genannten Finanzierungen eingegangenen Verpflichtungen sowie zur Deckung ihrer hiermit zusammenhängenden Verwaltungskosten und

2. die auf der Grundlage der Artikel 1 bis 4 aufgenommenen Darlehen zur Finanzierung des Baues von Bundesautobahnen 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.

Artikel 5 a

Rechnungslegung

(1) Die Gesellschaft rechnet die ihr zugewiesenen Mittel mit der überweisenden Stelle des Bundes ab. Die für die Baudurchführung zuständigen Stellen (Artikel 5 Abs. 2) rechnen die ihnen zugewiesenen Baumittel mit der Gesellschaft unmittelbar ab.

(2) Die Rechnung und die Verwendung der Baumittel werden durch den Bundesrechnungshof geprüft.

Artikel 6

Steuerliche Behandlung

(1) *unverändert*

(2) Die Leistungen nach Artikel 2 und Darlehen, für die auf Grund des Artikels 4 Sicherheit geleistet worden ist, sind von der Besteuerung nach dem Kapitalverkehrsteuergesetz ausgenommen.

ABSCHNITT IVa

Finanzierung der Erneuerung von Anlagen
der Deutschen Bundesbahn

Artikel 1

Gesellschaft für Bundesbahnfinanzierungen

(1) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch die Bundesminister für Verkehr und der Finanzen eine Gesellschaft des Privatrechts vertraglich mit der Finanzierung der Verbesserung von Verkehrsanlagen und der Beschaffung von rollendem Material der Deutschen Bundesbahn zu beauftragen.

(2) Der Vertrag kann nur widerrufen werden, wenn der Bund gleichzeitig die von der Gesellschaft zum Zwecke der Finanzierung von Verkehrsanlagen und rollendem Material der Deutschen Bundesbahn eingegangenen Verpflichtungen übernimmt.

(3) Die Rechtsstellung und die Aufgaben der Deutschen Bundesbahn nach dem Bundesbahngesetz vom 13. Dezember 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 955) werden hierdurch nicht berührt.

Artikel 2

Finanzierungsbeitrag

Der Bund hat der Gesellschaft aus dem ihm zufließenden Aufkommen aus diesem Gesetz in Ausführung des § 4 Abs. 2 des Bundesbahngesetzes vom 13. Dezember 1951 — vorbehaltlich einer Minderung nach Abschnitt IV b dieses Gesetzes — einen jährlichen Finanzierungsbeitrag von einhundertfünfzig Millionen Deutsche Mark zu leisten. Die Zahlungsverpflichtung des Bundes endigt mit der Zahlung des Finanzierungsbeitrages für das zehnte Jahr, soweit der Vertrag nicht vorher nach Artikel 1 Abs. 2 widerrufen wird.

Artikel 3

Bürgschaftsermächtigung

Der Bundesminister der Finanzen wird ermächtigt, für Schuldverpflichtungen, welche die Gesellschaft für die Finanzierung von Verkehrsanlagen und rollendem Material der Deutschen Bundesbahn eingeht, Sicherheits-

leistungen oder Gewährleistungen bis zum Betrage oder Gegenwert von siebenhundertfünfzig Millionen Deutsche Mark in inländischer oder ausländischer Währung zu übernehmen.

Artikel 4

Mittelverwendung und Kostenerstattung

(1) Die Gesellschaft ist durch den Vertrag nach Artikel 1 zu verpflichten,

1. die ihr nach Artikel 2 zur Verfügung stehenden Mittel nur zur Finanzierung von Verkehrsanlagen und rollendem Material der Deutschen Bundesbahn zur Verzinsung und zur Tilgung der von ihr zum Zwecke der in Artikel 1 genannten Finanzierungen eingegangenen Verpflichtungen sowie zur Deckung ihrer hiermit zusammenhängenden Verwaltungskosten zu verwenden;
2. die auf der Grundlage der Artikel 1 bis 3 aufgenommenen Darlehen der Deutschen Bundesbahn darlehnsweise für die Verbesserung von Verkehrsanlagen sowie zur Beschaffung von rollendem Material zur Verfügung zu stellen.

(2) Die Deutsche Bundesbahn hat die ihr gewährten Darlehen der Gesellschaft angemessen zu verzinsen. Die Zinsbeträge fließen den Finanzierungsbeiträgen nach Artikel 2 zu.

(3) Die Deutsche Bundesbahn hat die ihr nach Absatz 1 zufließenden Mittel im Rahmen eines Voranschlages zu verwenden, der von der Deutschen Bundesbahn für ein oder mehrere Geschäftsjahre aufzustellen ist und der der Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen bedarf.

Artikel 5

Rechnungslegung

Die Gesellschaft rechnet die ihr zugewiesenen Mittel mit der überweisenden Stelle des Bundes ab. Die Rechnung und die Verwendung der Darlehensmittel durch die Deutsche Bundesbahn werden vom Bundesrechnungshof geprüft.

Artikel 6

Übergang von Ansprüchen auf den Bund

(1) Soweit die Deutsche Bundesbahn aus den Finanzierungsbeiträgen nach Artikel 2

Kredite erhalten hat oder die Finanzierungsbeiträge zur Rückzahlung von Krediten der Gesellschaft gedient haben, sind dem Bund in gleicher Höhe Darlehensforderungen gegen die Deutsche Bundesbahn abzutreten.

(2) Der Bundesminister der Finanzen wird ermächtigt, nach Anhörung des Bundesministers für Verkehr, des Bundesrechnungshofs und des Hauptprüfungsamtes der Deutschen Bundesbahn die auf den Bund übergegangenen Forderungen gegen die Deutsche Bundesbahn teilweise oder ganz zu erlassen, soweit dies zur Gesundung der Finanzen der Deutschen Bundesbahn erforderlich ist.

Artikel 7

Steuerliche Behandlung

(1) Auf Schuldverpflichtungen, welche die Gesellschaft für die Finanzierung von Verkehrsanlagen und rollendem Material der Deutschen Bundesbahn eingeht, sind § 8 Ziff. 1 und § 12 Abs. 2 Ziff. 1 des Gewerbesteuergesetzes nicht anzuwenden.

(2) Die Leistungen nach Artikel 2 und Darlehen, für die auf Grund des Artikels 3 Sicherheit geleistet worden ist, sind von der Besteuerung nach dem Kapitalverkehrsteuergesetz ausgenommen.

Artikel 8

Übergangsregelung

(1) Soweit die Bundesregierung von ihrer Ermächtigung nach Artikel 1 Abs. 1 keinen Gebrauch macht, leistet der Bund die Finanzierungsbeiträge des Artikels 2 unmittelbar an die Deutsche Bundesbahn.

(2) Die Bestimmungen der Artikel 4, 5 und 6 Abs. 2 gelten entsprechend.

ABSCHNITT IV b

Finanzierungshilfe für nichtbundeseigene Eisenbahnen

Artikel 1

Durchführung und Umfang der Finanzierungshilfe

(1) Die Bundesregierung wird ermächtigt, während der zehn auf das Inkrafttreten

Entwurf

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.

Beschlüsse des 19. Ausschusses

dieses Gesetzes folgenden Rechnungsjahre durch die Bundesminister für Verkehr und der Finanzen nichtbundeseigenen Eisenbahnen darlehensweise jährliche Finanzierungshilfen bis zur Höhe von zehn Millionen Deutsche Mark zu gewähren. Die Darlehen sind nur zur Verbesserung von Verkehrsanlagen und zur Beschaffung von rollendem Material zu verwenden.

(2) Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen haben die ihnen gewährten Darlehen angemessen zu verzinsen. Die Bundesregierung kann die Darlehensgewährung von der Stellung von Sicherheiten abhängig machen.

Artikel 2

Verwendungsprüfung

Die Verwendung der Darlehensmittel durch die nichtbundeseigenen Eisenbahnen wird vom Bundesrechnungshof geprüft.

Artikel 3

Beschaffung der Darlehensmittel

Werden Darlehen nach Absatz 1 gewährt, so sind die Finanzierungsbeiträge nach Abschnitt IV Artikel 2 und Abschnitt IV a Artikel 2 dieses Gesetzes je um die Hälfte der Darlehensbeträge zu kürzen.

ABSCHNITT V

Geltung im Land Berlin

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe der §§ 12 Abs. 1 und 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

ABSCHNITT VI

Inkrafttreten

Artikel 1

unverändert

Entwurf

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 Kraftfahrzeugsteuergesetz 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.

Beschlüsse des 19. Ausschusses

Artikel 2

unverändert

Artikel 3

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

Artikel 4

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