

56. Was ist unter den Kosten der Anlage im Sinne der Tariffst. 221 zum preussischen Stempelsteuergesetz vom 31. Juli 1895 zu verstehen?

VII. Zivilsenat. Urtr. v. 13. Juli 1905 i. S. Imperial-Continental-Gas-Association (Kl.) w. preuß. Steuerfiskus (Bekl.). Rep. VII. 591/04.

I. Landgericht I Berlin.

II. Kammergericht daselbst.

Der Klägerin ist im Jahre 1901 vom Regierungspräsidenten zu P. gemäß § 43 des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 (G.S. S. 225) die polizeiliche Genehmigung zur baulichen Herstellung und zum Betrieb einer Anschlußbahn von der ihr gehörigen Gasanstalt in W. nach der Strecke der preussischen Staatsbahn Berlin-Dresden erteilt worden. Der verklagte Fiskus erachtete die Genehmigungsurkunde gemäß der Tariffst. 221 zum preussischen Stempelsteuergesetz vom 31. Juli 1895 zu einem Betrage von 450 M für stempelpflichtig, indem er als Kosten der Anlagen folgende Posten ansah:

1. Erd- und Oberbauarbeiten	214 400 M — Pf
2. Fernsprechtabel auf dem Gaswerk	10 554 " — "
3. Landerwerb	44 000 " — "
4. Entschädigungen	60 " — "
5. Eisenbahntabel	13 432 " — "
6. Reichsposttabel	14 090 " — "
7. Umbau der L'er Straße	17 454 " — "
8. Kostenbeitrag für den Umbau der Station W.	109 515 " 05 "
	<hr/>
	423 505 M 05 Pf

Klägerin ging davon aus, daß nur die Posten 1 und 2 zu den Kosten der Anlage im Sinne der bezeichneten Tariffstelle zu rechnen seien, und daß danach der Stempel 250 *M* betrage. Den gezahlten Mehrbetrag von 200 *M* forderte sie im Rechtswege nebst Zinsen zurück. Das Landgericht erkannte in Höhe von 10 *M* und Zinsen nach dem Antrage der Klägerin und wies im übrigen die Klage ab. Das Kammergericht änderte auf die Berufung beider Teile das Urteil erster Instanz zugunsten des Beklagten. Die Revision wurde zurückgewiesen, aus folgenden

Gründen:

„Streitig ist lediglich die Frage, ob die im Tatbestand unter Biff. 3—8 aufgeführten Beträge als Kosten der Anlage im Sinne der Tariffst. 221 anzusehen und daher bei der Stempelberechnung zu berücksichtigen sind. Der Berufungsrichter bejaht die Frage, und dies erscheint nicht rechtsirrtümlich. Die Tariffst. 221 verdankt ihre Entstehung einem bei der dritten Beratung des Stempelsteuergesetzes gefaßten Beschlusse des Abgeordnetenhauses, für welchen eine Begründung fehlt (Verhandlungen des Abgeordnetenhauses S. 2493). Nach dem Entwurfe des Gesetzes war in der Tariffst. 22d die Besteuerung der Genehmigung zur Errichtung der im § 16 der Reichsgewerbeordnung und den dazu ergangenen und ferner ergehenden Beschlüssen des Bundesrats bezeichneten Anlagen nach dem Werte dieser Anlagen vorgesehen. Um die Schwierigkeiten einer Schätzung des Wertes in jedem einzelnen Falle zu vermeiden, wurde in der Kommission des Abgeordnetenhauses beschlossen, nicht den Wert, sondern die zur Errichtung der Anlage wirklich aufgewendeten Kosten als Maßstab der Besteuerung festzusetzen (Kommissionsbericht S. 29. 30). Was der Gesetzgeber unter den Kosten der Anlage verstanden wissen will, ist aus dem Gesetze selbst nicht zu entnehmen. Man erachtete in der Kommission nur die Kosten der konzessionspflichtigen Anlage für stempelspflichtig, so daß z. B. bei der Errichtung einer chemischen Fabrik nur die Fabrikanlage selbst, nicht die zu erbauenden Beamten- und Arbeiterwohnhäuser in Rechnung zu stellen seien. Auf eine Anfrage, ob auch der Wert des Grund und Bodens, auf dem die Anlage hergestellt werden solle, zu den Anlagelosten zu rechnen sei, ist von den Vertretern der Staatsregierung eine Erklärung nicht abgegeben. Als Willen des Gesetzgebers wird man daher ansehen

dürfen, daß jedenfalls nicht die gelegentlich der Errichtung einer genehmigungsbedürftigen Anlage, wenn schon im Zusammenhange mit ihr, vorgenommenen baulichen Maßnahmen für die Höhe des Stempels in Betracht zu ziehen sind, daß es sich vielmehr um die durch jene Anlage bedingten Kosten handeln muß. Es ist aber weder aus der Fassung des Gesetzes noch aus den parlamentarischen Erörterungen zu entnehmen, daß der Begriff der Anlagelkosten nur in dem engsten, unmittelbar auf den Bau der Anlage, also auf das Werk selbst beschränkten Sinne verstanden werden solle, und daß alle Nebenkosten, die der Sprachgebrauch gleichfalls als Anlagelkosten im weiteren Sinne zu bezeichnen pflegt, unberücksichtigt zu bleiben hätten. Es entscheidet eben nicht der Wert der Anlage, sondern der tatsächlich für ihre Schaffung erforderlich gewesene Betrag. Auch der Grund der Steuervorschrift spricht gegen die enge Auslegung des Begriffs der Anlagelkosten. Es sollte dem Staate durch die für die besondere Inanspruchnahme amtlicher Tätigkeit für private, der Erzielung von Gewinn dienende Zwecke zu erhebende Abgabe, die sich in mäßigen Grenzen hält, eine Mehreinnahme zugeführt werden (vgl. Hummel u. Specht, Bem. 1 zu Tariffst. 22). Für die Auslegung nicht verwertbar ist der Umstand, daß in der Tariffst. 221 als Gegenstand der Besteuerung die Genehmigung zum Betriebe von Privatananschlußbahnen bezeichnet ist. Der Steuerfuß bemißt sich lediglich nach den Kosten der Anlage. Zu erörtern ist, was der Unternehmer hat aufwenden müssen, um die Bahn betriebsfertig herzustellen. Prüft man von diesem Gesichtspunkt aus die streitigen Ansätze, so kommt man zu dem Ergebnis, daß der Berufungsrichter sie sämtlich ohne Rechtsirrtum zu den Anlagelkosten rechnen konnte. Was zunächst die Grunderwerbskosten betrifft, so mag es zwar richtig sein, daß der Grund und Boden nur insoweit zu der Anlage selbst gehört, als diese aus ihm hergestellt worden ist. Sofern er aber dem Unternehmer nicht zur Verfügung stand, mußte er doch angekauft werden, damit die Bahn gebaut werden konnte. Ohne den notwendigen Landserwerb ist die Ausführung des Privatan Anschlusses unmöglich, und deshalb dürfen die für diesen Erwerb verausgabten Beträge, ebenso wie der für Entschädigung der Anlieger verwendete Betrag von 60 M., als Anlagelkosten in dem oben angedeuteten, weiteren Sinne gelten. Dies ist auch von den Kosten zu sagen, welche der Klägerin dadurch

erwachsen sind, daß sie die bereits vorhandene Gleisstrecke von der Firma B. & S. hat ankaufen müssen. Sie benötigte ihrer für das neue Unternehmen, wobei zu bemerken ist, daß von einer Doppelbesteuerung nicht die Rede sein kann, weil die Firma B. & S. seinerzeit ihre Konzession nach Maßgabe der von ihr aufgewendeten Kosten versteuert hat, und es sich jetzt um die Kosten des Erwerbs dieses Anschlußgleises zum Zweck eines neuen Unternehmens handelt, das nur mittels dieses Erwerbs ausführbar war. Auf die Doppelbesteuerung, die der erste Richter in Höhe von 10 *M* angenommen hatte, ist die Revision auch nicht weiter zurückgekommen. Wenn in der Literatur — mit Rücksicht auf die Verhandlungen in der Kommission — die Ansicht vertreten wird, daß der Wert des Grund und Bodens niemals den Anlagelosten hinzugerechnet werden könne, vgl. Hummel u. Specht, Bem. 22 zu Tariffst. 22d, Bem. 41 zu Tariffst. 221; Heiniß, 2. Aufl. Bem. 4 zu Tariffst. 22d, so geht dies zu weit und findet in den Verhandlungen keine ausreichende Stütze, da die Anfrage aus der Mitte der Kommission unbeantwortet geblieben ist.

Die übrigen Positionen anlangend, so ist unstreitig, daß die Herstellung der Rabel (5, 6), wie der Umbau der L'er Straße und der Beitrag für den Umbau der Station M. (7, 8) als Bedingungen für die Genehmigung des Anschlußgleises aufgestellt worden sind. Die Anlage, d. i. die betriebsfertige Herstellung der Privatanschlußbahn, erforderte also den Aufwand auch dieser Nebenkosten. Sie stehen in einem notwendigen, nicht bloß gelegentlichen Zusammenhang mit der Anlage, welche die Klägerin nur errichten konnte, wenn sie sich entschloß, die ihr gemachten baulichen Auflagen zu erfüllen, und sie sind daher gleichfalls Anlagelosten, d. i. Aufwendungen, die das Unternehmen zu seiner Durchführung erheischte. Auch Hummel u. Specht (Bem. 41 a. a. O.) zählen zu den für die Stempelberechnung in Betracht kommenden Kosten alle nach § 3 der Allgemeinen Bedingungen für die Zulassung von Privatanschüssen an Staatsbahnen vom 21. Mai 1900 der Eisenbahnverwaltung zu erstattenden Kosten, wozu nicht bloß die Kosten für die Herstellung der Anschlußanlagen selbst, sondern auch die Kosten für die durch jene Anlagen bedingten Änderungen und Erweiterungen der Staatsbahn, ferner die sog. Generalunkosten und die für das Grund-

eigentum zu gewährende laufende Entschädigung gehören, bekennen sich mithin insoweit gleichfalls zu einer weitergehenden Auslegung des Gesetzes. Der Revision kann auch nicht zugegeben werden, daß der Sprachgebrauch unter Kosten der Anlage nur die wirklichen Baukosten, die durch die bauliche Herstellung der genehmigten Privatanschlußbahn entstandenen Kosten, versteht. Der Verkehr begreift unter den Anlagelkosten auch die sonstigen Ausgaben, welche durch die Errichtung der Anlage verursacht sind und lediglich in dieser ihren Grund haben. Da das Gesetz für die beschränktere Auslegung keinen Anhalt bietet, so trifft den Berufungsrichter kein Vorwurf, wenn er den umfassenderen Begriff der Anlagelkosten seiner Entscheidung zugrunde legte.“ . . .