

MOTION TONI KLEIMANN  
BETREFFEND EINFÜHRUNG EINER SCHIFFFAHRTSSTEUER  
(VORLAGE NR. 7797)

BERICHT UND ANTRAG DES REGIERUNGSRATES

VOM 16. MÄRZ 2004

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Der frühere Kantonsrat Toni Kleimann, Steinhausen, und 15 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner haben am 20. August 1992 dem Regierungsrat folgende Motion (Vorlage Nr. 7797) eingereicht:

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Kantonsrat eine Ergänzung zum Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt zwecks Einführung einer Schifffahrtssteuer für Motorschiffe mit Verbrennungsmotoren vorzulegen.

Zur Begründung führt der Motionär aus, es sei aus Gründen der Rechtsgleichheit geboten, gleich wie die Angrenzerkantone an den Zugersee - Schwyz und Luzern - eine Schifffahrtssteuer einzuführen. Zudem sei der Aufwand der Schifffahrtskontrolle trotz erhöhten Gebührenansätzen nicht kostendeckend. Auch aus Gründen des Umweltschutzes sei es unerlässlich, die Motorbooteigentümer zu einer grösseren finanziellen Beteiligung zu verpflichten; die Steuer sei nämlich als Beitrag an die Kosten des Kantons für die verschiedenen Massnahmen im Bereich Gewässerschutz zu werten. Der Motionär geht davon aus, dass für den administrativen Aufwand kein zusätzliches Personal eingestellt werden müsse, da sämtliche Daten bereits gespeichert seien. Besteuert werden sollen nur Boote mit Maschinenantrieb. Nach Auffassung des Motionärs sollen Segelschiffe mit Motorantrieb von der Besteuerung ausgenommen werden, da diese den Motor nur als sogenannter Flautenschieber und allenfalls für die Ein- und Ausfahrt in den bzw. aus dem Hafen benützen. Prüfwert

scheint dem Motionär zudem eine Steuerbefreiung von konzessionierten Schiffen, Polizei- und Rettungsbooten sowie der Boote der Berufsfischer.

An seiner Sitzung vom 24. September 1992 überweis der Kantonsrat die Motion mit 34 zu 32 Stimmen an den Regierungsrat zur Berichterstattung und Antragstellung.

Der Regierungsrat bittet, die lange Behandlungsdauer zu entschuldigen und erstattet Ihnen nachfolgend Bericht und Antrag.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Vorbemerkungen
2. Bundesstaatliche Kompetenzaufteilung
3. Geltendes kantonales Recht
4. Besteuerung von Sport- bzw. Freizeitaktivitäten
5. Einführung einer Schiffssteuer
  - 5.1 Verursacherprinzip und Rechtsgleichheit im Vergleich mit anderen Motorfahrzeugen
  - 5.2 Kontrolle der motorisierten Schiffe
  - 5.3 Verhältnis zur Regelung der angrenzenden Seekantone
  - 5.4 Auswirkung auf die Zahl der immatrikulierten Schiffe mit Motor
  - 5.5 Minderung der Attraktivität der Zuger Seen für ganz schwere Boote mit starkem Wellengang
  - 5.6 Besteuerung von Wanderbooten
6. Vorgesehene Gesetzesänderung
7. Personelle und finanzielle Auswirkungen
8. Zusammenfassung und Antrag

## **1. Vorbemerkungen**

Der Kantonsrat diskutierte bereits früher über die Einführung einer Schifffahrtssteuer (nachfolgend "Schiffssteuer" genannt). In der ersten Lesung des kantonalen Einführungsgesetzes über die Binnenschifffahrt im Kantonsrat (26. Februar 1987) warf ein Parlamentarier die Frage der Besteuerung von Schiffen auf. Der Kantonsrat wies daraufhin die Vorlage an die vorberatende Kommission zurück mit dem Auftrag, die Einführung einer Steuer zu prüfen. In der Folge beschloss die Kommission, dem

Kantonsrat zu beantragen, die Schiffssteuer ins Gesetz aufzunehmen (Vorlage Nr. 6158), verbunden mit einer Anzahl von Steuerbefreiungstatbeständen (Vorlage Nr. 6159). Zustimmend zur Einführung einer Steuer äusserte sich auch die Staatswirtschaftskommission (Vorlage Nr. 6407). Der Regierungsrat hingegen lehnte die Steuerpflicht ab (Vorlage Nr. 6398). Der Kantonsrat folgte dem Antrag des Regierungsrats auf ersatzlose Streichung der Steuer an seiner zweiten Lesung vom 29. September 1988 mit 37 zu 34 Stimmen.

Der Motionär führte das knappe Abstimmungsresultat darauf zurück, dass 1988 keine fiskalische Notwendigkeit bestanden habe, eine neue Objektsteuer einzuführen. Seiner Ansicht nach hat sich in der Zwischenzeit jedoch das finanzielle Umfeld geändert. Aus diesem Grund sei es notwendig, die Frage der Einführung einer Schiffssteuer erneut zu stellen und zu thematisieren.

## **2. Bundesstaatliche Kompetenzaufteilung**

Gemäss Art. 87 der neuen Bundesverfassung<sup>1</sup> ist die Gesetzgebung über die Schifffahrt Bundessache. Gestützt auf die frühere Verfassungsbestimmung von Art. 24<sup>ter</sup> BV erliess die Bundesversammlung am 3. Oktober 1975 das Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt<sup>2</sup>, das seit 1. April 1979 in Kraft ist. Das als Rahmengesetz konzipierte Binnenschifffahrtsgesetz umfasst in materieller Hinsicht praktisch alle Normen über die Ausübung der Schifffahrt.

Der Vollzug des Binnenschifffahrtsgesetzes ist Sache der Kantone (Art. 58 Abs. 1 BSG). Das Binnenschifffahrtsgesetz gestattet ihnen (Art. 61 Abs. 1 BSG), eine Schiffssteuer einzuführen für Schiffe, die ihren Standort in ihrem Gebiet (Abs. 1 Bst. a) oder in einem anderen Kanton haben und länger als einen Monat auf ihrem Gebiet verwendet werden (Abs. 1 Bst. b). Nicht besteuert werden dürfen die Schiffe des Bundes und der konzessionierten Schifffahrtsunternehmen (Art. 61 Abs. 5 BSG). Das Recht der Kantone, Gebühren zu erheben, bleibt gewahrt (Art. 62 Abs. 1 BSG).

---

<sup>1</sup> BV; SR 101; Art. 24<sup>ter</sup> aBV

<sup>2</sup> BSG; SR 747.201

### **3. Geltendes kantonales Recht**

Das kantonale Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt vom 29. September 1988<sup>3</sup> sieht keine Schiffssteuer vor. Der vierte Abschnitt des Gesetzes regelt ausschliesslich die Gebühren. Gestützt auf § 13 EG BSG erliess der Regierungsrat einen Gebührentarif (Verordnung über die Gebühren im Schiffsverkehr vom 28. April 1992<sup>4</sup>). Die Gebührenansätze wurden letztmals am 19. Februar 2002 angepasst.

### **4. Besteuerung von Sport- bzw. Freizeitaktivitäten**

Art. 68 BV<sup>5</sup> gibt dem Bund die verfassungsrechtliche Kompetenz zur Förderung von Sport. Diese Verfassungsnorm verbietet den Kantonen aber nicht, Einrichtungen und Geräte, die der Ausübung des Sportes und der Erholung dienen, mit einer Steuer zu belegen. Ebenso wenig ergibt sich ein Besteuerungsverbot aus dem Bundesgesetz über die Förderung von Turnen und Sport vom 17. März 1972<sup>6</sup>. Wenn Boote auch Sportgeräte sein können und es teilweise auch sind, ist deren Besteuerung deshalb nicht von vornherein ausgeschlossen, sondern, etwa aus Gründen des Umweltschutzes, durchaus denkbar. Diesfalls ist die Besteuerung sachlich begründet und stellt keine Verletzung des Grundsatzes der Rechtsgleichheit im Sinne von Art. 8 BV<sup>7</sup> dar. Nicht umsonst hat schliesslich der Bundesgesetzgeber die Möglichkeit der Kantone zur Besteuerung von Schiffen ausdrücklich vorgesehen (Art. 61 BSG).

### **5. Einführung einer Schiffssteuer**

#### **5.1 Verursacherprinzip und Rechtsgleichheit im Vergleich mit anderen Motorfahrzeugen**

Gemäss Verursacherprinzip hat der Verursacher für Kosten und Belastungen, die er hervorruft, finanziell einzustehen. Dieser Gedanke ist von der Rechtsordnung in verschiedenen Bereichen - vor allem im Umweltrecht - umgesetzt. Das Verursacherprinzip soll verhindern, dass die Kosten für die Inanspruchnahme von knappen

---

<sup>3</sup> EG BSG; BGS 753.1

<sup>4</sup> BGS 753.11

<sup>5</sup> Art. 27<sup>quinquies</sup> aBV

<sup>6</sup> SR 415; BGE 101 Ia 277 f.

<sup>7</sup> Art. 4 aBV

natürlichen Ressourcen wie Wasser und Luft, was sich in verschmutztem Wasser und schadstoffbelasteter Luft bemerkbar macht, auf die Allgemeinheit überwältzt werden. Das Verursacherprinzip ist keine allgemeine Rechtsregel, sondern gilt nur, soweit es das Gesetz bestimmt (P. Saladin/U. Zimmerli, Einführung in das Verwaltungsrecht, WS 1992/93, S. 80).

Nach § 2 Abs. 1 des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr vom 30. Oktober 1986<sup>8</sup> erhebt der Kanton eine jährliche Steuer auf Motorfahrzeuge, die nach den Bestimmungen des Bundesrechts ihren Standort im Kanton Zug haben. Laut § 10 des Motorfahrzeugsteuergesetzes bemessen sich die Steuern für Personenwagen, Motorräder und Kleinmotorräder nach dem Hubraum, für Personenwagen, Motorräder und Kleinmotorräder mit elektrischem Antrieb sowie die übrigen Fahrzeugarten nach dem Gesamtgewicht gemäss Fahrzeugausweis und für Sattelmotorfahrzeuge nach dem Gewicht des Zugs. Verschiedene Messungen der Luftqualität ergaben bereits Ende der Achtzigerjahre eine erhebliche Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der bundesrätlichen Luftreinhalteverordnung. Der Regierungsrat verabschiedete daraufhin am 11. Juni 1990 einen umfangreichen Massnahmenplan. Im Bereich des Verkehrs sprach sich der Regierungsrat dabei u.a. für die Einführung differenzierter Verkehrssteuern aus, deren Höhe neu vom Emissionsverhalten abhängig gemacht werden soll. Die entsprechenden Gesetzgebungsarbeiten laufen.

Werden motorisierte Strassenfahrzeuge besteuert und wird die Besteuerung in Zukunft voraussichtlich insbesondere nach dem Emissionsverhalten vorgenommen, so ist es - im Sinne auch einer rechtsgleichen Behandlung - sinnvoll und angebracht, auch die auf den Gewässern benutzten Fahrzeuge mit Motorantrieb zu besteuern.

Durch den Betrieb eines Schiffsmotors gelangen nämlich sogenannte flüchtige Kohlenwasserstoff-Verbindungen (VOC<sup>9</sup>) ins Seewasser. Diese Abgänge gelangen direkt in die oberen Schichten des Wassers und werden über die gesamte Wasseroberfläche eines Sees verteilt. Dies gilt im heutigen Zeitpunkt insbesondere für Motoren mit Gemischschmierung (sogenannte Zweitaktmotoren). Im Zylinder eines solchen Motors wird ein hoher Anteil des Benzins (ca. 30 Gewichtsprozent des Treibstoffes) systembedingt nicht verbrannt, sondern gelangt als Spülverlust durch die Auspuffanlage direkt ins Wasser. Auch wenn Motorboote pro Saison durchschnittlich nur etwa während knapp 30 Betriebsstunden im Einsatz stehen, ist die damit verbundene

---

<sup>8</sup> Motorfahrzeugsteuergesetz; BGS 751.22

<sup>9</sup> Volatile Organic Compounds

Umweltbelastung erheblich<sup>10</sup>. Die schwerflüchtigen Kohlenwasserstoffverbindungen (VOC) können, selbst bei Konzentrationen, bei denen keine direkte toxische Wirkung ausgeübt wird, das ökologische Gleichgewicht empfindlich stören und in Gewässern zu grösseren Schadwirkungen führen. Die Kontamination des Wassers mit solchen wesensfremden Chemikalien beeinträchtigt ökologische Wechselwirkungen. Die Ölverunreinigung wirkt sich in stehenden und fliessenden Gewässern verschieden stark aus. Während bei einem schnell fliessenden Fluss das ausgelaufene Öl sehr rasch dispergiert und flussabwärts weitertransportiert wird, kann sich das Öl in einem See dagegen akkumulieren. Wegen seiner Inkorporierung in die Nahrungskette und wegen der Absorption in den oberen Sedimentschichten kann es über längere Zeiten in einer Seestrecke verweilen. Der Zuger- wie auch der Ägerisee sind dabei besonders verletzlich, da sie über relativ geringe Frischwasserzuflüsse verfügen. Da die Einmündung ihrer bedeutendsten Zuflüsse zudem in unmittelbarer Nähe der Ausflüsse liegen, ist die Durchspülung dieser Seen gering.

Zusätzlich zur Gewässerverschmutzung trägt der Austritt von Kraftstoff aber auch zur Luftverschmutzung bei, da insbesondere die leichtflüchtigen Komponenten des Benzins in die Atmosphäre verdampfen. Auch wenn sich der Betrieb von Schiffsmotoren jährlich auf wenige Tage oder Wochen konzentriert, erweist sich die damit verbundene Umweltbelastung als vergleichsweise gravierend. Die Belastung konzentriert sich zudem auf die Sommermonate, womit der Schiffsverkehr zur Bildung des sekundären Luftschadstoffs Ozon beiträgt, dessen Konzentrationen die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung in dieser Saison ohnehin massiv überschreiten (Somersmog).

Die Motion verlangt nicht eine generelle Besteuerung von Booten mit Maschinenantrieb. Laut ihr wären Segelschiffe mit Motoren von der Steuerpflicht auszunehmen. Begründet wird diese Ausnahme damit, dass der Motor bei Segelschiffen in erster Linie lediglich für die Hafenein- und -ausfahrt sowie für die Überbrückung von Windflauten eingesetzt wird. Allerdings kann auch der Motor eines Segelbootes eine Verschmutzungsquelle sein, dies umso mehr, als Segelboote zu einem grossen Teil mit – im Vergleich zu Viertaktmotoren umweltschädlicheren - Zweitaktmotoren ausgestattet sind.

---

<sup>10</sup> So entspricht der VOC-Ausstoss eines Motorbootes (mit nicht abgasgereinigtem Zweitakt-Motor) mit 10 kW Leistung während einer Betriebsstunde bei ¼ Last demjenigen von 207 mittleren PW-Motoren mit geregelter Katalysator bei gleicher Fahrzeit, BUWAL-Bulletin 3/97

Wasser und Luft sind ideelle Werte. Wer diese Werte beeinträchtigt, soll dafür zugunsten der Allgemeinheit ein Entgelt entrichten. Hauptkriterium für die Einführung einer Schiffssteuer soll deshalb der Maschinenantrieb eines Bootes sein, der sowohl für die Verschmutzung des Seewassers als auch der Luft verantwortlich ist. Nach der Vorstellung des Regierungsrates soll sich der Geltungsbereich des neuen Gesetzes demzufolge auf alle Schiffe erstrecken, die einen Maschinenantrieb besitzen und nach dem Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt kennzeichnungspflichtig sind. Von der Besteuerung befreit wären einzig Schiffe ohne Motor sowie Schiffe des Bundes, des Kantons und der konzessionierten Schifffahrtsunternehmen.

## **5.2 Kontrolle der motorisierten Schiffe**

Die Einführung einer Schiffssteuer ermöglicht zudem, mit der Abgabe von einheitlichen Kontrollschildern die Überwachung der zugelassenen motorisierten Schiffe wesentlich zu erleichtern. Heute lässt sich die Immatrikulation der Schiffe nur anhand des Schiffsausweises feststellen. Dies bedingt, dass die Schiffshalterinnen und -halter durch die Kontrollorgane angehalten und die Ausweise überprüft werden müssen. Da die Nummernschilder heute individuell gestaltet und selber angebracht werden können, ist ein Entzug solcher Schilder nicht möglich. In der Praxis zeigt sich aber, dass es vorteilhaft wäre, wenn diese bei Bedarf entzogen werden könnten, beispielsweise bei Aufhebung des Versicherungsschutzes oder wenn die Voraussetzungen für die Zulassung aus anderen Gründen nicht mehr erfüllt sind.

## **5.3 Verhältnis zur Regelung der angrenzenden Seekantone**

Die an den Zugersee grenzenden Kantone Schwyz und Luzern erheben Schiffssteuern. Diese haben sie auf ihrem Gebiet bereits in früheren Jahren<sup>11</sup> eingeführt. Die Kantone sind aufgrund ihrer Steuerhoheit denn auch befugt, auf Schiffe, die sich auf ihren Gewässern befinden, Steuern zu erheben. Wie bereits erwähnt wird das Recht zur Erhebung von Schiffssteuern im Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt ausdrücklich anerkannt (Art. 61 BSG). Aus dem Binnenschifffahrtsgesetz ergibt sich aber keine Pflicht, sondern nur ein Recht zur Besteuerung. Auch Art. 8 der neuen Bundesverfassung<sup>12</sup> verpflichtet die Kantone nicht zur Besteuerung von Booten. Die unterschiedliche Ausgestaltung kantonaler Steuergesetze gehört mit zum föderativen

---

<sup>11</sup> Gesetz über die Schiffsabgaben des Kantons Schwyz vom 24. April 1991, SRSZ 784.100; Gesetz über die Schiffssteuer des Kantons Luzern vom 1. Dezember 1997, SRL788a; Gesetz über die Besteuerung der Schiffe im Kanton Zürich vom 1. Dezember 1996, ZH-Lex 747.12

<sup>12</sup> Art. 4 aBV

Aufbau der Schweiz. Der bisherige Besteuerungsverzicht im Kanton Zug vermochte deshalb rechtlich gesehen keine ungleiche Behandlung von Schiffshalterinnen und -haltern zu begründen. Trotzdem ist die Einführung einer Schiffssteuer auch im Sinne einer einheitlichen Handhabung im Vergleich mit den Nachbarkantonen wünschenswert (siehe auch unten Ziff. 5.4).

#### **5.4 Auswirkung auf die Zahl der immatrikulierten Schiffe mit Motor**

Die Einführung einer Schiffssteuer schafft auch eine vergleichbare Ausgangslage mit den angrenzenden Seekantonen. Wenn auch nicht anzunehmen ist, dass die Einführung einer Schiffssteuer eine zahlenmässig massiv ins Gewicht fallende Reduktion des Bootsbestandes mit sich bringt, so ist gemäss Ausführungen der Schiffskontrolle doch davon auszugehen, dass eine gewisse Anzahl Bootsbesitzer ihre Boote, die sie einzig aufgrund des Bootsplatzes behalten, mit der Einführung einer Schiffssteuer aufgeben würden.

#### **5.5 Minderung der Attraktivität der Zuger Seen für ganz schwere Boote mit starkem Wellengang**

Schwere Boote, wie sie etwa zum Wakeboarden eingesetzt werden, sind wegen ihres hohen Wellengangs ein Problem für Fischer, den Rudersport und den Schilfschutz. Sie verursachen zudem grossen Lärm. Nach Auffassung von Seebenutzerinnen und -benützern beeinträchtigt der Einsatz solcher Boote nicht nur die Schifffahrt, sondern allgemein das Wasser, die Fischer und auch die Umwelt. Schwere Boote mit hohem Wellengang ziehen so gesehen ebenfalls eine Beeinträchtigung unserer Lebensgrundlagen nach sich. Die Einführung der Schiffssteuer könnte hier als Lenkungsinstrument eingesetzt werden, indem sehr leistungsstarke Boote mit starkem Wellengang einer entsprechend höheren Schiffssteuer unterworfen wären. Die Besteuerung dieser Wasserfahrzeuge jedenfalls verminderte die Attraktivität der Zuger Seen für solche schweren Boote mit starkem Wellengang.

#### **5.6 Besteuerung von Wanderbooten**

Im Grundsatz unterliegen Wanderboote dem Doppelbesteuerungsverbot. Sie können neben dem Standortkanton nicht auch noch zusätzlich durch den Kanton besteuert werden, in dem sie sich beispielsweise über das Wochenende aufhalten. Der Regierungsrat prüft nun aber, unter welchen Voraussetzungen (wie zeitlich intensive Dauer



des Aufenthaltes, besondere Belastung des Sees etc.) eine Besteuerung dennoch realisierbar ist, um die Attraktivität des Zugersees für Wanderboote zu vermindern.

## **6. Vorgesehene Gesetzesänderung**

Im Falle der Erheblicherklärung der Motion lassen sich die anstehenden Gesetzgebungsarbeiten zur Einführung der Schiffssteuer in zwei Abschnitte gliedern: Einerseits ist das kantonale Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt zu revidieren, andererseits ist ein neues Gesetz über die Besteuerung der Schiffe auszuarbeiten.

a) In einem ersten Schritt ist die gesetzliche Grundlage zur Besteuerung von Schiffen mit Motorantrieb zu schaffen. Zu diesem Zweck ist § 13 EG BSG zu ändern. § 13 EG BSG schreibt bis heute nur die Gebührenpflicht vor. Neu ist auch der Grundsatz der Besteuerung in die Bestimmung aufzunehmen; die Überschrift ist entsprechend zu erweitern. So soll nach § 13 EG BSG der Kanton neu Steuern und Gebühren für Schiffe erheben, die über einen Motorantrieb verfügen, ihren Standort im Kanton Zug haben oder länger als einen Monat im Kantonsgebiet verwendet werden. Welche Schiffe von der Steuer- und Gebührenpflicht ausgenommen sind, regelt die Spezialgesetzgebung. Zudem sind weitere kleinere Anpassungen im Einführungsgesetz vorzunehmen. So ist beispielsweise § 8 EG BSG, der die Rechtsfolgen bei Zahlungsverzug der Gebühren regelt, so anzupassen, dass bei Zahlungsverzug der Steuern die gleichen Massnahmen gelten wie bei Verzug der Gebühren; da die Kontrollinstanz auch bei Nichtbezahlung der Steuern die Möglichkeit haben muss, die Schiffsausweise einzuziehen.

b) Der Geltungsbereich des Schiffssteuer-Gesetzes soll sich auf alle Schiffe erstrecken, die über einen Maschinenantrieb verfügen und gemäss Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt kennzeichnungspflichtig sind. Von der Besteuerung befreit wären einzig Schiffe wie Ruder- und Segelboote ohne Motor sowie Schiffe des Bundes, des Kantons und der konzessionierten Schifffahrtsunternehmen. Steuerpflichtig wäre die Schiffshalterin oder der -halter.

Um administrativen Mehraufwand zu vermeiden, sind möglichst einfache Bemessungsgrundlagen zu wählen, die auf vorhandenem Zahlenmaterial beruhen. Ein mögliches Modell könnte so aussehen: Für die Berechnung der Schiffssteuer würde

auf die Motorenleistung in Kilowatt und auf die Schiffslänge abgestellt. Beide Kennzahlen sind der Schifffahrtskontrolle bekannt, so dass sich die Steuerlast jedes Schiffes ohne übermässigen Aufwand bestimmen liesse. Ein Rechenbeispiel nach diesem Modell sähe wie folgt aus: Boote mit Maschinenantrieb hätten je volle oder angebrochene Kilowatt-Motorenleistung zum Beispiel Fr. 5.-- und pro Dezimeter ihrer Schiffslänge Fr. 1.-- zu bezahlen. Bei Schiffen, die mit verschiedenen Motoren betrieben werden, richtete sich die Steuer nach dem Motor mit der höchsten Motorenleistung; bei Schiffen mit zwei oder mehreren Motoren, die gleichzeitig betrieben werden können, wäre die gesamte Motorenleistung zu berücksichtigen. Die Mindeststeuer pauschal pro Jahr würde Fr. 50.-- betragen<sup>13</sup>. Die festgelegten Steuersätze wären zu indexieren. Für besonders leistungsstarke Boote ist, gerade im Zusammenhang mit der Belastung des Sees durch Wakeboarder (vgl. Ziff. 5.5), ein progressiver Steuersatz mit zunehmender Motorenleistung auszuarbeiten.

Um eine ausgeglichene und in sich schlüssige Regelung im Zusammenhang mit dem Emissionsverhalten der Motoren zu gewährleisten, sind Boote mit umweltfreundlichen Motoren geringer, die andern jedoch höher zu besteuern. Im Rahmen der Ausarbeitung der Gesetzesbestimmungen wäre deshalb überdies abzuklären, ob sich bei der Besteuerung von Verbrennungsmotoren eine Unterscheidung zwischen nicht- und abgasgeprüften Verbrennungsmotoren aufdrängt. Umgekehrt wäre bei sehr schweren und damit auch leistungsstarken Booten mit starkem Wellengang eine starke Progression vorzusehen. Schliesslich sollen jene Schiffseigner von einer Steuerermässigung profitieren, die ihre Fahrzeuge mit umweltfreundlichen solar- oder batteriebetriebenen Elektromotoren ausrüsten. Schliesslich wäre auch zu überlegen, ob Dampfmaschinen speziell erwähnt und geregelt werden müssen.

Die Rechtsfolgen bei Nichtbezahlung der Steuern wären analog der heutigen Regelung der Gebühren festzulegen (§ 8 EG BGS). Danach ist der Schiffshalterin oder dem -halter der Schiffsausweis zu entziehen.

---

<sup>13</sup> Drei Beispiele gemäss diesem Modell (ohne Progression):

- a) Steuer für ein Schiff mit Motorenleistung von 10 kW und einer Länge bis 5 Meter beträgt jährlich Fr. 100.--
- b) Steuer für ein Schiff mit Motorenleistung von 40 kW und einer Länge von 7 Metern beträgt jährlich Fr. 270.--
- c) Steuer für ein Schiff mit Motorenleistung von 100 kW und einer Länge von 8 Metern beträgt jährlich Fr. 580.--.

## 7. Personelle und finanzielle Auswirkungen

Der Vollzug des vorgesehenen Steuergesetzes im Schiffsverkehr kann nach Auskunft des Strassenverkehrsamtes, das für den Vollzug der Schifffahrtskontrolle zuständig ist, mit dem heutigen Personalbestand bewältigt werden. Die EDV-Programme für eine Schiffssteuer sind bei der neuen Informatiklösung „VIACAR“, die auf den 1. Januar 2001 eingeführt wurde, vorhanden. Sie müsste lediglich auf die besonderen Bedürfnisse der Schifffahrtskontrolle angepasst und das Programm getestet werden. Es ist mit einem minimalen Programmier- und Testaufwand zu rechnen.

Geht man vom als Beispiel aufgeführten Modell (Ziffer 6 Buchstabe b) und vom Bestand der Boote mit Motoren von total 1595<sup>14</sup> aus (Stichtag 30. September 2003), würden die jährlichen Einnahmen aus der Besteuerung der Schiffe ca. Fr. 400'000.-- ergeben. Dieser Betrag ist jedoch allenfalls zu relativieren. Mit Einführung der Schiffssteuer werden einzelne Schiffshalterinnen und -halter, die ihr Schiff selten bis gar nie benutzt und die periodisch anfallenden Schiffsgebühren nur bezahlt haben, um ihren Standplatz halten zu können, ihr Boot aufgeben. Der Schiffsbestand dürfte deshalb leicht zurückgehen; dementsprechend wird sich der geschätzte jährliche Steuerertrag etwas verringern.

Zu diesen Steuereinnahmen kommen die bisherigen Gebühren für Schiffs- und Schiffsführerausweise sowie für Prüfungsgebühren hinzu, die im Jahr 2003 Fr. 137'563.-- ausmachten.

Nach Auffassung des Regierungsrats sollen die Erträge aus der Schiffssteuer nicht zweckgebunden verwendet werden, sondern in den allgemeinen Staatshaushalt fliessen. Dennoch werden die zusätzlichen Steuereinnahmen einen Teil der ungedeckten Kosten der Schifffahrtskontrolle, der Seepolizei sowie des Sturmwarndienstes abdecken helfen.

---

<sup>14</sup> davon sind:

- a) Schiffe mit Maschinenantrieb (Motorboote): 1262
- b) Segelschiffe mit Motor: 328
- c) Schwimmende Geräte mit Motor: 5

## 8. Zusammenfassung und Antrag

Wie aus vorliegendem Bericht hervorgeht, ist das mit der Motion geforderte Anliegen berechtigt. Wir sind aber auch davon überzeugt, dass alle Schiffe mit Maschinenantrieb der Steuerpflicht unterliegen müssen. Mit der Einführung einer Schiffssteuer für Schiffe mit Maschinenantrieb wird den überaus wichtigen Anliegen der Umwelt die nötige Nachachtung verschafft. Gleichzeitig resultiert aus dieser Steuer die in steuerrechtlicher Hinsicht gewünschte Angleichung an die Situation der angrenzenden Seekantone.

Gestützt auf diesen Bericht stellen wir Ihnen deshalb den **A n t r a g**,

die Motion Toni Kleimann betreffend Einführung einer Schifffahrtssteuer vom 20. August 1992 (Vorlage Nr. 7797) im Sinne der Erwägungen erheblich zu erklären.

Zug, 16. März 2004

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Der Landammann: Walter Suter

Der Landschreiber: Tino Jorio