

5. 1. Kann der Reichsfiskus auf Rückzahlung einer zu Unrecht erhobenen Reichsstempelabgabe verklagt werden, oder muß die Klage gegen den Fiskus des Bundesstaates, der die Abgabe zu erheben hatte und erhoben hat, gerichtet werden?

2. Merkmale des Unterschieds zwischen „Kraftrad“ und „Kraftwagen“ im Sinne der Tarif-Nr. 8a des Reichsstempelgesetzes vom 3. Juni 1906. Kraftrad „mit Vorsteckwagen“.

VII. Zivilsenat. Urt. v. 7. März 1911 i. S. R. (Rl.) w. preuß. Fiskus (Bekl.). Rep. VII. 194/10.

I. Landgericht Münster.

II. Oberlandesgericht Hamm.

Der Kläger besitzt und gebraucht ein Kraftfahrzeug, das aus einem Hintergestell und zwei gegeneinander austauschbaren Vorder-

gestellen zusammengesetzt ist. Das Hintergestell besteht im wesentlichen aus einem Triebrade, dem Motor von 2,2 P. S., den Pedalen, der Bremsvorrichtung und dem Sitze des Fahrers. Von den Vordergestellen besteht das eine in der Hauptsache aus einem Laufrade, das andere aus einem sog. Vorsteckwagen, d. h. einem zum Mitführen einer zweiten Person bestimmten, auf der Verbindungsachse zweier Laufräder angebrachten Korbsessel. Wird das Hintergestell mit dem Vorsteckwagen verbunden, so befindet sich das Hintergestell hinter der Mitte des Korbsessels, so daß die Spur des Hinterrades in der Mitte der Spuren der beiden Räder des Vorsteckwagens verläuft. Die an der Achse des Vorsteckwagens angebrachte Lenkstange greift zu dem Hintergestell über und kann nur von der auf diesem Hintergestell sitzenden Person gehandhabt werden, die auch allein das In- und Ausfahren und Stillhalten des Fahrzeugs bewirken kann; die im Korbsessel befindliche Person hat auf das Fahren keinerlei Einfluß. Die Verbindung des Vorsteckwagens mit dem Hintergestell wird durch Haltebolzen und durch Muttern bewirkt, die mittels eines Schraubenschlüssels aufgeschraubt werden. Zur Trennung ist ebenfalls ein solcher Schlüssel erforderlich. Die Parteien streiten darum, ob dann, wenn der Vorsteckwagen durch die vorbezeichnete Kuppelung mit dem Hintergestell verbunden ist, das hierdurch entstandene Kraftfahrzeug im Sinne der Tarif-Nr. 8a des Reichsstempelgesetzes vom 3. Juni 1906 als ein Kraftrad (Nr. 1 daselbst) oder als ein Kraftwagen (Nr. 2 daselbst) anzusehen ist. Der Beklagte hält es für einen Kraftwagen und hat für die dem Kläger für dessen Gebrauch erteilte Erlaubnisakte eine Stempelabgabe von 25 und 6 *M.*, zusammen 31 *M.* eingezogen. Der Kläger hält sich nur zur Entrichtung der Steuer für ein Kraftrad mit 10 *M.* verpflichtet und hat gegen den Reichsfiskus auf Rückzahlung von 20 *M.* geklagt.

Das Reichsgericht hat auf die Revision des Klägers das Fahrzeug als einen „Kraftwagen“ erachtet, aus folgenden

#### Gründen:

„In der Klageschrift und in den Urteilen der beiden Vorinstanzen ist als der auf Rückzahlung der entrichteten Reichsstempelabgabe in Anspruch genommene Beklagte der „Reichssteuerfiskus, vertreten durch die Oberzolldirektion in Münster“ bezeichnet, und auch in der Revisionschrift und der Begründungsschrift für dieses

Rechtsmittel ist hieran nichts geändert worden. Die Oberzolldirektion ist aber keine Reichsbehörde, sondern eine preussische Behörde und zur Vertretung des Reichsfiskus nicht befugt. Es ist auch durch die ständige Rechtsprechung des Reichsgerichts, die sich auf die §§ 36 bis 38 der Reichsverfassung vom 16. April 1871 und die §§ 81, 82 des Reichsstempelgesetzes vom 3. Juni 1906 gründet, festgestellt, daß für die Klage auf Rückzahlung einer zu Unrecht erhobenen Reichsstempelabgabe als der richtige Beklagte nicht der Reichsfiskus anzusehen ist, sondern der Fiskus des Bundesstaats, der die Abgabe kraft Gesetzes einzuziehen hatte und eingezogen hat, dadurch Eigentümer des entrichteten Abgabebetrages geworden und nur verpflichtet ist, die Summe der erhobenen Reichsstempelbeträge nach gewissen Abzügen in bestimmten Zeitabschnitten an die Reichskasse abzuführen (Entsch. d. RG.'s in Zivilf. Bd. 11 S. 75, 91—94, Bd. 18 S. 85, Bd. 18 S. 128). Es erschien aber nicht geboten, aus diesem Grunde die Klage abzuweisen; denn offenbar handelte es sich bei dieser falschen Bezeichnung des Beklagten nur um einen auf einem Versehen beruhenden Irrtum. Der Kläger hat diejenige Behörde verklagen wollen, die zur Einziehung der Abgabe an sich befugt war, sie eingezogen hat und zur Rückzahlung verpflichtet ist, wenn sie sachlich zu Unrecht eingezogen war. Im Einverständnis mit beiden Parteien ist daher für die Revisionsinstanz an die Stelle des Reichsfiskus als der richtige Beklagte der preussische Fiskus gesetzt worden, und dieser Berichtigung muß auch für die Vorinstanzen rückwirkende Kraft beigemessen werden.

In der Sache selbst mußte es bei der in den Vorinstanzen ausgesprochenen Abweisung des Klageanspruchs belassen werden. Für die zur Entscheidung stehende Frage, ob das vom Kläger gebrauchte Kraftfahrzeug als ein Kraftrad oder als ein Kraftwagen im Sinne der Tarifnummer 8a des Reichsstempelgesetzes vom 3. Juni 1906 anzusehen sei, läßt sich weder aus dem Wortlaute des Gesetzes, insbesondere dessen §§ 56—65, und der genannten Tarifnummer, noch aus der Entstehungsgeschichte des Gesetzes ein sicherer Anhaltspunkt entnehmen. Man muß deshalb auf den erkennbaren Grund und Zweck des Gesetzes und auf den maßgebenden Sprachgebrauch zurückgehen. In ersterer Hinsicht ergeben die Materialien des Gesetzes, daß die auf Erlaubniskarten für Kraftfahrzeuge gelegte Abgabe als

Luzussteuer gedacht ist, und daß das Kraftrad mit einer geringeren Steuer als der Kraftwagen deshalb belegt ist, weil es weniger als das letztere dem Luzus und mehr anderen Zwecken, besonders auch dem Erwerbe zu dienen geeignet ist und zu dienen pflegt (Begründung S. 30—36 zum Entwurf eines Gesetzes wegen Änderung des Reichsstempelgesetzes vom 14. Juni 1900, Anlage 4 zu Nr. 10 der Drucksachen des Reichstages 1905/06 II. Session, Bericht der VI. Reichstagskommission Nr. 359 daselbst S. 51, 98. Sitzung des Reichstags S. 3029). Der technische Sprachgebrauch versteht unter einem Kraft-(Motor-)rade ein Fahrzeug, bei dem der Fahrer durch die Kraft eines eingebauten Motors, erforderlichenfalls auch durch Treten der Pedale, die hintereinander angeordneten Räder antreibt, sie dabei unter Ausnutzung ihrer Schwungkraft im Gleichgewicht hält und auf diese Weise die erwünschte Fortbewegung erzielt; ein Kraft-(Motor-)wagen (Automobil) stellt dagegen ein einen eigenen festen Stand habendes, also auf mindestens drei Rädern ruhendes, nicht nur zur Beförderung des Fahrers, sondern auch zur Beförderung von anderen Personen oder von Gütern dienendes Kraftfahrzeug dar (vgl. auch Lueger, Lexikon der gesamten Technik, 1909, Bd. 3 S. 581 ff., Bd. 6 S. 503 ff.). Während um den Beginn dieses Jahrhunderts nur diese beiden Formen von Kraftfahrzeugen in Gebrauch waren, begannen dann Zwischenformen zwischen dem Kraftrad und dem Kraftwagen sich auszubilden, worauf schon die Begründung des Entwurfs des Reichsstempelgesetzes vom 3. Juni 1906 (S. 32) hinweist, — nämlich die Krafträder mit Beiwagen, welche letzteren entweder Vorsteckwagen oder Seitenwagen sind. Der bisherige Sprachgebrauch bezeichnet solche Zusammenstellungen weder als Kraftrad noch als Kraftwagen, sondern als „Kraftrad mit Vorsteckwagen (Seitenwagen)“. Sie bilden aber, sobald sie, wie im Streitfalle, durch feste Kupplung miteinander verbunden sind, ein neues einheitliches Ganzes, eine besondere Art von Kraftfahrzeugen. Dies neue Ganze muß dem Begriff des Kraftwagens untergeordnet werden. Es hat in der Ruhe eigenen festen Stand und braucht auch in der Bewegung nicht durch Ausnutzung der Schwungkraft der laufenden Räder aufrecht erhalten zu werden. Der Gang des Fahrzeuges ist also sicherer, gefahrloser und bequemer als der eines nur während der Fahrt sich selbst in aufrechter Stellung erhaltenden Kraftrades. Das Fahrzeug

ist auch aus diesem Grunde sowie deshalb mehr geeignet, dem Luxus zu dienen, als ein bloßes Kraftrad, weil es zur Beförderung eines oder mehrerer Fahrgäste außer dem Fahrer dient, die bei der Tätigkeit des Fahrens selbst, also dem Antriebe, Inbewegunghalten und Anhalten des Fahrzeugs, nichts zu tun haben und nicht im Besitze der zum Fahren erforderlichen technischen Kenntnisse und Fertigkeiten zu sein brauchen. Auf demselben Standpunkt stehen offenbar auch die zum genannten Reichsstempelgesetz ergangenen Ausführungsbestimmungen des Bundesrats (Reichszentralblatt 1906 S. 980 flg.). Sie bestimmen in § 104, daß Fahrzeuge, die aus einem Kraftrad und einem damit fest oder mittels Kuppelung verbundenen besonderen Sitz auf eigenem Rade oder eigenen Rädern seitlich neben dem Kraftrade bestehen, als Kraftwagen zu behandeln sind, und daß es im übrigen Frage der tatsächlichen Feststellung im einzelnen Falle sein soll, ob ein Kraftfahrzeug als Kraftwagen oder als Kraftrad anzusehen ist. Wenn hier nur die Seitenwagen, nicht die Vorstreckwagen besonders hervorgehoben sind, obschon zwischen beiden ein wesentlicher Unterschied nicht zu finden ist, so scheint das darin seinen Grund zu haben, daß zur Zeit des Erlasses dieser Bestimmungen die Vorstreckwagen nur wenig oder noch gar nicht in Gebrauch waren. Nun haben freilich diese Ausführungsbestimmungen nur die Natur von Verwaltungsvorschriften und sind für die vom Richter zu entscheidende Rechtsfrage, was im Sinne des Steuergesetzes unter einem Kraftwagen zu verstehen sei, nicht von entscheidender Bedeutung (Art. 7 Nr. 2 der Reichsverfassung). Doch muß der Auffassung des Bundesrats von der Tragweite eines Reichsgesetzes für dessen richtige Auslegung erhebliches Gewicht deshalb beigelegt werden, weil er einer der gesetzgebenden Faktoren selbst ist.

Wenn die Fabrikanten und Radfahrvereine Fahrzeuge der vorliegenden Art als Krafträder ansehen sollten, so ist das für die hier zu entscheidende Rechtsfrage um so weniger von Erheblichkeit, als beide ein Interesse daran haben, daß diese Fahrzeuge steuerlich als Krafträder behandelt und deshalb zur niedrigeren Steuerstufe herangezogen werden. Überdies bezeichnet der Erzeuger des hier fraglichen Fahrzeugs dieses, wie der Vordruck der Preisliste Blatt 11 der Akten ergibt, selbst als „Abler-Vorstreckwagen“ und im Schreiben vom 10. November 1908 (Blatt 21 der Akten) und in der Mit-

teilung vom 7. September 1909 (Blatt 63) als „Motorrad mit Vorstreckwagen“. Ohne Bedeutung ist es auch, ob einzelne Güterabfertigungsstellen das Fahrzeug des Klägers als Motordreirad bezeichnet haben. Wenn endlich im Strafbefehl der Polizeibehörde in G. die Bezeichnung „Motorzweirad“ gebraucht ist, so kann auch diese Auffassung eine richtige Auslegung des Gesetzes nicht verhindern. Überdies scheint in dem Fall, der zur Erlassung des Strafbefehls Anlaß gab, das Hinterrad nicht mit dem auswechselbaren Vorstreckwagen, sondern mit dem anderen auswechselbaren, aus einem einzelnen Rade bestehenden Vordergestell verbunden gewesen zu sein; andernfalls hätte das Fahrzeug kaum als Motorzweirad bezeichnet werden können.“