ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Botschaft 2021-DSJ-173

10. Januar 2023

—

Entwurf des Gesetzes über die Besteuerung der Schiffe (SStG)

Inhaltsverzeichnis

—

1 Ausgangslage und Notwendigkeit des Entwurfs 2

1.1 Motion «Für eine kohärente und nachhaltige Schiffsbesteuerung» (2021-GC-40) 2

1.2 Grundsatz der Totalrevision 2

2 Revision der Besteuerung 2

2.1 Allgemeines 2

2.2 Erste Säule: Grundsteuer 2

2.3 Zweite Säule: Nachhaltigkeit 3

3 Ergebnisse der Vernehmlassung 3

4 Kommentar zu den einzelnen Artikeln 4

5 Auswirkungen des Entwurfs 8

5.1 Finanzielle Auswirkungen 8

5.2 Auswirkungen auf die Aufgabenverteilung Staat-Gemeinden, Übereinstimmung mit übergeordnetem Recht und Evaluation der Projektnachhaltigkeit 8

1 Ausgangslage und Notwendigkeit des Entwurfs

—

1.1 Motion «Für eine kohärente und nachhaltige Schiffsbesteuerung» (2021-GC-40)

Die Besteuerung der Schiffe richtet sich nach dem Gesetz vom 25. September 1974 betreffend die Besteuerung der Schiffe (SGF 635.4.2).

Mit einer am 2. Februar 2021 eingereichten und gleichentags begründeten Motion beantragten die Grossräte Eric Collomb und Hubert Dafflon eine Überarbeitung der Kriterien für die Besteuerung der Schiffe[1]. Verlangt wird ein Besteuerungssystem, das auf zwei Säulen beruht: einer Grundgebühr und einer Umweltsteuer. Gewünscht wird ausserdem, dass der aktuelle Steuerertrag zugunsten von umweltverträglichen Antriebsarten und Schiffen reduziert wird, weil diese nach Ansicht der Motionsurheber im nationalen Vergleich viel zu stark besteuert werden.

In seiner Antwort vom 28. Juni 2021, schlug der Staatsrat eine Aufteilung der Motion vor: Er empfahl, den Teil über eine neue kohärente und nachhaltige Besteuerung mit zwei Säulen anzunehmen und den Teil über eine Reduktion des Steuerertrags abzulehnen. Am 9. September 2021 lehnte der Grosse Rat die Aufteilung ab und nahm die Motion an. Ziel der Motion ist eine Besteuerung, die kohärent ist, indem sie alle Schiffhalterinnen und Schiffhalter betrifft, und gleichzeitig nachhaltig, indem sie die Kriterien Energieverbrauch und Umweltbelastung separat berücksichtigt.

1.2 Grundsatz der Totalrevision

Da das aktuelle Gesetz über 50 Jahre alt ist, wird eine Totalrevision vorgeschlagen, um seine Klarheit und Kohärenz sicherzustellen.

2 Revision der Besteuerung

—

2.1 Allgemeines

Das aktuelle Besteuerungssystem ist relativ komplex. Progressive Tarife werden mit verschiedenen Merkmalen wie Gewicht, Segelfläche oder Gesamtgewicht kombiniert. Es gibt keinen Anreiz für umweltverträgliche Antriebsarten. Überdies werden Schiffe mit hoher Motorleistung verglichen mit den Nachbarkantonen stark besteuert.

Nun sollen das Besteuerungssystem vereinfacht und Anreize für umweltverträgliche Antriebsarten geschaffen werden.

Für die Vergnügungsschiffe wird eine progressive Grundsteuer nach Schiffslänge und eine progressive Steuer nach der Leistung des oder der Motoren vorgeschlagen. Dieses System wird bereits in anderen Kantonen erfolgreich angewandt (BE, VS, LU, NW).

Für Elektromotoren und Wasserstoffmotoren ist eine Steuerreduktion vorgesehen. Ausserdem sollen diese Antriebsarten bei schwacher Motorleistung von der Steuer befreit werden.

Zudem wird die Steuerlast mit einer Reduktion des Steuerertrags von 2,5 auf 2 Millionen Franken gesenkt.

2.2 Erste Säule: Grundsteuer

Es ist eine progressive Steuer vorgesehen, die sich nach der Länge des Schiffes richtet. Dieser Grundsatz ist zweckmässig und für die Bevölkerung verständlich, wird doch die Schiffslänge auf dem Schiffsausweis ausgewiesen. Er lässt sich zudem auf die Mehrheit der Schiffe anwenden.

—

[1] Motion 2021-GC-40 Collomb Eric, Dafflon Hubert, Für eine kohärente und nachhaltige Schiffsbesteuerung

Für besondere Schiffarten ist eine andere Grundsteuerform vorgesehen, von der nur einige Dutzend Schiffe betroffen sind. Sie wird in den Erläuterungen zu Anhang 1 SStG – Schiffssteuertarif – ausführlich beschrieben.

2.3 Zweite Säule: Nachhaltigkeit

Mit diesem Pfeiler wird die Energiestrategie 2050 des Bundes umgesetzt und der Wille des Kantons Freiburg zur Förderung sauberer Treibstoffe verankert. Wenn ein Schiff über einen Motor verfügt, so erfolgt die Besteuerung progressiv nach der Leistung des Motors oder der Motoren. Eine höhere Motorleistung verursacht automatisch einen höheren Energieverbrauch und mehr Emissionen. Der Einheitspreis pro kW ist abgestuft: 8 Franken bis 100 kW und 11 Franken pro zusätzliche kW. Mit dieser Massnahme soll die Immatrikulation von leistungsstarken Vergnügungsschiffen gebremst werden, da diese unter anderem mehr Lärmimmissionen verursachen. Im Übrigen steht die Motorleistung häufig in Zusammenhang mit der Steuerkraft der Schiffhalterin oder des Schiffhalters.

Für Elektromotoren und Wasserstoffmotoren wird eine Steuerreduktion von 30 % gewährt. Um den Ersatz von leistungsschwachen Verbrennungsmotoren (u. a. Hilfsmotoren von Segelbooten oder Motoren, die auf dem Greyerzer- und Schiffenensee verwendet werden) zu fördern, sollen alle Elektro- und Wasserstoffmotoren mit einer Leistung bis 2,5 kW von der Steuer befreit werden.

Anders als bei Hybridfahrzeugen wird bei Schiffen ein allfälliger Hybridantrieb zusammen mit den Eigenschaften der einzelnen Motoren auf dem Schiffsausweis ausgewiesen. Verfügt ein Schiff sowohl über einen Verbrennungsmotor als auch über einen Elektro- oder Wasserstoffmotor, so wird die Steuer für jeden Motor einzeln berechnet. Zur Erinnerung: Für Schiffsmotoren gibt es keine Energieetikette.

3 Ergebnisse der Vernehmlassung

—

Das externe Vernehmlassungsverfahren dauerte von 4. Juli 2022 bis 15. Oktober 2022 und richtete sich an zahlreiche Empfängerinnen und Empfänger, die von der Revision direkt betroffen sind, wie etwa die Gemeinden mit einem Hafen, den Verband der Motorboot- und Segellehrer der Romandie (Amobateau), den Westschweizer Berufsfischerverband sowie an verschiedene Lebensrettungsgesellschaften und Segelclubs. Im Übrigen wurden alle Direktionen und deren besonders betroffene Ämter angehört.

Allgemein wurde der Vorentwurf von der Mehrheit der angehörten Stellen mit Begeisterung aufgenommen. Sie begrüssten insbesondere die Absicht des Gesetzgebers, umweltverträgliche Antriebsarten zu fördern und bei der Tarifgestaltung nachhaltigere Kriterien zu berücksichtigen, wie es in der Motion 2021-GC-40 gewünscht worden war.

Manche Stellen schlugen jedoch vor, einen Teil der Steuer so wie bei der Motorfahrzeugsteuer den Gemeinden rückzuvergüten, weil dies wesentlich zur Finanzierung des Uferunterhalts und des Hochwasserschutzes und zur Instandhaltung der Infrastruktur beitragen würde. Hierzu ist anzumerken, dass das System der Rückvergütung an die Gemeinden und der entsprechende Prozentsatz (20 %) im Gesetz über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger vom 11. Februar 2021 (BMfzAG; SGF 635.1) vorerst beibehalten wurde. Die Gemeinden, die über einen Hafen verfügen, profitieren aber bereits von Einnahmen aus der Vergabe einer Betriebskonzession oder aus der Erhebung einmaliger oder wiederkehrender Anlegegebühren. Demnach ist eine Rückvergütung nicht gerechtfertigt.

Einige Stellen wiesen auf die grossen kantonalen Steuerunterschiede hin und auf die Tatsache, dass die Freiburger Steuer weiterhin deutlich über dem Schweizer Durchschnitt und der Steuer der Nachbarkantone liege. Sie befürchten deshalb, dass Schiffhalterinnen und Schiffhalter in andere Kantone ausweichen könnten, was sie allerdings damit relativieren, dass Anlegeplätze relativ rar seien. Die in der Antwort auf die Motion 2020-GC-162 präsentierte Entwicklung der Bestände und Steuereinnahmen von 2005 bis 2020 zeigt jedoch, dass die Angst vor einem Exodus unbegründet ist.

Da es für die Berufsfischerinnen und Berufsfischer momentan schwierig ist, die Rentabilität ihrer Unternehmen zu gewährleisten, sind einige Stellen der Ansicht, dass eine Anpassung ihrer Besteuerung nicht nötig sei, und wünschen sich für sie einen Sonderstatus oder die Übernahme des Status Quo. Der Entwurf sieht jedoch für Berufsfischerinnen und Berufsfischer eine Tarifreduktion um 50 % vor.

Die Berücksichtigung von Wasserstoff als Treibstoff wurde ebenfalls gelobt. Allerdings wird vorgeschlagen, die Tür auch für zukünftige andere umweltverträgliche Treibstoffe offen zu halten. Diese werden jedoch im SStG nicht berücksichtigt, weil Anreize für Treibstoffe mit optimiertem Umweltprofil vom Bund unterstützt werden. So profitieren Biotreibstoffe wie Biogas, Bioethanol, Biodiesel sowie pflanzliche und tierische Öle derzeit von einer vollumfänglichen Steuerbefreiung.

Die Struktur des Gesetzesentwurfs wurde nicht geändert und es wurden im Wesentlichen formale Änderungen vorgenommen.

4 Kommentar zu den einzelnen Artikeln

—

Artikel 1

Diese Bestimmung enthält den Zweck und den Geltungsbereich des vorliegenden Gesetzesentwurfs. Sie führt Artikel 1 des Gesetzes vom 25. September 1974 betreffend die Besteuerung der Schiffe (SGF 635.4.2, nachfolgend: aktuelles Gesetz) näher aus. Welche Schiffe in unserem Kanton besteuert werden, bestimmt das Bundesrecht (Art. 61 des Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt BSG; SR 747.201). Die Absätze 2 und 3 von Artikel 61 BSG schliessen eine Doppelbesteuerung aus und regeln die Einzelheiten der Rückerstattung zu viel erhobener Steuern.

Beispiel: Ein Aargauer Schiffhalter benützt sein im Aargau immatrikuliertes Schiff auf einem Freiburg Gewässer: Wenn er länger als 30 Tage bleibt, muss er das Schiff im Kanton Freiburg immatrikulieren. Die Steuer wird ab dem ersten Tag des Monats geschuldet. Wenn er in den Kanton Aargau zurückkehrt, wird die Freiburger Steuer ab dem Tag zurückerstattet, an dem der Freiburger Schiffsausweis annulliert wurde.

Artikel 2

Diese Bestimmung übernimmt im Wesentlichen den ersten Artikel des aktuellen Gesetzes.

Artikel 3

Mit diesem Artikel wird die zuständige Behörde, d. h. das Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt (ASS), festgelegt. Das ASS erfüllt alle Aufgaben, die ihm das Gesetz über das Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt (ASSG; SGF 122.23.7) überträgt.

Absatz 1 sieht vor, dass das ASS dafür zuständig ist, die Steuerkategorie der einzelnen Schiffe festzulegen. Absatz 2 sieht vor, dass es den Auftrag hat, die Steuer zu erheben.

Artikel 4

Diese Bestimmung übernimmt den aktuellen Artikel 2, wobei der Eigentümer nicht mehr erwähnt wird. Die Steuer wird nur von der schiffhaltenden Person, d. h. von der Person, die auf dem Schiffsausweis aufgeführt ist, geschuldet. Dies ist faktisch bereits heute der Fall.

Artikel 5

Dieser Artikel führt aus, welche öffentlichen Unternehmen und Einrichtungen und welche Schiffe mit besonderer Nutzung von einer Steuerbefreiung profitieren.

Buchstabe a stützt sich auf Artikel 61 Abs. 5 BSG.

Buchstabe b übernimmt Ziffer 8 aus dem Tarif des aktuellen Gesetzes.

Buchstabe c sieht vor, dass Schiffe im Besitz des Staates mit Ausnahme von Schiffen, die Anstalten mit eigener Rechtspersönlichkeit gehören, steuerbefreit sind. Dies entspricht der heutigen Praxis. Steuerbefreit sind 14 Schiffe. Diese «historische» Praxis, die seit vielen Jahren gilt, wird in den Entwurf aufgenommen.

Artikel 6

Diese Bestimmung ist, gekoppelt mit Artikel 7, das Kernstück bei der Umsetzung der Motion. Die progressiven Tarife nach Schiffslänge und die verschiedenen Pauschalen werden in Anhang 1 – Schiffssteuertarif – festgesetzt.

Absatz 2 führt aus, dass jeder Motor einzeln besteuert wird, wenn im Schiffsausweis mehrere Motoren eingetragen sind. Der Entwurf regelt die Berechnung der Steuer für die einzelnen Motoren. Momentan wird die Steuer bei mehreren Motoren nach der Gesamtmotorleistung berechnet. Heute ist eine Einzelbesteuerung angezeigt, weil hybride Antriebe (Verbrennungs- und Elektromotoren) zunehmen werden.

Artikel 7

Die Bestimmung mit der Überschrift «Steuerreduktion und Steuerbefreiung» setzt die zweite Säule des neuen Schiffsbesteuerungssystems um.

Absatz 1 legt eine Steuerreduktion von 30 % für Elektro- und Wasserstoffmotoren mit einer Leistung über 2,5 kW fest. Es handelt sich um denselben Prozentsatz wie in Artikel 11 Abs. 2 des Gesetzes vom 11. Februar 2021 über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger (BMfzAG; SGF 635.1).

Absatz 2 sieht vor, dass Elektro- und Wasserstoffmotoren mit einer Leistung von höchstens 2,5 kW steuerbefreit sind.

Dieses auf Steuerreduktionen basierende System wird von schiffhaltenden Personen viel besser aufgenommen als ein Sanktionierungssystem.

Artikel 8

Diese Bestimmung regelt die Besteuerungsmodalitäten. Absatz 1 bestimmt, dass der Steuerbetrag für jede Schiffart nach den Kategorien und der Skala in Anhang 1 dieses Gesetzesentwurfs festgelegt wird. Der Anhang sieht vier Kategorien vor. Absatz 2 führt aus, dass sich die Einteilung der Schiffkategorien nach der Bundesgesetzgebung (Binnenschifffahrtsverordnung BSV; SR 747.201.1) richtet. In Absatz 3 wird Artikel 9 des aktuellen Gesetzes übernommen, wobei der schiffhaltenden Person eine Meldefrist von 14 Tagen gesetzt wird.

Artikel 9

In dieser Bestimmung werden die Artikel 3 und 5 des aktuellen Gesetzes übernommen. Die Hälfte der Steuer wird als neuer Begriff eingeführt, zum Beispiel für Fälle, in denen ein Schiff während der Saison wegen einer grösseren Reparatur oder eines Kaufs/Verkaufs oder auch wegen eines Todesfalls aus dem Verkehr genommen wird. In solchen Fällen ist der Grundsatz der unteilbaren Jahressteuer ungerecht und wird von den Beteiligten nicht akzeptiert.

Artikel 10

Momentan besagt Artikel 6, dass die Betriebsbewilligung, d. h. der Schiffsausweis bei Nichtbezahlung des geschuldeten Betrags entzogen und die Kontrollnummer annulliert wird. Im Entwurf werden nun das entsprechende Vorgehen und die Fristen hinzugefügt. Sie entsprechen den Bestimmungen von Artikel 14 BMfzAG. Das Amt stellt im Februar eine Rechnung aus, die bis 1. April zahlbar ist. Bei Nichtbezahlung erfolgt eine Erinnerung mit einer Zahlungsfrist von 30 Tagen. Wenn eine Reaktion ausbleibt, wird ein Entscheid verfasst, in dem die schiffhaltende Person aufgefordert wird, die Angelegenheit zu regeln. Andernfalls wird der Entzug des Schiffsausweises verfügt. Wenn nötig gibt das Amt der Polizei den Auftrag, den Schiffsausweis abzunehmen.

Artikel 11

Mit dieser Bestimmung wird Artikel 7 des aktuellen Gesetzes übernommen.

Artikel 12

Mit dieser Bestimmung wird Artikel 8 des aktuellen Gesetzes übernommen.

Artikel 13

Mit dieser Bestimmung wird Artikel 1bis des aktuellen Gesetzes übernommen. Der Schwellenwert wird von 10 % auf 5 % gesenkt und die entsprechende Kompetenz wird wie beim BMfzAG dem Grossen Rat erteilt.

Artikel 14

Angesichts der hohen Zahl der immatrikulierten Schiffe ist vorzusehen, dass die Steuer zuerst beim ASS angefochten werden muss, bevor eine Beschwerde beim Kantonsgericht eingereicht werden kann.

Artikel 15

Mit dieser Bestimmung wird Artikel 10 des aktuellen Gesetzes übernommen.

In Absatz 2 wird angefügt, dass sich Beschwerdeverfahren nach der Schweizerischen Strafprozessordnung (StPO; SR 312.0) richten. Genauer gesagt handelt es sich um Artikel 357 StPO, der besagt, dass die zur Verfolgung und Beurteilung von Übertretungen eingesetzten Verwaltungsbehörden die Befugnisse der Staatsanwaltschaft haben.

Anhang 1

Obwohl die Steuerlast für im Kanton Freiburg immatrikulierte Schiffe hoch ist, führt der aktuelle Tarif nicht zur Verlegung des Anlegeortes in Kantone mit attraktiveren Steuerbedingungen. Die Wahl des Anlegeortes richtet sich hauptsächlich nach anderen Kriterien: Verfügbarkeit von Anlegeplätzen, Attraktivität des Sees und der Region, in der das Boot angelegt ist, Entfernung vom Wohn- und/oder Arbeitsort.

Die nachfolgenden Angaben zu den Beständen und Steuerbeträgen beruhen auf dem Stand des Schiffsparks am 30. September 2021. Am 30. September 2022 umfasste der Schiffspark 5541 Einheiten. Diese Entwicklung erfordert keine Nachführung der Analysen und Tabellen.

Gesamtwirkung des Entwurfs nach Schiffkategorie

Tarif gemäss Ziffer im Anhang	Bestand	Kumulierte Steuern in KCHF		
		Aktuell	Entwurf	Diff.
Ziffer 1, Ruderboote und Pedalos	234	7	6	-1
Ziffer 1, Segelschiffe ohne Motor	478	15	16	1
Ziffer 1, Segelschiffe mit Motor *	1’351	266	195	-71
Ziffer 1, Vergnügungsschiffe mit Motor **	3’492	2’163	1’757	-406
Ziffer 1, Fahrgastschiffe	5	14	11	-3
Ziffer 1, schwimmende Geräte	8	2	4	2
Ziffer 2, Güterschiffe, Schubschiffe	0	0	0	0
Ziffer 3, Händlerschilder	16	2	6	4
Ziffer 4, Boote Berufsfischer/innen	14	1	3	2
TOTAL	**5598**	**2470**	**1998**	**-472**

Details zur Umweltsteuerreduktion bzw. -befreiung

111 Segelschiffe mit Motor * und 352 Vergnügungsschiffe mit Motor ** erhalten eine Reduktion von 30 % oder profitieren von der Steuerbefreiung (≤ 2,5 kW) für Elektro- und Wasserstoffmotoren. Die Steuerreduktionen um 30 % entsprechen insgesamt 324 Franken, bei der Steuerbefreiung sind es 2736 Franken.

Die derzeit immatrikulierten Elektromotoren haben eine sehr geringe Motorleistung: 366 Einheiten mit einer Leistung ≤ 1 kW; 69 Einheiten mit einer Leistung > 1 kW und ≤ 2,5 kW und 28 Einheiten mit einer Leistung > 2,5 kW.

Tarifvergleich für verschiedene Standardtypen

Standardprofil und Merkmale (Durchschnittswerte)	**Jahressteuertarif**				
	FR aktuell	**FR Entw.**	**BE**	**NE**	**VD**
Ruderboot 410 cm	31	30	40	10	25
Segelboot < 15 m2, 450 cm, ohne Motor	31	30	40	33	35
Segelboot < 15 m2, 550 cm, 508 kg, 3,4 kW	60	74	72	33	75
Segelboot < 20 m2, 670 cm, 790 kg, 3,9 kW	109	82	72	81	99
Segelboot < 25 m2, 770 cm, 1783 kg, 6,1 kW	189	128	114	121	123
Segelboot < 34 m2, 860 cm, 2796 kg, 10,1 kW	239	160	130	193	157
Segelboot < 40 m2, 940 cm, 3464 kg, 12,5 kW	270	206	168	241	181
Segelboot < 60 m2, 1100 cm, 5356 kg, 22,2 kW	390	286	208	401	253
Motorboot < 6 kW, 480 cm	60	78	60	39	65
Motorboot 31 kW, 570 cm	351	298	184	273	183
Motorboot 89 kW, 680 cm	1097	762	412	786	433
Motorboot 171 kW, 730 cm	2259	1661	770	1666	771
Motorboot 229 kW, 830 cm	3326	2299	1006	2304	1139

Ziffer 1

Die obenstehenden Tabellen enthalten alle nötigen Informationen und detaillierte Vergleiche. Nachfolgend werden die Auswirkungen der Massnahme zur Förderung des Ersatzes von leistungsschwachen Verbrennungsmotoren durch Elektro- und Wasserstoffmotoren mit einer Leistung bis 2,5 kW simuliert.

Schiff mit Verbrennungsmotor bis 6 kW	**Bestand**	**Steuersumme in KCHFmit 3 verschiedenen Prozentsätzen für den Ersatz Verbrennungsmotor – Elektro-/Wasserstoffmotor**		
Prozentsatz		0 %	25 %	50 %
Greyerzersee	726	62	53	45
Schiffenensee	387	33	29	24
Andere Gewässer	820	63	54	45
TOTAL	**1933**	**158**	**136**	**114**

Ziffer 2

Für Güterschiffe und Schubschiffe ist ein Pauschalbetrag vorgesehen. Die progressive Besteuerung kommt nur bei der Motorleistung zum Einsatz. Die Leistung hängt stark von der Transportkapazität ab. Momentan ist in unserem Kanton kein solches Schiff immatrikuliert.

Ziffer 3

Aktuell sind 16 Händlerschilder in Gebrauch. Die aktuelle Steuer wird von 121 Franken auf 400 Franken angehoben. Die Erhöhung ist gerechtfertigt, da bei dieser Immatrikulation auch die Nutzung von Vergnügungsschiffen mit leistungsstarkem Antrieb erlaubt ist. Auf diese Weise soll eine rechtsgleiche Behandlung im Vergleich mit den gewöhnlichen Immatrikulationen nach Ziffer 1 erreicht werden. Betroffen sind 14 Schiffhalterinnen und Schiffhalter.

Ziffer 4

Derzeit nutzen sieben Berufsfischer insgesamt 14 Schiffe. Die aktuelle Steuer besteht aus einer Pauschale von Fr. 48.50, was einen Gesamtbetrag von 679 Franken ergibt. Eine ordentliche Besteuerung ohne Pauschale würde einen Gesamtbetrag von Fr. 7809 ergeben. Mit dem Entwurf würde der Bruttosteuerertrag 6513 Franken betragen, nach Abzug der geplanten Reduktion von 50 % wären es Fr. 3256.50. Die neue Regelung ist sinnvoller, denn sie regt

dazu an, nur die tatsächlich benötigte Motorleistung zu immatrikulieren und bietet ausserdem die Möglichkeit, von den vorgesehenen Reduktionen für Elektro- und Wasserstoffmotoren zu profitieren.

5 Auswirkungen des Entwurfs

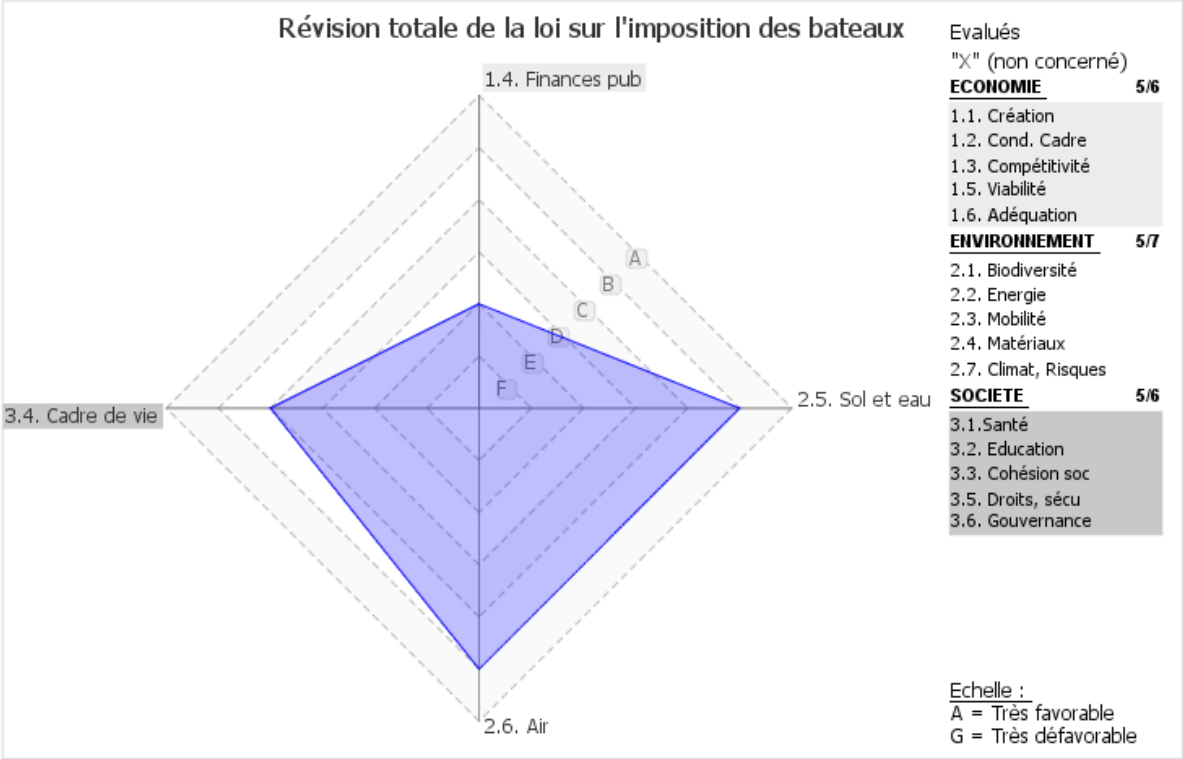
—

5.1 Finanzielle Auswirkungen

Das neue Besteuerungssystem führt ab seinem Inkrafttreten zu einem Rückgang des Steuerertrags um schätzungsweise 0,5 Millionen pro Jahr. Die vorgesehenen Steuerreduktionen bzw. die Steuerbefreiung von Elektro- und Wasserstoffmotoren wird mittel- und langfristig einen zusätzlichen Rückgang um einige Zehntausend Franken zur Folge haben. Der Ersatz von Verbrennungsmotoren durch Elektro- oder Wasserstoffmotoren wird in erster Linie leistungsschwache Motoren betreffen. Zurzeit gibt es keine leistungsstarken Elektroschiffe auf dem Markt. Der Gesetzesentwurf hat keinen Einfluss auf die Gemeindefinanzen.

5.2 Auswirkungen auf die Aufgabenverteilung Staat-Gemeinden, Übereinstimmung mit übergeordnetem Recht und Evaluation der Projektnachhaltigkeit

Der Entwurf hat keine Auswirkungen auf die Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden.

Der Entwurf steht im Einklang mit übergeordnetem Recht, d. h. mit europäischem Recht, mit Bundesrecht und mit der Kantonsverfassung.

Die Prüfung der Nachhaltigkeit des Revisionsentwurfs ergibt für die entscheidenden Evaluationskriterien ein vorteilhaftes Ergebnis.