Urteilskopf

101 Ia 269

45. Urteil vom 17. Juni 1975 i.S. Bachmann und Mitbeteiligte gegen Kanton St. Gallen.
Regeste (de):
St. Galler Gesetz über die Wasserfahrzeugsteuer vom 8. Mai 1974.

Die Kantone sind auf Grund ihrer Steuerhoheit befugt, Wasserfahrzeuge mit Standort in ihrem Gebiet zu besteuern (E. 2).

Die am st. gallischen Bodensee-Ufer stationierten und von diesem Ufer aus in Verkehr gesetzten Schiffe unterstehen der Steuerhoheit des Kantons St. Gallen (E. 3).

Das St. Galler Gesetz über die Wasserfahrzeugsteuer lässt sich mit den internationalen und interkantonalen Verträgen vereinbaren (E. 4) und verstösst weder gegen bundesrechtliche noch gegen kantonalrechtliche Normen (E. 5-8).

Regeste (fr):
Loi saint-galloise sur l'imposition des bateaux, du 8 mai 1974.

Les cantons ont le droit, en vertu de leur souveraineté fiscale, d'imposer les bateaux dont le lieu de stationnement se trouve sur leur territoire (consid. 2).

Les bateaux stationnés sur la rive saint-galloise du lac de Constance et utilisés à partir de cette rive sont soumis à la souveraineté fiscale du canton de Saint-Gall (consid. 3).

La loi saint-galloise sur l'imposition des bateaux est compatible avec les conventions internationales et intercantonales (consid. 4) et ne viole aucune norme fédérale ni cantonale (consid. 5-8).

Regesto (it):
Legge sangallese concernente l'imposta sulle imbarcazioni, dell'8 maggio 1974.

I cantoni hanno il diritto di assoggettare ad imposta le imbarcazioni stazionate sul loro territorio (consid. 2).

Le imbarcazioni stazionate sulla riva sangallese del Lago Bodanico e utilizzate a partire da tale riva soggiacciono alla sovranità fiscale del cantone di San Gallo (consid. 3).

La legge sangallese concernente l'imposta sulle imbarcazioni è compatibile con le convenzioni internazionali e intercantonali (consid. 4) e non viola alcuna norma federale o cantonale (consid. 5-8).

Sachverhalt ab Seite 270

Das Gesetz über die Wasserfahrzeugsteuer (WFStG) wurde am 8. Mai 1974 vom St. Galler Grossen Rat und

- nach Ergreifung des Referendums - am 20. Oktober 1974 von den St. Galler Stimmbürgern angenommen. Das WFStG bestimmt, dass der Staat von den Haltern von Wasserfahrzeugen eine Steuer erhebt (Art. 1), umschreibt die besteuerten Fahrzeuge (Art. 2/3) und regelt in Art. 4 die Grundlagen der Steuerbemessung. Art. 2 und 4 lauten wörtlich:
Art. 2 "Der Steuer unterliegen die Wasserfahrzeuge:
a) für deren Inverkehrsetzung eine Betriebsbewilligung des Kantons St. Gallen erforderlich ist: b) die im Kanton St. Gallen ihren gewöhnlichen Standort haben; c) die vom st. gallischen Ufer aus auf dem Bodensee, Zürichsee oder Walensee in Verkehr gesetzt werden (Wanderboote)." Art. 4 "Die Höhe der Steuer richtet sich nach:
a) der Motorenleistung für Motorschiffe;
b) der Segelfläche für Segelschiffe;
c) der Nutzlast für Lastschiffe."
In Art. 5 WFStG werden die Steuertarife im einzelnen festgelegt. Sechs Personen, welche als Halter von im Kanton St. Gallen stationierten Segelbooten der Wasserfahrzeugsteuer unterliegen, sowie der Yachtclub Rapperswil haben nach der Volksabstimmung fristgerecht staatsrechtliche Beschwerde eingereicht mit dem Antrag, das Gesetz über die Wasserfahrzeugsteuer sei vollumfänglich aufzuheben, eventuell sei das Gesetz an den Grossen Rat des Kantons St. Gallen zurückzuweisen "und es sei dieser einzuladen, ein neues Gesetz über die Erhebung von Wasserfahrzeuggebühren nach dem Verursacher- und Kostendeckungsprinzip zu erlassen". Das Bundesgericht hat die Beschwerde abgewiesen aus folgenden

Erwägungen

Erwägungen:

1. (Prozessuales).

2. Die Wasserfahrzeugsteuer ist eine Objektsteuer. Nach einem andern Einteilungskriterium könnte die Abgabe auch als Besitzessteuer bezeichnet werden (vgl. BLUMENSTEIN,

System des Steuerrechts, 3. A. S. 162). Allerdings ist offenbar nicht der blosse Besitz, sondern das Inverkehrsetzen eines Wasserfahrzeuges die eigentliche Grundlage der Besteuerung. Ähnlich wie bei der Hundesteuer und der Motorfahrzeugsteuer besteht der Zweck der fiskalischen Belastung nicht nur in der allgemeinen Beschaffung von Geldmitteln; mindestens teilweise hat die Abgabe auch die Funktion einer Gebühr, indem die Verursacher bestimmter Verwaltungskosten (Seerettungsdienst, polizeiliche Überwachung usw.) zu finanziellen Leistungen herangezogen werden sollen (Gemengsteuer). Die Kantone haben auf Grund ihrer Steuerhoheit die Möglichkeit, die Halter von Schiffen nicht nur mit kostendeckenden Gebühren zu belasten, sondern auch eine Objektsteuer zu erheben. Es bedarf hiefür keiner bundesrechtlichen Ermächtigung. Art. 105 SVG, der das Recht der Kantone zur Besteuerung von Strassenfahrzeugen ausdrücklich vorbehält, bestätigt lediglich eine aus der Finanzhoheit der Kantone sich ergebende Kompetenz und regelt gewisse Abgrenzungsfragen. Der Entwurf zu einem Bundesgesetz über die Binnenschiffahrt enthält in Art. 59 eine ähnliche Bestätigung der Steuerhoheit der Kantone (BBl 1974 I S. 1580, Amtl.Bull. N 1974 S. 1793 ff.); darnach können die Kantone Schiffe mit Standort in ihrem Gebiet besteuern. Mit dieser Bestimmung wird eine auf Grund der originären Steuerhoheit der Kantone bereits vorhandene Besteuerungsmöglichkeit auch bei Einführung einer bundesrechtlichen Ordnung der Binnenschiffahrt ausdrücklich gewahrt, aber nach dem ursprünglichen Entwurf auf Schiffe mit Standort im Kantonsgebiet beschränkt, unter Ausschluss der sogenannten Wanderboote (vgl. Art. 2 lit. c, Art.

6 WFStG). Ob die Einschränkung in bezug auf die sogenannten Wanderboote schon de lege lata aus einer bundesrechtlichen Norm abgeleitet werden kann, ist hier nicht zu prüfen, da die Beschwerdeführer nicht geltend machen, Art. 2 lit. c WFStG sei verfassungswidrig, weil die Steuerhoheit des Kantons sich nicht auf die anderwärts stationierten, aber von einem st. gallischen Ufer aus in Verkehr gesetzten Boote erstrecke. - Die Frage der interkantonalen Abgrenzung des Rechtes zur Besteuerung von Wasserfahrzeugen wurde auch im Laufe der noch nicht abgeschlossenen Beratung des eidgen. Binnenschiffahrtsgesetzes diskutiert (vgl. Amtl.Bull. N 1974 S. 1793). Ob das WFStG mit der Lösung übereinstimmt, die schliesslich in

der Bundesgesetzgebung getroffen wird, kann und muss hier nicht beurteilt werden. Das Bundesgericht hat sich in diesem Verfahren darauf zu beschränken, die zur Begründung der Verfassungswidrigkeit des angefochtenen Gesetzes vorgebrachten Rügen auf Grund des geltenden Rechts zu prüfen. Die allgemein gegen die Erhebung einer kantonalen Wasserfahrzeugsteuer erhobenen Einwendungen sind nicht stichhaltig. Aus dem Bundesrecht lässt sich nicht ableiten, Wasserfahrzeuge dürften nur mit kostendeckenden Gebühren belastet werden. Auch der Umstand, dass die Wasserfahrzeugsteuer, deren Einführung in erster Linie mit den staatlichen Aufwendungen für die private Schiffahrt begründet worden ist (Botschaft des Regierungsrates im Amtsblatt vom 29. Oktober 1973 S. 1295 ff.), nicht als eigentliche Zwecksteuer ausgestaltet wurde, verstösst weder gegen eine Verfassungsnorm noch gegen eine andere bundesrechtliche Vorschrift. Auch wenn die Erhebung einer Steuer mit bestimmten Staatsausgaben begründet wird, so ergibt sich daraus keine Pflicht des Gesetzgebers, die Verwendung der Erträge dieser Steuer durch gesetzliche Vorschrift zu regeln und eine streng zweckgebundene Steuer zu schaffen. Das Fehlen einer gesetzlichen Zweckbindung macht die angefochtene Wasserfahrzeugsteuer nicht verfassungswidrig.

3. Die Steuerhoheit - die rechtliche und tatsächliche Möglichkeit eines Gemeinwesens, Steuern zu erheben - ist ein Ausfluss der Gebietshoheit (BLUMENSTEIN, a.a.O. S. 32). Die Beschwerdeführer machen geltend, durch die Besteuerung der auf dem Bodensee eingesetzten Boote greife der Kanton St. Gallen über sein Territorium hinaus und verlange eine Steuer auf Objekten, die seiner Steuerhoheit nicht unterstehen. Dieser Einwand wird auf die sogenannte Kondominatstheorie gestützt, wonach der Bodensee ein gemeinsames Herrschaftsgebiet (Kondominium) der Uferstaaten bilden soll. Diese Theorie ist von der Schweiz nie anerkannt worden; Deutschland hat sie während des ersten Weltkrieges aufgegeben (zur Entwicklung und zum heutigen Stand der Kontroverse über die Gebietshoheit: SJK Nr. 466 REALE, Bodensee; GUGGENHEIM, Lehrbuch des Völkerrechts I, S. 347). Selbst wenn man keine Realteilung des Sees, sondern ein Kondominium der Uferstaaten annehmen würde, so wäre schon aus rein praktischen Gründen ein begrenzter Uferstreifen der

ausschliesslichen Herrschaft des Anliegerstaates zuzuweisen. Auch Österreich als Verfechter der Kondominatstheorie beansprucht und anerkennt das ausschliessliche Hoheitsrecht des Uferstaates im sogenannten Haldengebiet, d.h. bis zu einer bestimmten Wassertiefe (DIEZ, Probleme des internationalen Nachbarrechts im Bodenseeraum, in: Festschrift Dr. Simon Frick 1974, S. 109). Boote, die an einem st. gallischen Seeufer ihren gewöhnlichen Standort haben oder für deren Inverkehrsetzung nach den polizeirechtlichen Vorschriften eine Betriebsbewilligung des Kantons St. Gallen notwendig ist, stehen zu diesem Kanton in einer so nahen Beziehung, dass eine auch die Steuerhoheit umfassende tatsächliche und rechtliche Herrschaftsgewalt angenommen werden darf. Ob dies auch für sogenannte Wanderboote zutrifft, welche in einem andern Kanton immatrikuliert

sind und nur vorübergehend vom st. gallischen Ufer aus in Verkehr gesetzt werden, braucht hier - wie bereits dargelegt - wegen Fehlens einer entsprechenden Rüge nicht entschieden zu werden. Auf jeden Fall lässt sich aus der von der Schweiz nie anerkannten Kondominatstheorie nicht ableiten, der Kanton St. Gallen dürfe die am st. gallischen Bodenseeufer stationierten und von diesem Ufer aus in Verkehr gesetzten Schiffe nicht besteuern. Es verletzt keine Vorschrift des Verfassungsrechts, anzunehmen, die auf dem Bodensee verwendeten Wasserfahrzeuge seien der Gebietshoheit und damit auch der Steuerhoheit des Standortkantons oder subsidiär jenes Kantons, der die Betriebsbewilligung erteilte, unterstellt. Indem der Kanton St. Gallen die am st. gallischen Ufer des Bodensees stationierten Boote besteuert, überschreitet er die ihm zustehende Steuerhoheit nicht.

4. Die Beschwerdeführer rügen, dass das WFStG den zur Zeit noch geltenden Vertrag zwischen den Bodenseeuferstaaten betreffend eine internationale Schiffahrts- und Hafenordnung auf dem Bodensee vom 22. September 1867 (aISHO) verletze. Die Erhebung einer Wasserfahrzeugsteuer verstosse überdies gegen die interkantonale Vereinbarung über- die Schiffahrt auf dem Zürichsee und dem Walensee. Kantonales Recht muss den internationalen und interkantonalen Vereinbarungen entsprechen. Mit staatsrechtlicher Beschwerde kann gemäss Art. 84 lit. b und c OG auch die

Verletzung von Konkordaten und von Staatsverträgen gerügt werden. a) Der Kanton St. Gallen anerkennt, dass sich aus Art. 1 Abs. 1 der aISHO vom 22. September 1867 (BS 13, S. 379 ff.) gegen die Erhebung von Wasserfahrzeugsteuern rechtliche Bedenken ergeben (Botschaft zum WFStG, Amtsblatt 1973, S. 1294); die Vertragsstaaten dürfen gemäss Art. 1 Abs. 1 nur die in der vertraglichen Ordnung vorgesehenen Abgaben und Gebühren jeder Art erheben. Das neue Übereinkommen vom 1. Juni 1973, das noch nicht in Kraft gesetzt wurde, enthält kein solches Verbot anderer Abgaben (BBl 1973 S. 961 ff.). Der Regierungsrat erklärt in seiner Vernehmlassung, er werde das WFStG nicht in Kraft treten lassen, bevor die aISHO aufgehoben und durch das neue Übereinkommen vom 1. Juni 1973 ersetzt sei. Das entspricht auch der Stellungnahme in der bereits erwähnten Botschaft zum WFStG. Bei dieser Sachlage erübrigt es sich, zu prüfen, ob die aISHO der Erhebung einer Wasserfahrzeugsteuer entgegenstünde. Der für die Bestimmung des Zeitpunktes des Vollzuges zuständige Regierungsrat (Art. 12 WFStG) hat verbindlich erklärt, er werde die Wasserfahrzeugsteuer erst erheben, wenn die aISHO aufgehoben sei. - Dass das neue Übereinkommen keine Vorschrift enthält, welche die Wasserfahrzeugsteuer verbietet, ist unbestritten. Die aISHO kann der Vorbereitung eines erst nach ihrer Aufhebung in Kraft tretenden Steuererlasses nicht entgegenstehen. Auf Grund der Zusicherung des Regierungsrates über den Zeitpunkt des Vollzugsbeginns des WFStG ist ein Konflikt zwischen diesem Erlass und der aISHO ausgeschlossen. Dass das WFStG möglicherweise mit dem jetzt noch geltenden, aber vor der Aufhebung stehenden Vertrag von 1867 nicht im Einklang steht, führt nicht zu einer Gutheissung der staatsrechtlichen Beschwerde, da der vom Volk angenommene kantonale Erlass erst in Kraft tritt, wenn die allenfalls entgegenstehende staatsvertragliche Bestimmung aufgehoben ist. b) Die Interkantonale Vereinbarung über die Schiffahrt auf dem Zürichsee und dem Walensee vom 15. Februar 1966 enthält in Art. 158 die Bestimmung, dass die Erhebung von Gebühren und der Ersatz von Barauslagen der Vollzugsorgane sich nach Vorschriften der Interkantonalen Schiffahrtskommission richte. Die Schiffahrtskommission erliess ein Reglement,

in welchem u.a. auch das Gebührenwesen in den Art. 130 ff. geordnet wird. Bei den in dieser Weise festgelegten Abgaben handelt es sich um eigentliche Gebühren für bestimmte amtliche Handlungen, wie Schiffsuntersu-

chungen und Schiffsführerprüfungen. Die Frage einer speziellen Besteuerung der Wasserfahrzeuge wird damit nicht berührt. Aus dem auf Grund der interkantonalen Vereinbarung geschaffenen einheitlichen Gebührentarif kann nicht der Schluss gezogen werden, damit habe man jede anderweitige fiskalische Belastung der Wasserfahrzeuge durch die beteiligten Kantone ausschliessen wollen. In der interkantonalen Vereinbarung selber ist im Zusammenhang mit den Vorschriften über die Untiefenbezeichnung, den Sturmwarn- und den Seerettungsdienst (Art. 129 Abs. 3 und 154) ausdrücklich vorgesehen, dass die Kantone die Halter der Schiffe zur Entrichtung eines jährlichen Beitrages an die Kosten dieser besondern Massnahmen verpflichten können. Schon nach dem Wortlaut der Vereinbarung sind somit - neben den Gebühren gemäss einheitlichem Tarif - nach kantonalem Recht abgestufte jährliche Beiträge zulässig. Die Beschwerdeführer vertreten jedoch die Auffassung, damit sei in der Vereinbarung der Kreis der möglichen Abgaben abschliessend geordnet, und eine eigentliche Wasserfahrzeugsteuer verletze daher dieses Konkordat. Der Aufbau der Interkantonalen Vereinbarung lässt den Schluss nicht zu, die beteiligten Kantone hätten sich gegenseitig verpflichtet, keine eigentliche Wasserfahrzeugsteuer zu erheben. Mit Art. 158 Abs. 1 wird eine Vereinheitlichung der Gebühren vereinbart. Art. 129 Abs. 3 und Art. 154 verweisen die Uferkantone auf die Möglichkeit, zur Finanzierung der Untiefenbezeichnung, des Sturmwarn- und Seerettungsdienstes Beiträge zu erheben. Daraus kann nicht gefolgert werden, die fiskalische Belastung mit einer Objektsteuer habe man ausschliessen wollen. Wahrscheinlich wurde bei der Vorbereitung des Konkordates die Möglichkeit einer eigentlichen Besteuerung des Bootsbesitzes gar nicht erörtert. Der interkantonale Vertrag verfolgte in erster Linie polizeiliche Ziele. Trotz der Vereinbarung einer einheitlichen Regelung der Gebühren bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass man Unterschiede der fiskalischen Belastung zwischen den auf den beiden Seen verkehrenden Booten verhindern wollte. Art. 129 und 154 haben

die Möglichkeit unterschiedlicher Kostenüberwälzung auf die Bootshalter geschaffen. Das Fehlen einer Vorschrift über die eigentliche Besteuerung von Wasserfahrzeugen lässt sich nicht als Vereinbarung eines Besteuerungsverbotes interpretieren. c) Der Kanton St. Gallen hat bisher gestützt auf die erwähnten Bestimmungen der Interkantonalen Vereinbarung (Art. 129 und Art. 154) zur teilweisen Deckung der Kosten, die aus der Untiefenbezeichnung sowie aus dem Sturmwarn- und Seerettungsdienst erwachsen, Kostenbeiträge erhoben (Art. 29 ff. der Vollzugsverordnung zu den interkantonalen Vorschriften über die Schiffahrt auf dem Zürichsee und dem Walensee vom 27. Mai 1968). Daraus, dass bisher nur ein Teil der anfallenden Kosten den Besitzern von Motorbooten und Segelschiffen auferlegt wurde, ergibt sich kein verfassungsrechtliches Argument gegen die Zulässigkeit der Wasserfahrzeugsteuer. Das Bundesgericht hat nicht zu prüfen, ob mit der bisherigen Ordnung eine gerechte Kostenverteilung erreicht wurde; denn, wie bereits dargelegt, ist es den Kantonen grundsätzlich nicht verwehrt, Wasserfahrzeuge ohne Beachtung des Verursacher- und Kostendeckungsprinzips mit einer reinen Objektsteuer oder einer Gemengsteuer zu belegen. Ob auch für eine andere Form und Ausgestaltung der fiskalischen Belastung gewichtige Gründe angeführt werden können, ist für die verfassungsrechtliche Überprüfung der vom kantonalen Gesetzgeber gewählten Lösung nicht entscheidend. Nach Einführung der Wasserfahrzeugsteuer soll auf die bisher von den Schiffshaltern am Zürichsee und am Walensee erhobenen Kostenbeiträge (für den Seerettungsdienst usw.) verzichtet werden. Dass dieser in der Botschaft zum WFStG zugesicherte Verzicht im Gesetzestext selber nicht zum Ausdruck kommt, ist kein Grund zur Aufhebung des Gesetzes. Das Versprechen kann zweckmässigerweise durch eine entsprechende Abänderung der Vollzugsverordnung vom 27. Mai 1968 eingehalten werden.

5. a) Die Beschwerdeführer behaupten nicht ausdrücklich, die Verfassung des Kantons St. Gallen verbiete die Erhebung einer Wasserfahrzeugsteuer. In der von ihnen mehr beiläufig angeführten Bestimmung von Art. 55 Ziff. 7 KV wird die Budgetkompetenz des Grossen Rates umschrieben sowie die Kompetenz zur Erhebung der erforderlichen Abgaben und Steuern "nach jeweiligen Gesetzen und Verordnungen" erwähnt.

Inwiefern sich aus dieser Vorschrift ein verfassungsrechtliches Argument gegen das WFStG ableiten lassen soll, wird nicht dargetan. Falls die Beschwerdeführer gestützt auf Art. 55 KV eine eigentliche Rüge erheben wollten, so fehlt dieser Rüge auf jeden Fall die notwendige Substantiierung (Art. 90 Abs. 1 lit. c OG). b) Art. 3 des Steuergesetzes (StG) des Kantons St. Gallen hat (in der Fassung vom 23. Juni 1974) folgenden Wortlaut: "Der Staat erhebt jährlich zur Deckung der Ausgaben, die nicht aus andern Einnahmen bestritten werden können: a) von natürlichen Personen Einkommens-, Beteiligungsgewinn- und Vermögenssteuern; b) von juristischen Personen Reinertrags- und Eigenkapitalsteuern oder an deren Stelle Minimalsteuern; c) von natürlichen und juristischen Personen Grundstückgewinnsteuern." In der Beschwerde wird geltend gemacht, die Erhebung einer Wasserfahrzeugsteuer verstosse gegen diesen Art. 3 StG, da weitere Steuern ohne Abänderung dieser Bestimmung nicht erhoben werden dürften. Diese Rüge, auf die lediglich unter dem Aspekt der Willkür eingetreten werden kann, ist offensichtlich unbegründet. Art. 3 StG enthält schon seinem Wortlaut nach keine abschliessende Aufzählung aller kantonalen Abgaben, die als Steuern zu qualifizieren sind, sondern umschreibt nur die in jenem Abschnitt des Steuergesetzes geregelten Staatssteuern. Dass unter den erwähnten "andern Einnahmen" keine Steuern sein dürften, lässt sich dieser Bestimmung nicht entnehmen. Zudem könnte der Gesetzgeber auf jeden Fall durch einen späteren Erlass von Gesetzesrang eine neue Steuer einführen. Selbst wenn Art. 3 StG ursprünglich als abschliessende Aufzählung aller kantonalen Steuern gemeint gewesen wäre, so stünde eine solche Vorschrift der Schaffung einer neuen Steuer durch einen späteren Erlass der gleichen Stufe nicht entgegen.

6. Art. 27quinquies BV gibt dem Bund die Kompetenz zur Schaffung von Vorschriften über Turnen und Sport der Jugend und verpflichtet ihn zur Förderung von Turnen und Sport der Erwachsenen. Diese Verfassungsnorm verbietet den Kantonen nicht, Einrichtungen und Fahrzeuge, welche der Ausübung eines Sportes dienen, mit einer Objektsteuer zu belegen.

Ein solches Besteuerungsverbot ist auch dem Bundesgesetz über die Förderung von Turnen und Sport vom 17. März 1972 nicht zu entnehmen. Wohl lassen sich aus der verfassungsrechtlichen Verpflichtung des Bundes zur Förderung von Turnen und Sport und aus den gestützt auf Art. 27quinquies BV erlassenen bundesrechtlichen Vorschriften gewisse gesetzgebungspolitische Argumente gegen eine kantonale Besteuerung von "Sportgeräten" ableiten; aber das Bundesrecht verbietet die Erhebung einer solchen Objektsteuer an sich nicht. In welchem Umfange die vom angefochtenen WFStG erfassten Wasserfahrzeuge der Ausübung eines eigentlichen Sportes dienen, ist hier nicht zu untersuchen; denn selbst der Nachweis, dass ein Wasserfahrzeug ausschliesslich der Ausübung einer gemäss Art. 27quinquies BV förderungswürdigen sportlichen Betätigung dient, hätte nicht die Verfassungswidrigkeit der Erhebung einer kantonalen Objektsteuer zur Folge; die bundesrechtlichen Vorschriften über Turnen und Sport schränken die kantonale Besteuerungsmöglichkeit nicht ein.

7. In der Beschwerdeschrift wird die Ausgestaltung der Wasserfahrzeugsteuer in verschiedener Hinsicht beanstandet, ohne dass die Beschwerdeführer aber darlegten, inwiefern die getroffene Regelung gegen Verfassungsnormen verstossen soll. a) Eine Steuer muss nicht nach dem Verursacher- und Kostendeckungsprinzip erhoben werden, auch wenn einer ihrer Zwecke darin besteht, die Verursacher oder Nutzniesser bestimmter staatlicher Aufwendungen fiskalisch zu belasten. Erfolgt diese Belastung nicht durch eine Gebühr oder Vorzugslast, sondern in der Form der eigentlichen Besteuerung nach schematischen Kriterien, so sind gewisse Abweichungen vom Verursacher- und Kostendeckungsprinzip verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden. b) Dass die Vorschriften des WFStG auslegungsbedürftig sind und dass in einzelnen Punkten vielleicht eine klarere, präzisere Regelung möglich wäre, ist kein Grund zur verfassungsrechtlichen Aufhebung des Gesetzes. Sollte

die Interpretation in willkürlicher Weise erfolgen oder andere Verfassungsprinzipien verletzen, so können sich die Betroffenen mit staatsrechtlicher Beschwerde zur Wehr setzen. Dass die gewählte gesetzliche Ordnung als solche verfassungswidrig sei und nicht verfassungskonform ausgelegt werden könne, wird in der Beschwerdeschrift nicht dargetan.

BGE 101 Ia 269 S. 279

Insbesondere erscheinen die Kriterien der Steuerbemessung als sachlich begründet. Wie die Segelfläche im einzelnen zu berechnen ist und nach welcher Methode die Motorenleistung bestimmt werden soll, lässt sich in einem Ausführungserlass noch näher umschreiben. Dass Segelschiffe mit Hilfsmotor sowohl nach der Segelfläche als auch nach der Stärke des Hilfsmotors besteuert werden, stellt keine unhaltbare "Doppelbesteuerung" dar, obschon in der Regel nur die Segel oder nur der Motor und nicht beide gleichzeitig zum Einsatz gelangen. Es ist sachlich durchaus vertretbar, dass für die steuerliche Bewertung eines solchen Bootes Segelfläche und Motorenstärke Berücksichtigung finden. c) Dass Wasserfahrzeuge besteuert werden, andere "Sportgeräte" dagegen nicht, verstösst nicht gegen Art. 4 BV. Abgesehen davon, dass die besteuerten Wasserfahrzeuge nicht alle und nicht ausschliesslich der Ausübung eines eigentlichen Sportes dienen, bestehen für die fiskalische Belastung der Boote ganz besondere Gründe - unerwünscht starke Zunahme der Boote, Notwendigkeit besonderer staatlicher Vorkehren (Sturmwarnungs- und Seerettungsdienst, Untiefenbezeichnung) -, welche für andere "Sportgeräte" nicht gelten. d) Die sogenannten Optimistjollen (Segeljolle "Optimist"), kleine, vorwiegend von Kindern verwendete Segelboote, werden zur Zeit am Bodensee in Ufernähe toleriert, aber nicht formell bewilligt. Am Zürichsee kann für den gleichen Bootstyp auf Gesuch eine eigentliche Betriebsbewilligung erteilt werden (Auskunft des Justiz- und Polizeidepartementes St. Gallen vom 29. Mai 1975). Aus dieser bisherigen unterschiedlichen Behandlung unter dem Aspekt der formellen Bewilligungspflicht ist jedoch nicht der Schluss zu ziehen, der Kanton St. Gallen werde bei der Besteuerung zwischen Optimistjollen am Bodensee und solchen am Zürichsee einen Unterschied machen. Das angefochtene Gesetz lässt die Möglichkeit offen, Optimistjollen durch die Vollzugsverordnung gemäss Art. 3 lit. d als kleines Wasserfahrzeug ohne Motor steuerfrei zu erklären oder sie gemäss Art. 2 - ohne Rücksicht auf das Erfordernis einer Betriebsbewilligung - zu besteuern. Auf jeden Fall ergibt sich aus dem Gesetz selber keine unterschiedliche, rechtsungleiche Behandlung dieses Bootstyps. Es ist Sache des Kantons, dafür zu sorgen, dass die Anwendung des Gesetzes einheitlich erfolgt und dass nicht aus bisherigen Unterschieden

BGE 101 Ia 269 S. 280

der polizeilichen Behandlung sich sachlich unbegründete steuerliche Differenzierungen ergeben.

8. Die Beschwerdeführer bezeichnen die Wasserfahrzeugsteuer als eine gegen Art. 31 BV verstossende Prohibitivsteuer. a) Obschon die Beschwerdeführer mit ihren Schiffen nicht einen Handel oder ein Gewerbe betreiben, können sie als virtuell Betroffene einen Erlass auch mit dieser Rüge anfechten. Sie sind legitimiert, geltend zu machen, das WFStG würde sie in einer Art. 31 BV verletzenden Weise behindern, wenn sie je im Gebiet der Wasserfahrzeuge sich wirtschaftlich betätigen möchten. b) Die Rüge ist jedoch materiell unbegründet. Die Wasserfahrzeugsteuer ist keine Gewerbesteuer. Es handelt sich nicht um eine Abgabe, welche ein einzelnes Gewerbe oder eine Betriebsform in besonderer Weise belastet. Nur auf solche eigentliche Gewerbesteuern bezieht sich das Verbot der sogenannten Prohibitivsteuern (AUBERT, Traité de droit constitutionnel suisse, S. 692 ff., insbes. Ziff. 1945, 1948; BURCKHARDT, Kommentar BV, S. 247 ff.). Einer der Zwecke der Wasserfahrzeugsteuer ist es zwar, der schrankenlosen Ausbreitung des privaten Schiffsverkehrs entgegenzuwirken. Wird dieses

Ziel erreicht, so begrenzt dies auch die Entwicklungsmöglichkeiten des Bootsgewerbes. Wegen dieser möglichen Konsequenz auf einen Gewerbezweig ist aber die Steuer keine Gewerbesteuer, welche unter dem Aspekt von Art. 31 BV zu prüfen wäre. Zudem besteht nicht der geringste Anhaltspunkt dafür, dass diese steuerliche Belastung der Wasserfahrzeuge das Bootsgewerbe in seiner Existenz bedrohen könnte.