

14. Welche Frachturkunde versteht die Tarifnr. 6d des Reichsstempelgesetzes vom 3. Juni 1906 unter der Bezeichnung „Frachtbriefe“?

VII. Zivilsenat. Urtr. v. 9. Juli 1912 i. S. Landesfiskus von Elsaß-Lothr. (Bekl.) w. Akt.-Ges. Tramways M. u. Gen. (Kl.). Rep. VII. 106/12.

I. Landgericht Mülhausen.

II. Oberlandesgericht Colmar.

Aus den Gründen:

„Die Entscheidung des Rechtsstreits hängt im wesentlichen davon ab, welcher Sinn mit der Bezeichnung „Frachtbriefe“ in der Tarifnr. 6d des Reichsstempelgesetzes vom 3. Juni 1906 zu verbinden ist. Die Bestimmung unter 6d fehlte, ebenso wie die unter 6c, noch im Reichsstempelgesetz vom 14. Juni 1900. In dieses waren nur einige im Reichsstempelgesetz vom 27. April 1894 noch nicht enthaltene Bestimmungen über „Schiffsfrachturkunden“ als Tarifnr. 6 eingefügt worden, wonach „Konnossemente und Frachtbriefe im Schiffsverkehr“ unter gewissen Umständen dem Reichsstempel unterworfen wurden. Die Höhe des Stempels war verschieden, je nachdem die Urkunden den Schiffsverkehr zwischen inländischen und ausländischen Seehäfen oder inländischen Flußhäfen und ausländischen Seehäfen einerseits oder zwischen inländischen und ausländischen Hafensplätzen der Nord- und Ostsee, des Kanals oder der norwegischen Küste andererseits betrafen. Der Entwurf zum Gesetze betr. Änderung des seit 1900 geltenden Reichsstempelgesetzes beabsichtigte, neben den hiernach bereits stempelpflichtigen Schiffsfrachturkunden im Seefrachtverkehre mit dem Auslande „auch alle im sonstigen Frachtverkehre

ausgestellten Schriftstücke“ für stempelpflichtig zu erklären, die als Beweismittel für den Frachtvertrag zu dienen bestimmt sind (Begr. S. 17). Demgemäß änderte der Entwurf die Überschrift der Tarifnr. 6 aus „Schiffsfrachtturkunden“ in „Frachtturkunden“, wiederholte dann unter a und b die Vorschriften des früheren Gesetzes in neuer Fassung und fügte unter c und d folgende Bestimmungen hinzu:

- c) Konnossemente, Frachtbriefe, Ladefcheine, Einlieferungsscheine im Schiffsverkehr zwischen inländischen See- oder Flußhäfen,
- d) alle sonstigen Frachtbriefe, ferner Paletadressen, Gepäckscheine, Beförderungsscheine oder andere eines der bezeichneten Papiere ersetzende Schriftstücke.“

In der der Tarifnr. 6 beigegebenen Einzelbegründung war dem Worte „Frachtbriefe“ in Klammer beigelegt: „Handelsgesetzbuch § 426, Eisenbahnverkehrsordnung § 54 Abs. 3“. Die Bestimmung zu 6c des Entwurfs, daß die nicht unter 6a und 6b fallenden „Konnossemente, Frachtbriefe, Ladefcheine, Einlieferungsscheine im Schiffsverkehr“ dem Stempel unterworfen sein sollten, ist in das Gesetz selbst übernommen worden. Dagegen lautet im Gesetze Nr. 6d dahin:

- „d) Frachtbriefe im inländischen Eisenbahnverkehre, wenn die Urkunde über die Ladung eines ganzen Eisenbahnwagens lautet.“

Hier waren also die im Entwurfe neben den Frachtbriefen genannten Frachtturkunden in Fortfall gebracht und auch die Besteuerung der Frachtbriefe war an eine besondere Bedingung geknüpft. Für die Auslegung jedes Gesetzes, also auch dieser Vorschrift 6d, ist zunächst der Grundsatz maßgebend, daß der aus dem Wortlaute, soweit er klar ist, sich ergebende Sinn die Bedeutung der Vorschrift bestimmt. Unter dem Ausdruck „Frachtbrief“ der Tarifnr. 6d kann also nur das verstanden werden, was der Frachtverkehr unter solchen Urkunden versteht. Völlig ausgeschlossen ist es, hier unter „Frachtbriefe“ auch andere auf den Landfrachtverkehr bezügliche oder bei ihm übliche Frachtturkunden, insbesondere auch „andere eines der (im Entwurfe) bezeichneten Papiere ersetzende Schriftstücke“ zu verstehen. Das ergibt sich schon daraus, daß bei Beratung des Gesetzes alle im Entwurf unter 6d als stempelpflichtig bezeichneten Papiere, außer gerade den Frachtbriefen, gestrichen worden sind, während die unter 6c im

Entwürfe neben den Frachtbriefen erwähnten Urkunden, nämlich Konnossemente, Ladescheine, Einlieferungsscheine im Schiffsverkehr, im Gesetz sämtlich als stempelpflichtig beibehalten sind. Aus dem Berichte der VI. Reichstagskommission (Nr. 359 der Verhandl. des Reichstags 1905/06 S. 3, 11) geht überdies hervor, daß der Berichterstatter dieser Kommission, auf deren Beschluß jene Streichung zurückzuführen ist, die Streichung der ganzen Vorschrift unter 6d als den Verkehr zu sehr belästigend vorschlug, daß der Mitberichterstattler erklärte, „im äußersten Falle“ könne man nur dem bei der Kommission eingegangenen Abänderungsantrage Nr. 27, — der dem jetzigen Wortlaute des Gesetzes entspricht, — zustimmen, und daß die Kommission, der Meinung des Mitberichterstattlers folgend, den Antrag Nr. 27 annahm. An diesem Ergebnis ist bei den späteren Beratungen in der Kommission und im Reichstage selbst nichts mehr geändert worden. Die Revision weist zwar demgegenüber auf die in der Begründung zum Entwurfe (S. 17) enthaltene Bemerkung hin, daß die Namhaftmachung der einzelnen zu versteuernden Papiere in der Tarifnummer hauptsächlich nur die Auslegung des Gesetzes sichern, keineswegs aber die Abgabepflicht auf den Kreis der ausdrücklich benannten Papiere beschränken solle. Diese Bemerkung ist aber, jedenfalls soweit die Vorschrift unter 6d in Frage kommt, gegenstandslos geworden, da der Gesetzgeber durch die Streichung aller übrigen Papiere außer den Frachtbriefen in 6d seinen entgegengesetzten Willen deutlich dahin zu erkennen gegeben hat, daß hier nur die Frachtbriefe zu versteuern seien.

Im vorstehend dargelegten Sinne legt auch der Berufungsrichter die Tarifnr. 6d aus. Es ist ihm aber auch darin beizutreten, daß das Vorhandensein eines Frachtbriefs nicht davon abhängt, ob allen im § 426 HGB. aufgestellten einzelnen Erfordernissen eines solchen genügt ist. Diese Vorschrift ist nur von instruktioneller Bedeutung. Sie bestimmt, welche Merkmale ein Frachtbrief zeigen „soll“, dessen Ausstellung der Frachtführer vom Absender „verlangen kann“. Der Begriff des Frachtbriefs — der älter ist als das jetzige Handelsgesetzbuch und seine Vorgänger, und der durch diese Gesetze nicht geändert werden sollen — geht dahin, daß er eine einseitige schriftliche Erklärung des Absenders des Frachtguts über den Inhalt des mit dem Frachtführer geschlossenen Frachtvertrags ist, die als Beweis-

urkunde für diesen Inhalt zu dienen geeignet ist. Darin stimmt die Rechtslehre überein, so sehr auch im übrigen hinsichtlich der notwendigen Merkmale eines Frachtbriefs im einzelnen Meinungsverschiedenheiten herrschen. Auch die Rechtsprechung hat sich auf denselben Standpunkt wenigstens hinsichtlich des Begriffs eines Konnossements gestellt, für das der § 643 HGB. ebenfalls eine Reihe von Einzelerfordernissen aufgestellt hat. Das Reichsgericht führt aus, daß das Konnossement nicht ein durch die Beobachtung der vorgeschriebenen Form bedingter Formalakt sei und daß, falls es an dem einen oder anderen Formerfordernisse fehle, aus dem sonstigen Inhalte der Urkunde zu entnehmen sei, ob sie vom Aussteller als Konnossement gewollt und ob mit Rücksicht auf ihren übrigen Inhalt auch hieran nicht zu zweifeln sei (Entsch. des RG.'s in Zivilf. Bd. 20 S. 57; vgl. auch Entsch. des RG.'s in Zivilf. Bd. 65 S. 346). Selbstverständlich entscheidet aber darüber, ob eine Urkunde als Konnossement anzusehen ist, nicht lediglich der Wille des Ausstellers; es muß vielmehr auch objektiv der Inhalt der Urkunde ein solcher sein, daß sie vom Verkehr als ein Konnossement angesehen wird. Alles, was vorstehend vom Konnossement gesagt ist, muß ebenso vom Frachtbriefe gelten. Damit sich eine Urkunde objektiv als Frachtbrief darstelle, wird mindestens erforderlich sein, daß sich aus ihr ergibt, der Aussteller habe als Absender eines bestimmten Gutes den Auftrag zu dessen Beförderung erteilt. Ein Frachtbrief ist aber jedenfalls dann nicht vorhanden, wenn die Urkunde nicht vom Absender ausgestellt ist und erst bei Zusammenhalt mit anderen Urkunden als Beweismittel für die Erteilung eines Auftrags zur Beförderung zu dienen geeignet ist.

Auch darin ist dem Berufungsrichter beizutreten, daß die Vorschrift der Tarifnr. 6d nicht nur die für den Frachtverkehr auf Staatsbahnen, sondern auch die für den Frachtverkehr auf privaten Bahnen bestimmten Frachtbriefe trifft. Das ergibt sich schon daraus, daß die Tarifnummer ohne Unterscheidung allgemein Frachtbriefe „im inländischen Eisenbahnverkehr“ als Gegenstand der Besteuerung bezeichnet, während die Tarifnr. 7 (Personenfahrkarten) die Fahrkarten von Straßen- und ähnlichen Bahnen ausdrücklich als Gegenstand der Besteuerung erwähnt. Der Revision kann zugegeben werden, daß damit der Frachtverkehr auf Privatbahnen gegenüber

demjenigen auf Staatsbahnen steuerlich begünstigt ist, da auf Staatsbahnen die Sendung stets von einem Frachtbriefe begleitet sein muß, während auf Privatbahnen unter Umständen die Ausstellung eines Frachtbriefs unterbleiben und damit die Steuer aus der Tarifnr. 6d erspart werden kann (Nr. 1 und § 51 der im Jahre 1906 geltenden Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober 1899; vgl. § 55 EBD. vom 23. Dezember 1908). Auch besteht hinsichtlich der Frachtbriefe der Tarifnr. 6d nicht eine Zwangspflicht zur Errichtung, wie sie durch den § 35 RStempGef. für die in den Tarifnrr. 6a, 6b und 6c bezeichneten Urkunden angeordnet ist. Es mag sein, daß bei der Beratung des Reichstempelgesetzes dieser Unterschied der Privatbahnen, auf denen freilich nur ein geringer Teil des Eisenbahnfrachtverkehrs stattfindet, von den Staatsbahnen nicht genügend Beachtung gefunden hat. Nachdem aber das Gesetz seine endgültige Fassung erhalten hat, kommt es für die Besteuerung nur darauf an, ob ein Frachtbrief ausgestellt worden ist, da nicht das Frachtgeschäft, sondern lediglich die Frachtturkunde den Gegenstand der Besteuerung bildet.“ . . .