

mittelbar oder mittels gestempelter Formulare entrichtet ist; das Aufkommen aus der Markenverwendung ist nicht ersichtlich.

Im Einzelnen.

Zur Tarifnummer 8.

Für stempelpflichtig werden alle zur Beurkundung eines Frachtvertrages über die Beförderung von Gütern dienenden Schriftstücke erklärt.

Besondere Ausnahmen zu Gunsten irgend einer Art des Verkehrs, z. B. des Transports durch Fuhrleute oder durch die Post zu machen, erschien nicht gerechtfertigt. Thatsächlich wird, da im Fuhrverkehr die Ausstellung von Frachtbriefen nicht die Regel bildet, von allen Sendungen im Postverkehr aber noch nicht drei Prozent mehr als eine Mark Porto zahlen, in dem einen wie in dem anderen Falle der Stempel nur ausnahmsweise zur Erhebung gelangen.

Der Ausdruck „Güter“ in der Tarifnummer 8 will im Anschluß an die Auslegung, welche die handelsrechtlichen Bestimmungen über den Frachtverkehr in der Praxis erfahren haben, alle beweglichen Sachen, die Gegenstand des Transports sind, nicht bloß die Handelswaren, umfassen.

Zu den Urkunden, die hiernach dem Stempel unterworfen sind, gehören in erster Reihe die Frachtbriefe, die als Beweis über den Vertrag zwischen dem Frachtführer und dem Absender dienen (Handelsgesetzbuch, Artikel 391 ff., § 54 Absatz 3 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands), sowie die vom Schiffer dem Ablader ausgestellten Konnossemente, von denen jede einzelne Ausfertigung — nicht die dem Schiffer erteilte Abschrift — die für die Rechtsverhältnisse zwischen dem Verfrachter und dem Empfänger der Güter entscheidende Urkunde darstellt (§. 6. B. Artikel 644 ff.), und endlich die Ladescheine (daf. Artikel 413 ff.), die auf besonderes Uebereinkommen vom Frachtführer dem Absender auszustellen sind und den Konnossementen des Seeschiffers entsprechen.

Im Eisenbahnbetriebe sind vielfach besondere Frachtpapiere, wie Gepäcks- und Beförderungsscheine, vereinzelt auch Paketadressen genannt, in Anwendung. Auch diese werden zu den stempelpflichtigen Papieren gerechnet. Dasselbe gilt von den im Fluß- und Binnenseeschiffsverkehr seitens des Frachtführers oft an Stelle der Ladescheine abgegebenen bloßen schriftlichen Bescheinigungen über den Empfang der Güter.

Indem der Entwurf die einzelnen zu versteuernden Papiere namhaft macht, ist hauptsächlich bezweckt, die Auslegung des Gesetzes zu sichern; keineswegs aber soll damit die Abgabepflicht auf den Kreis der ausdrücklich benannten Papiere beschränkt werden. Bei der Vielseitigkeit und der steten Weiterentwicklung der Verkehrsformen ist eine erschöpfende Aufzählung nicht ratsam und vielmehr angezeigt, allgemein auch solche Schriftstücke, welche etwa an die Stelle einer der bezeichneten Urkunden treten könnten, unter die Steuerpflicht zu stellen.

Es werden nicht unter die Stempelabgaben fallen: bloße Empfangsbescheinigungen der Seeschiffer über die abgeladenen Güter, ferner solche Ladescheine (Ladelisten), Besaltscheine, Frachtarten u., die im inneren Eisenbahnverkehr ausschließlich zur Benutzung durch die Beamten der Bahn über die bereits anderweit mit einem Frachtpapier versehenen Sendungen ausgefertigt werden, weil alle diese Schriftstücke nicht der Beurkundung eines Frachtvertrages dienen; sodann Frachtbriefe, die die Bahnverwaltungen über Beförderung von Dienst- und Waagut innerhalb des eigenen Bezirks auszustellen pflegen, weil hier das Vorliegen eines Vertrags schon wegen Mangels eines Gegenkontrahenten ausgeschlossen ist; endlich Einlieferungsscheine, Frachtbrief-Duplikate, Aufnahmescheine, Uebergabebescheinigungen, Nachnahmescheine, Begleitpapiere zur Erfüllung von Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften, Erklärungen über veränderte Dispositionen, Avisbriefe, Empfangsbescheinigungen (§§ 54, 55, 59, 62, 64 und 68 der Verkehrsordnung) und dergleichen mehr.

Der Einfachheit halber und da es überaus schwierig ist, für die Erhebung eines prozentualen Stempels einen angemessenen Maßstab zu finden, soll die Abgabe als Fixstempel erhoben werden und in der Regel 10  $\text{h}$  für das Frachtpapier betragen. Bei diesem niedrigen Satze und im Hinblick darauf, daß nach Ziffer 1 der Befreiungen bei Frachtsätzen (reine Fracht, ohne Rücksicht auf Nebengebühren) von nicht mehr als einer Mark ein Stempel überhaupt nicht zu entrichten ist, wird die Steuer den Verkehr nicht erheblich belasten.

Für Eisenbahnfrachtbriefe über ganze Wagenladungen ist das Doppelte, für Ladescheine über ganze Schiffsladungen das Dreifache des genannten Satzes als Stempel festgesetzt, weil die hier in Betracht kommenden größeren Gütermengen eine etwas stärkere Belastung sehr wohl tragen können.

Für Konnossemente im Seeverkehr soll der Stempel in der Regel 30  $\text{h}$  betragen mit Rücksicht darauf, daß in vielen Fällen ein Konnossement größere Gütermengen umfaßt und daß auch bei der Beförderung einzelner Stückgüter auf größere Entfernungen der Frachtsatz ein ziemlich bedeutender ist. Eine höhere Belastung erscheint allerdings unthunlich, da die Konnossemente stets in mehreren, im Durchschnitt in 2 bis 4 gleichwertigen Exemplaren ausgefertigt werden, wodurch sich die für die einzelne Sendung zu entrichtende Abgabe erheblich erhöht. Für den Verkehr von und nach den Häfen der Ostsee und der Nordsee wird nach den angestellten Ermittlungen schon der Satz von 30  $\text{h}$  für jedes Konnossementsexemplar eine Belastung zur Folge haben, die außer Verhältnis steht zu den in diesem Verkehr üblichen niedrigen Frachtsätzen. Dieser Verkehr besteht zum großen Teil in dem Versandt von einzelnen Stückgutkolli, für welche der Frachtsatz in vielen Fällen 3  $\text{h}$  für die

einzelne Sendung nicht erreicht. Die Zahl der Konnossemente hat für die Reise eines Schiffs von Hamburg nach Norwegen 905, für ein anderes Schiff 714 betragen, unter denen sich 560 bzw. 280 Konnossemente mit Frachtbeträgen bis zu 3  $\text{h}$  befanden. Hierzu kommt, daß für die Beförderungen nach russischen Häfen den dortigen Zollvorschriften entsprechend die Ausstellung einer größeren Anzahl von Exemplaren eines Konnossementes, in manchen Fällen bis zu sechs Exemplaren, erforderlich ist. Es erscheint deshalb geboten, für diesen Seeverkehr auf kurze Entfernungen den gleichen Stempelsatz, wie für die Flußschiffahrt zur Anwendung zu bringen. Der Verkehr mit Seeschiffen von und nach den Rheinhäfen, z. B. zwischen Köln und England, oder Köln und Bremen, wird selbstverständlich dem Verkehr von und nach den Nordseehäfen gleich zu behandeln sein.

Die Vorschrift in der Spalte „Berechnung in der Stempelabgabefol“ bewirken, daß, wer jeder einzelnen Wagen- oder Schiffsladung beziehungsweise jeder Einzelsendung ein Frachtpapier beigibt, in Bezug auf die Abgabepflicht nicht ungünstiger gestellt wird, als derjenige, welcher für mehrere Wagenladungen nur einen Frachtbrief ausstellt beziehungsweise mehrere einzelne Sendungen zu einer Sammelladung vereinigt.

Die Befreiung des Gepäcks der Reisenden endlich (Ziffer 2 der Befreiungen) ist vorgesehen, weil dessen Belastung mit dem Frachtstempel eine, wenn auch geringe Verteuerung des Personenverkehrs bedeuten würde, die nicht beabsichtigt wird. Indes soll sich die Befreiung nur auf das Reisegepäck im engeren Sinne beziehen, also das, was in Rücksicht auf den § 30 der Verkehrsordnung von den Eisenbahnen zu den Reisebedürfnissen gerechnet wird, namentlich Koffer, Mantel- und Reisesäcke, Gutschachteln, kleine Kisten und dergleichen. Gepäckscheine über größere handelsüblich verpackte Kisten, Tonnen, Fahrzeuge und andere nicht zum Reisebedarf zu rechnende Gegenstände, die ausnahmsweise als Reisegepäck zugelassen werden, würden auf Grund dieser Vorschrift von der Stempelpflicht nicht frei zu lassen sein.

Zu Artikel II, §§ 29m bis 29r des Gesetzes.

Diese Bestimmungen sind im wesentlichen den für den Quittungsstempel erlassenen gleich; die strengere Bestrafung der den Gütertransport berufsmäßig ausübenden Personen, Schiffer, Spediteure u. (§ 29p), dürfte sich aus deren größerer Verantwortlichkeit rechtfertigen. Falls auf Grund des § 29o in Verbindung mit § 33 Absatz 2 nur eine Ordnungsstrafe verhängt worden ist, findet die Bestimmung des § 29p nicht Anwendung.

Die Vorschrift des § 29m Absatz 2, wonach im Eisenbahn- und Postverkehr nicht der Aussteller, sondern der Frachtführer die Abgabe zu entrichten hat, ist aus Zweckmäßigkeitsgründen ausgenommen worden und liegt ebenso im Interesse der Reichskasse, wie in dem des verkehrtreibenden Publikums.

Der Eisenbahn- und Postverwaltung ist dabei, um jedes Mißverständnis auszuschließen, noch ausdrücklich daselbe Recht zur Einziehung des Stempelbetrags vorbehalten, das ihr in Ansehung der Fracht- und sonstigen Kosten zusteht. Hieraus folgt weiter, daß derjenige, von welchem die Verwaltung den Stempel einzieht, für den Betrag nur dieser gegenüber aufzukommen hat und in seinem etwaigen Rückgriffsanspruch gegen Dritte nicht beschränkt werden soll.

In anderen Fällen — z. B. bei vom Auslande eingehenden Transporten — kann es erwünscht erscheinen, die Entrichtung der Abgabe nach der Aushändigung des Schriftstücks vorzuschreiben beziehungsweise zuzulassen. Aus diesem Gesichtspunkte ist die Bestimmung des letzten Satzes im Absatz 1 dieses Paragraphen vorgeschlagen.

Ertrag.

Der Ertrag der Steuer läßt sich etwa folgendermaßen schätzen:

Im Bereich der deutschen Eisenbahnen hat nach statistischen Erhebungen die Zahl der im Laufe eines Jahres ausgestellten oder vom Auslande eingegangenen Frachtpapiere betragen:

für Expresgut (Gepäckscheine und Beförderungsscheine)	2 581 194	Stück
für Fahrzeuge (Gepäckscheine, Beförderungsscheine, Frachtbriefe)	29 824	„
für lebende Tiere (Gepäckscheine, Beförderungsscheine, Frachtbriefe)	923 645	„
für Güter (Frachtbriefe)	90 608 831	„
für Leichen (Frachtbriefe und Beförderungsscheine)	5 287	„
Zusammen	94 148 781	Stück.

Von dieser Stückzahl ist bei Berechnung des Steueraufkommens ein erheblicher Bruchteil für die Papiere, bei denen der Frachtbetrag eine Mark nicht übersteigt, abzusetzen. Da jedoch andererseits die Zahl der ohne Ausstellung eines besonderen Frachtbriefs beförderten Wagenladungen und Einzelsendungen (bei Sammeladungen), sowie der vorstehend nicht berücksichtigten, nicht über Reisegepäck im engeren Sinne lautenden Gepäckscheine der Zahl der stempelpflichtigen Schriftstücke hinzutritt, auch für ganze Wagenladungen der doppelte Betrag der Steuer zu entrichten ist, wird die Einnahme immerhin auf annähernd 75% der aus der Gesamtstückzahl nach dem Einheitsatz von 10  $\text{h}$  sich ergebenden Steuersumme auf rund 7 000 000  $\text{h}$  veranschlagt werden können.

Unter Zugrundelegung des Verhältnisses zwischen der Tragfähigkeit der Schiffe und der Zahl der Konnossemente nach den handelsstatistischen Aufzeichnungen in Hamburg berechnet sich ferner die Zahl der Konnosse-