

# **BE\_VERWALTUNGSGERICHT 100 2025 23 vom 2. März 2026**

BE Verwaltungsgericht, 2026-03-02, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/be\\_verwaltungsgericht\\_100\\_2025\\_23](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/be_verwaltungsgericht_100_2025_23)

FR: BE\_VERWALTUNGSGERICHT 100 2025 23 du 2 mars 2026

IT: BE\_VERWALTUNGSGERICHT 100 2025 23 del 2 marzo 2026

## **Erwägungen**

### **E. 1.1**

Das Verwaltungsgericht ist zur Beurteilung der Beschwerde als letzte kantonale Instanz gemäss Art. 74 Abs. 1 i.V.m. Art. 76 und 77 des Gesetzes vom 23. Mai 1989 über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG; BSG 155.21) zuständig (vgl. auch Art. 26 Abs. 3 des Gesetzes vom 19. Februar 1990 über die Schifffahrt und die Besteuerung der Schiffe [Schifffahrtsgesetz; BSG 767.1]). Der Beschwerdeführer 1 hat am vorinstanzlichen Verfahren teilgenommen, ist als steuerpflichtiger Halter der drei Schiffe durch den angefochtenen Entscheid besonders berührt und hat ein schutzwürdiges Interesse an dessen Aufhebung oder Änderung (Art. 79 Abs. 1 VRPG). Ob der Rechtsstreit über die Besteuerung der Schiffe auch den Beschwerdeführer 2 in schutzwürdigen Interessen betrifft und dieser deshalb beschwerdebefugt ist, kann mit Blick auf den Ausgang des Verfahrens offenbleiben (vgl. bereits angefochtener Entscheid E. 1.1). Die Bestimmungen über Form und Frist sind eingehalten (Art. 81 Abs. 1 und Art. 32 VRPG). Jedenfalls in Bezug auf den Beschwerdeführer 1 ist auf die Beschwerde einzutreten.

### **E. 1.2**

Das Verwaltungsgericht überprüft den angefochtenen Entscheid auf Rechtsverletzungen hin (Art. 80 Bst. a und b VRPG).

### **E. 2**

Strittig und zu prüfen ist, ob die Motorschiffe mit den Kennzeichen BE-1\_\_\_\_\_, BE-2\_\_\_\_\_ sowie BE-3\_\_\_\_\_ zu Recht nicht von der Steuerpflicht ausgenommen wurden.

### **E. 2.1**

Über seine Einzelunternehmung «...» ist der Beschwerdeführer 1 Halter der drei betroffenen Motorschiffe, die er dem Beschwerdeführer 2 unstreitig exklusiv zur Benutzung überlässt. Der Verein bezweckt gemäss Art. 2 seiner Statuten vom 30. Januar 2020 die Unterstützung aller Seebenutzer bei einer sicheren Durchführung von Aktivitäten auf dem Wasser und «...». Seine Aktivitäten umfassen namentlich Beratungsdienstleistungen, Pikettendienst und Interventionen «im Ereignisfall» in der Form von technischen Hil-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 03.03.2026, Nr. 100.2025.23U, Seite 4 feileistungen und Rettungen (Vorakten SVSA [act. 4A2] pag. 19 Rückseite). Am 19. Februar 2018 nahm das SVSA die drei Schiffe erstmals von der Steuerpflicht aus (Vorakten SVSA [act. 4A2] pag. 13) und verlängerte diese Steuerbefreiung auf Gesuch vom 20. Oktober 2020 hin bis zum 31. Dezember 2023 (Vorakten SVSA [act. 4A2] pag. 20-19). Am 25. November 2023 ersuchte der Beschwerdeführer 1 im Namen des Vereins

erneut darum, die drei Schiffe von der Steuerpflicht auszunehmen. Dieses Gesuch wies das SVSA mit Verfügung vom 21. Dezember 2023 ab.

### **E. 2.2**

Die Gesetzgebung über die Schifffahrt ist Sache des Bundes (Art. 87 der Bundesverfassung [BV; SR 101]), wobei dieser über eine umfassende Gesetzgebungskompetenz verfügt (Markus Kern, in Basler Kommentar, 2015, Art. 87 BV N. 20; vgl. BVR 2016 S. 402 E. 3.1). Die Regelung des Sturmwarn- und Rettungsdienstes hat der Bund indessen weitgehend den Kantonen überlassen (vgl. Art. 26 des Bundesgesetzes vom 3. Oktober 1975 über die Binnenschifffahrt [BSG; SR 747.201]). Die Kantone können zudem Schiffe besteuern, die ihren Standort in ihrem Gebiet haben (oder die ihren Standort in einem anderen Kanton haben und länger als einen Monat auf ihrem Gebiet verwendet werden; Art. 61 Abs. 1 BSG). Für Schiffe, die mit bernischen Kennzeichen versehen sein müssen (zur Immatrikulation und Kennzeichnung der Schiffe vgl. Art. 15 BSG und Art. 16 der Verordnung vom 8. November 1978 über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern [BSV; SR 747.201.1]), ist gemäss Art. 18 Schifffahrtsgesetz grundsätzlich eine Schiffssteuer zu entrichten; steuerpflichtig sind die Halterinnen und Halter der Schiffe. Sie haben die für die Veranlagung erheblichen Tatsachen vor der Inverkehrsetzung eines Schiffes dem SVSA zu melden, das für alle Verfügungen im Zusammenhang mit den Schiffssteuern zuständig ist (Art. 4 Abs. 1 und Art. 9 des Dekrets vom 19. Februar 1990 über die Besteuerung der Schiffe [Schiffssteuerdekret, SSD; BSG 767.2]). Das Schifffahrtsgesetz sieht aber gewisse Ausnahmen von der Schiffssteuer vor: Von der Steuerpflicht ausgenommen sind namentlich Schiffe, die ausschliesslich im Rettungsdienst eingesetzt werden (Art. 19 Bst. c Schifffahrtsgesetz). Auf Gesuch hin wird Haltern oder Halterinnen von solchen Schiffen eine Ausnahme von der Steuerpflicht gewährt. Dies gilt insbesondere für Schiffe, welche im Rahmen von Vereinbarungen zwischen der Kantonspolizei und dem Schiffshalter oder der Schiffshalterin einer Rettungsorganisation zur Ausübung des

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 03.03.2026, Nr. 100.2025.23U, Seite 5 Sturmwarn- und Rettungsdienstes auf bernischen Gewässern eingesetzt werden (Art. 5 der Verordnung vom 24. Oktober 1990 über die Ausnahmen in der Besteuerung der Schiffe [VABS; BSG 767.21]). Das Gesuch hat die vollständigen Daten über den Schiffshalter oder die Schiffshalterin bzw. den Gesuchsteller oder die Gesuchstellerin sowie das betreffende Schiff zu enthalten. Es ist schriftlich einzureichen und bei jedem Schiffswechsel zu erneuern (Art. 11 VABS). Das SVSA überprüft die Voraussetzungen für das Vorliegen einer Ausnahme von der Steuerpflicht in der Regel alle drei Jahre (Art. 10 VABS).

### **E. 2.3**

Die SID hat im angefochtenen Entscheid erwogen, Art. 19 Bst. c Schifffahrtsgesetz meine nur den staatlichen Rettungsdienst. Von der Steuerpflicht seien daher nur Schiffe ausgenommen, mit denen ausschliesslich Rettungsdienstleistungen durch die Kantonspolizei selbst oder in Zusammenarbeit mit ihr erbracht würden. Die Beschwerdeführer hätten mit der Kantonspolizei keine Leistungsvereinbarung abgeschlossen und würden auch keinen Rettungsdienst im Auftrag der Polizei leisten. Das SVSA habe daher das Gesuch um Steuerbefreiung der vom Verein eingesetzten drei Motor-schiffe zu Recht abgewiesen. Die Gutheissung der früheren Gesuche um Ausnahme von der Steuerpflicht begründe – trotz unverändertem Sachverhalt – kein schützenswertes

Vertrauen auf eine erneute Steuerbefreiung. So- dann bestünden keine Hinweise darauf, dass das SVSA den Steuerbefrei- ungstatbestand in gleichgearteten Fällen anders handhabe, weshalb eine rechtsungleiche Behandlung der Beschwerdeführer nicht ersichtlich sei (an- gefochtener Entscheid E. 3 ff.).

#### **E. 2.4**

Die Beschwerdeführer machen demgegenüber geltend, dass nach dem «klaren Wortlaut» von Art. 19 Bst. c Schiffahrtsgesetz sowie Art. 5 Satz 2 VABS eine Zusammenarbeit oder Vereinbarung mit der Kantonspoli- zei keine Voraussetzung für die Steuerbefreiung sei. Die Ausnahme von der Steuerpflicht hänge allein von der ausschliesslichen Verwendung der Schiffe für den Rettungsdienst ab. Eine andere Auslegung laufe auch dem Interesse der allgemeinen Sicherheit auf dem See zuwider, da die Steuerlast die finan- ziellen Mittel für die private Seerettung schmälere. Mit den streitbetroffenen Schiffen seien ausschliesslich Rettungsdienstleistungen (Rettung, techni- sche Hilfeleistungen, nautische Veranstaltungen sowie Bojenkontrollen) er-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 03.03.2026, Nr. 100.2025.23U, Seite 6 bracht worden, weshalb sie von der Steuerpflicht auszunehmen seien. Hinzu komme, dass der Beschwerdeführer 2 auf der Internetseite «www.C.\_\_\_\_\_.ch» explizit als Seerettungsdienst verzeichnet sei und ihm das Bundesamt für Kommunikation (BAKOM) seit Jahren eine Funkkon- zession erteile. Schliesslich verletze der vorinstanzliche Entscheid das Ge- bot des Handelns nach Treu und Glauben und der Rechtsgleichheit (Be- schwerde S. 5 ff.).

#### **E. 3**

Strittig ist, ob die Schiffe der Beschwerdeführer im Rettungsdienst im Sinn von Art. 19 Bst. c Schiffahrtsgesetz eingesetzt werden, obschon die Be- schwerdeführer ihre Rettungsdienstleistungen nicht in Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei erbringen. Entscheidend ist mithin, wie die gesetzliche Regelung, insbesondere der unbestimmte Rechtsbegriff «Rettungsdienst», auszulegen ist.

#### **E. 3.1**

Der Sinngehalt einer Norm ist durch Auslegung zu ermitteln. Aus- gangspunkt jeder Auslegung ist der Wortlaut (grammatikalisches Element). Ist der Normtext nicht klar und sind verschiedene Auslegungen möglich, so muss unter Einbeziehung aller Auslegungselemente nach seiner wahren Tragweite gesucht werden. Zu berücksichtigen sind der Zusammenhang mit anderen Gesetzesbestimmungen (systematisches Auslegungselement), die Entstehungsgeschichte (historisches Auslegungselement) sowie der Sinn und Zweck der Norm (teleologisches Auslegungselement). Gleich wie das Bundesgericht lässt sich das Verwaltungsgericht von einem pragmatischen Methodenpluralismus leiten, der keinem Auslegungselement einen grundsätzlichen Vorrang zuerkennt. Es muss im Einzelfall abgewogen wer- den, welche Methode oder Methodenkombination zu der Lösung führt, die im normativen Gefüge und mit Blick auf die Wertentscheidungen des Ge- setzgebers am meisten überzeugt (statt vieler BVR 2025 S. 409 E. 5.3, 2025 S. 169 E. 3.3, 2024 S. 277 E. 4.1).

#### **E. 3.2**

Gemäss dem Wortlaut von Art. 19 Bst. c Schiffahrtsgesetz sind Schiffe von der Steuerpflicht ausgenommen, wenn sie «ausschliesslich im

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 03.03.2026, Nr. 100.2025.23U, Seite 7 Rettungsdienst eingesetzt werden» (bzw. in der französischen Fassung: «utilisés exclusivement pour le service de secours»). Unter Rettungsdienst bzw. service de secours wird nach allgemeinem Sprachgebrauch der Dienst zur Rettung von Menschen aus (Lebens-)Gefahr verstanden (vgl. <[www.duden.de/rechtschreibung/Rettungsdienst](http://www.duden.de/rechtschreibung/Rettungsdienst)>). Nach dem Wortsinn erfasst Art. 19 Bst. c Schiffahrtsgesetz also jene Schiffe, die einzig und allein für Einsätze zur Hilfeleistung und zum Schutz von Menschen in Gefahrensituationen verwendet werden. Der Gesetzestext verlangt keine Zusammenarbeit mit der C.\_\_\_\_\_, schliesst umgekehrt aber auch nicht aus, dass es einen solchen nicht dennoch braucht, damit die Steuerbefreiung gewährt werden kann. Er erwähnt diese (qualifiziert oder unqualifiziert) nicht und legt damit auch nicht etwa nahe, dass der Rettungsdienst im Sinn der Bestimmung un- abhängig von den Polizeikräften erfolgt. Der Wortlaut von Art. 19 Bst. c Schiffahrtsgesetz ist daher – anders als die Beschwerdeführer meinen (Beschwerde S. 5 ff.) – in Bezug auf das Verhältnis von Schiffen des Rettungsdienstes zur Polizei nicht «klar». Ob der von Privaten erbrachte Rettungsdienst von der Bestimmung erfasst wird, wenn er nicht in Zusammenarbeit mit der Polizei geleistet wird, ergibt sich aus dem Wortlaut folglich nicht eindeutig.

### **E. 3.3**

Das systematische Auslegungselement fragt nach dem Sinn einer Rechtsnorm innerhalb eines Gesetzes und im Verhältnis zu anderen Erlässen (BVR 2025 S. 169 E. 3.6 mit Hinweisen).

#### **E. 3.3.1**

Art. 19 Bst. c Schiffahrtsgesetz steht im vierten Kapitel «Besteuerung der Schiffe» unter dem Artikeltitel «Ausnahmen». Weder in der Bestimmung selber noch in den übrigen Artikeln dieses Kapitels lassen sich Hinweise finden, unter welchen Umständen ein Schiff im Rettungsdienst eingesetzt wird und deshalb von der Steuerpflicht auszunehmen ist. Im unmittelbar vorangehenden dritten Kapitel wird indes der «Rettungsdienst auf dem Wasser» geregelt. Unter systematischen Gesichtspunkten kann also für das Verständnis von Art. 19 Bst. c auf die entsprechenden Bestimmungen abgestellt werden: Art. 16 Schiffahrtsgesetz regelt den «Sturmwarn- und Rettungsdienst». Als Grundsatz hält Abs. 1 vorab fest, dass der Staat einen Sturmwarn- und Rettungsdienst unterhält. Abs. 2 weist sodann der Kantonspolizei die Verantwortung für den Rettungsdienst auf dem Wasser zu und sieht vor,

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 03.03.2026, Nr. 100.2025.23U, Seite 8 dass sie mit den Ufergemeinden, die über eine entsprechende Organisation verfügen, und den privaten Seerettungsdiensten zusammenarbeitet. Abs. 3 konkretisiert die Ausgestaltung dieser Zusammenarbeit dahin gehend, dass mit Gemeinden und Seerettungsdiensten Vereinbarungen über die Ausübung des Sturm- und Rettungsdienstes abzuschliessen sind. Abs. 4 hält schliesslich ergänzend fest, dass die vereinbarten Leistungen angemessen zu entschädigen sind, wobei der Regierungsrat Richtlinien über die Entschädigungen für den Seerettungsdienst erlässt. Aus Art. 16 Schiffahrtsgesetz – insbesondere dessen Abs. 2 und 3 – ergibt sich also, dass grundsätzlich die Kantonspolizei für den Rettungsdienst auf dem Wasser sorgt und dabei auf Unterstützung durch Dritte zurückgreifen kann, die diese Aufgabe aber nur in Zusammenarbeit mit der Polizei wahrnehmen. Wie die Vorinstanz zutreffend erwogen hat (angefochtener Entscheid E. 3.3), enthält das Schiffahrtsgesetz

damit eine klare Beschränkung auf staatliche Rettungsdienstleistungen, d.h. auf Dienste, die durch die Kantonspolizei selber oder in Zusammenarbeit mit ihr erbracht werden. Dies spricht im Umkehrschluss dafür, dass private Seerettungsdienste, die nicht mit der Polizei zusammenarbeiten, keinen Rettungsdienst im Sinn der Ausnahme gemäss Art. 19 Bst. c Schiffahrtsgesetz leisten. Dass demnach mit dem Rettungsdienst im Sinn von Art. 19 Bst. c Schiffahrtsgesetz grundsätzlich nur der öffentliche gemeint ist, lässt sodann bereits Art. 26 BSG erkennen, nach dessen Abs. 1 die Kantone einen öffentlichen Sturmwarn- und Rettungsdienst einrichten können.

### **E. 3.3.2**

Ein entsprechendes – entgegen der Ansicht der Beschwerdeführer auf eine enge Auslegung des Rettungsbegriffs hinweisendes (vgl. Beschwerde S. 7) – Verständnis liegt im Übrigen auch der Konkretisierung der Regelung des Rettungsdiensts auf dem Wasser durch den Regierungsrat zugrunde: Die Seerettungsdienstverordnung vom 1. Juli 2020 (SRDV; BSG 767.32) enthält die Ausführungsbestimmungen zur Zusammenarbeit zwischen der Kantonspolizei und privaten Seerettungsdiensten (Art. 16 Abs. 2 und 4 Schiffahrtsgesetz i.V.m. Art. 1 SRDV). Gemäss Art. 2 SRDV kann die Kantonspolizei zur Erfüllung ihres Rettungsauftrags auf den bernischen Gewässern mit privaten Seerettungsdiensten zusammenarbeiten. Dabei legt sie die Anforderungen an das Personal, die Ausbildung und das Material fest und beaufsichtigt die Erfüllung der übertragenen Aufgaben (Art. 3 Abs. 1), während die privaten Seerettungsdienste Bereitschaft und Einsätze

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 03.03.2026, Nr. 100.2025.23U, Seite 9 nach den Anweisungen der Kantonspolizei leisten und ihr die relevanten Ereignisse melden (Art. 3 Abs. 2). Der Verordnung liegt damit offensichtlich eine Vorstellung des Rettungsdiensts zugrunde, nach der die Polizei die Verantwortung für diesen trägt und Private nur dann eigentlichen Rettungsdienst leisten, wenn sie mit ausgebildetem Personal und konformem Material unter der Aufsicht und Anleitung der Kantonspolizei tätig sind. Dies zeigt gerade auch der Umstand, dass eine Entschädigung für private Seerettungsdienste nur dann ausgerichtet wird, wenn Leistungen im Auftrag des Kantons erbracht werden (Art. 4).

### **E. 3.3.3**

Nicht entscheidend ins Gewicht fällt der von den Beschwerdeführern betonte Umstand (vgl. Beschwerde S. 6 f.), dass gemäss Art. 5 Satz 2 VABS «insbesondere [...] Schiffe, welche im Rahmen von Vereinbarungen zwischen der Kantonspolizei und dem Schiffshalter oder der Schiffshalterin einer Rettungsorganisation zur Ausübung des Sturmwarn- und Rettungsdiensts auf bernischen Gewässern eingesetzt werden», auf Gesuch hin von der Steuerpflicht ausgenommen werden (vgl. vorne E. 2.2). Wie die Vorinstanz zu Recht erwogen hat, vermag eine Verordnungsbestimmung den Geltungsbereich der Regelung im Schiffahrtsgesetzes grundsätzlich nicht auszudehnen (angefochtener Entscheid E. 3.5). Zudem erlaubt Art. 5 VABS keine klaren Rückschlüsse darauf, welches Verständnis der Ausnahmeregelung zugrunde liegt. Die Formulierung mit «insbesondere» mag zwar darauf hindeuten, dass auch andere Schiffe als jene, die Gegenstand einer Vereinbarung mit der Kantonspolizei bilden, von der Steuerpflicht ausgenommen werden können. Direkte Hinweise darauf, dass dieser mögliche Vorbehalt tatsächlich zugunsten von privaten Schiffen gemacht wurde, die unabhängig von der Kantonspolizei für Rettungseinsätze eingesetzt werden, ergeben sich aus der Bestimmung indessen keine.

### **E. 3.3.4**

Das systematische Auslegungselement deutet mithin klar darauf hin, dass unter dem Rettungsdienst gemäss Art. 19 Bst. c Schiffahrtsgesetz nur staatliche Rettungsdienstleistungen zu verstehen sind, die durch die Kantonspolizei selber oder in Zusammenarbeit mit ihr erbracht werden.

### **E. 3.4**

Dieses Verständnis von Art. 19 Bst. c Schiffahrtsgesetz wird durch die Materialien bestätigt: Namentlich führt der Vortrag zum Schiffahrtsgesetz zu der möglichen Steuerbefreiung (gemäss Art. 18 des Entwurfs)

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 03.03.2026, Nr. 100.2025.23U, Seite 10 aus: «Im Lichte der Möglichkeit des Abschlusses von Vereinbarungen, welche auch die angemessene Entschädigung enthalten (Artikel 15 [heute Art. 16]), ist diese Ausnahme von der Steuerpflicht eine Frage der Konsequenz» (Vortrag des Regierungsrats zum Schiffahrtsgesetz, Tagblatt des Grossen Rates 1989, Beilage 72 S. 1 ff., S. 3 [nachfolgend Vortrag Schiffahrtsgesetz]). Der betreffende Verweis auf die Regelung des Rettungsdienstes in Art. 16 stellt zunächst eine direkte Verbindung zwischen dieser Bestimmung und dem heutigen Art. 19 Bst. c Schiffahrtsgesetz her. Weiter lässt er darauf schliessen, dass der Gesetzgeber mit der Steuerbefreiung keine allgemeine Förderung von Rettungsdienstleistungen bezweckt, sondern nur jene Privaten erfassen will, die gestützt auf eine Vereinbarung direkt mit der Kantonspolizei zusammenarbeiten. In den parlamentarischen Beratungen war die Regelung von Art. 19 Bst. c Schiffahrtsgesetz unbestritten und wurde diskussionslos angenommen (vgl. Tagblatt des Grossen Rates 1989 S. 1392 und 1990 S. 245). Der Gesetzgeber hat also die betreffende Ausnahme von der Steuerpflicht als logische Folge der Vereinbarungen verstanden, die gestützt auf Art. 16 Abs. 3 Schiffahrtsgesetz zwischen den privaten Seerettungsdiensten und der Kantonspolizei geschlossen werden, und damit bewusst auf solche Fälle beschränkt.

### **E. 3.5**

Unter dem Gesichtswinkel von Sinn und Zweck der Norm (teleologisches Auslegungselement) ergibt sich schliesslich Folgendes:

#### **E. 3.5.1**

Der ausdrückliche Hinweis im Vortrag zum Schiffahrtsgesetz auf die Entschädigungen für den Rettungsdienst (E. 3.4 hiervor) zeigt zunächst, dass der Gesetzgeber mit der Steuerbefreiung verhindern wollte, dass die Schiffssteuer die Entschädigungen schmälert bzw. dass diese indirekt zur Finanzierung der Steuer herangezogen werden (vgl. die zutreffenden Ausführungen in E. 3.4 des angefochtenen Entscheids). Die ausgerichtete Entschädigung soll nämlich dazu dienen, die Betriebs- und Einsatzbereitschaft der Seerettungsdienste sicherzustellen sowie die konkreten Einsätze angemessen zu vergüten (vgl. Art. 5 SRDV). Der entsprechende Zusammenhang zwischen Vereinbarung, Entschädigung und Steuerbefreiung war vom Gesetzgeber beabsichtigt, was darauf schliessen lässt, dass die Ausnahme von der Steuerpflicht zweckgebunden ist und nur dort greifen soll, wo staatliche Rettungsaufgaben übertragen bzw. übernommen werden. Da dies dann der

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 03.03.2026, Nr. 100.2025.23U, Seite 11 Fall ist, wenn die Polizei mit (ansonsten an sich) privaten Seerettungsdiensten eine

Leistungsvereinbarung abgeschlossen hat, sprechen Sinn und Zweck der Steuerbefreiung in Art. 19 Bst. c Schifffahrtsgesetz ebenfalls dafür, dass der Gesetzgeber die entsprechende Ausnahme von der Schiffssteuer ausschliesslich solchen Seerettungsdiensten gewähren wollte.

### **E. 3.5.2**

Hinzu kommt, dass die Schiffssteuer als Objektsteuer ausgestaltet ist, was bedeutet, dass für die Besteuerung grundsätzlich unerheblich ist, in wessen Eigentum das Schiff steht (vgl. etwa BGE 101 Ia 182 E. 1 hinsichtlich der früheren Schiffssteuer des Kantons Freiburg; zur grundsätzlichen Unterscheidung zwischen Subjekt- und Objektsteuern allgemein etwa Blumenstein/Locher, System des schweizerischen Steuerrechts, 8. Aufl. 2023, S. 203). Die Steuer will bewusst sämtliche Schiffe erfassen, die mit bernischen Kennzeichen versehen sein müssen – vorbehaltlich weniger, gesetzlich geregelter Ausnahmen in Art. 19 Schifffahrtsgesetz (vgl. Art. 18 und 19 Schifffahrtsgesetz; vorne E. 2.2). Das gesetzgeberische Ziel einer trägerschaftsunabhängigen, möglichst umfassenden Besteuerung legt eine restriktive Auslegung der Ausnahmebestimmung nahe (vgl. etwa VGE 2024/93 vom 18.12.2025 E. 4.5 [zur Publ. bestimmt] in Bezug auf die als Objektsteuer ausgestaltete kommunale Liegenschaftsteuer). Der Begriff des Rettungsdienstes ist daher auch unter diesem Gesichtspunkt eng zu verstehen, was dagegen spricht, private Seerettungsdienste, die nicht mit der Polizei zusammenarbeiten, unter ihn zu subsumieren. Dass der Gesetzgeber insbesondere bei der Schiffssteuer die Ausnahmen von der Steuerpflicht zurückhaltend handhaben wollte, zeigt gerade auch die parlamentarische Beratung hinsichtlich möglicher weiterer Ausnahmen. So sah der Grosse Rat von der Erweiterung des Ausnahmekatalogs ab, nachdem in der Debatte darauf hingewiesen wurde, dass mit Blick auf das Gebot der Rechtsgleichheit möglichst alle Schiffshalterinnen und Schiffshalter belasten werden sollten; Ausnahmen seien daher nur in wenigen und zwingend erforderlichen Fällen vorzusehen (vgl. Tagblatt des Grossen Rates 1989 S. 1392 [Votum Schütz] sowie 1990 S. 246 [Votum Schütz] und S. 247 [Votum Tschirren]).

### **E. 3.6**

Zusammenfassend ergibt die Auslegung des Begriffs «Rettungsdienst» gemäss Art. 19 Bst. c Schifffahrtsgesetz, dass es um den öffentlichen Rettungsdienst geht und darunter nur von der Kantonspolizei oder in

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 03.03.2026, Nr. 100.2025.23U, Seite 12 Zusammenarbeit mit ihr erbrachter Dienst zu verstehen ist. Zwar ist der Wortlaut der Bestimmung insoweit unklar (E. 3.2). Aus der systematischen Betrachtung der Norm (E. 3.3), welcher hier einiges Gewicht zukommt, sowie der Entstehungsgeschichte (E. 3.4) ergibt sich indessen deutlich, dass von der Steuerbefreiung lediglich der staatliche Rettungsdienst gemäss Art. 16 Schifffahrtsgesetz erfasst werden soll. Das teleologische Auslegungselement bekräftigt dieses enge Begriffsverständnis (E. 3.5). Nicht ersichtlich ist, dass der Gesetzgeber mit der Steuerbefreiung die Förderung der Seerettung durch private Institutionen, die nicht mit der Polizei zusammenarbeiten, beabsichtigt hätte. Vor diesem Hintergrund steht es nicht im Widerspruch zu Sinn und Zweck der Bestimmung, wenn solchen Privaten für ihre Dienstleistungen durch die Steuerlast (etwas) weniger Mittel zur Verfügung stehen (vgl. Beschwerde S. 7). Die von der SID vorgenommene Auslegung von Art. 19 Bst. c Schifffahrtsgesetz ist somit nicht zu beanstanden. Die Be-

schwerdeführer arbeiten unstreitig nicht mit der Kantonspolizei zusammen und haben mit ihr auch keine Leistungsvereinbarung abgeschlossen (vgl. an- gefochtener Entscheid E. 4). Die streitbetroffenen Schiffe werden damit nicht im Rettungsdienst gemäss Art. 19 Bst. c Schifffahrtsgesetz eingesetzt.

#### **E. 4**

An diesem Ergebnis vermögen die weiteren Einwände der Beschwerdefüh- rer nichts zu ändern:

##### **E. 4.1**

Diese machen zunächst eine Verletzung des Grundsatzes von Treu und Glauben geltend (Vertrauensschutz, Art. 9 BV; Art. 11 Abs. 2 der Ver- fassung des Kantons Bern [KV; BSG 101.1]).

##### **E. 4.1.1**

Die Frage, ob die Voraussetzungen für das Vorliegen einer Aus- nahme von der Steuerpflicht erfüllt sind, wird vom SVSA in der Regel alle drei Jahre überprüft, ohne dass hierfür neue Tatsachen und Beweismittel vorliegen müssten (vgl. Art. 10 VABS; vorne E. 2.2). Bei periodischen Steu- ern gilt, dass in früheren Steuerperioden ergangene Taxationen für spätere Veranlagungen grundsätzlich keine Verbindlichkeit zukommt. Jede Veranla- gung stellt ein eigenes, von früheren Veranlagungen weitgehend unabhän-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 03.03.2026, Nr. 100.2025.23U, Seite 13 giges Verfahren dar, in dem die Behörden sowohl die tatsächliche als auch die rechtliche Ausgangslage vollumfänglich neu (bzw. zutreffender) beurtei- len dürfen. In (formelle) Rechtskraft erwächst jeweils nur die einzelne Veran- lagung, die ausschliesslich für das betreffende Steuerjahr Rechtswirkung entfaltet (vgl. statt vieler BGE 147 II 155 E. 10.5.1, 140 I 114 E. 2.4.3; BVR 2013 S. 506 E. 4.3; aus der jüngeren Praxis etwa VGE 2024/21/22 vom 13.5.2025 E. 5.1). Eine frühere Veranlagung vermag daher grundsätzlich keine schützenswerte Vertrauensgrundlage zu begründen. Dies umso weni- ger, als der Grundsatz von Treu und Glauben im Steuerrecht aufgrund des strengen Legalitätsprinzips nur zurückhaltende Anwendung findet. Der Ver- trauensschutz setzt dabei insbesondere voraus, dass die Betroffenen im be- rechtigten Vertrauen auf eine behördliche Zusicherung oder sonstiges, be- stimmte Erwartungen begründendes Verhalten der Behörden nachteilige Dispositionen getroffen haben, die sie nicht mehr rückgängig machen kön- nen (statt vieler BGE 151 II 364 E. 5.1.1 mit Hinweisen; BVR 2017 S. 540 E. 6.2; VGE 2022/315/316 vom 27.12.2023 E. 3.1).

##### **E. 4.1.2**

Im vorliegenden Fall liegt unbestrittenermassen keine in die Zukunft gerichtete Auskunft oder Verfügung vor. Die Beschwerdeführer sind jedoch der Ansicht, der Umstand, dass das SVSA die streitbetroffenen Schiffe be- reits zweimal von der Steuerpflicht ausgenommen habe, begründe eine ver- trauensbildende Veranlagungspraxis (vgl. Beschwerde S. 10 f.). Dies ist in- dessen nach dem Gesagten gerade nicht der Fall (E. 4.1.1 hiervor). Eine Praxisänderung ist sodann nicht ersichtlich: Zwar trifft es zu, dass das SVSA die Gesuche der Beschwerdeführer vom 29. November 2017 bzw. 11. Ja- nuar 2018 und vom 20. Oktober 2020 um Ausnahme von der Steuerpflicht gutgeheissen hat (vorne E. 2.1; Vorakten SVSA [act. 4A2] pag. 6, 8 f., 19). Dabei ging es aber – wohl unter anderem aufgrund der Mitteilung des Fach- stellenleiters der C.\_\_\_\_\_ vom 11. Februar 2018, wonach aus

Sicht der Polizeivertreter die Erteilung der Bewilligung zum Führen von Blaulicht unproblematisch sei (Vorakten SVSA [act. 4A2] pag. 11), sowie den Ausführungen im Gesuch zum Führen eines «blauen Blinklichts» vom 8. Februar 2018 (Vorakten SVSA [act. 4A2] pag. 10) – davon aus, dass der Beschwerdeführer 2 mit der C. \_\_\_\_\_ zusammenarbeitet (vgl. Vernehmlassung vom 15.2.2024, Vorakten SID [act. 4A1] pag. 17 ff.). Eine entsprechende Vereinbarung bestand indessen nicht (vgl. Gesuch zur Steuerbefreiung der Ret-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 03.03.2026, Nr. 100.2025.23U, Seite 14 tungsboote vom 11.1.2018, Vorakten SVSA [act. 4A2] pag. 9). Wenn das SVSA das jüngste Gesuch der Beschwerdeführer vom 25. November 2023 deswegen abschlägig beurteilt, hat es damit die tatsächliche Ausgangslage anders beurteilt als zuvor. Das ist zulässig und stellt keine Praxisänderung dar. Im Übrigen fehlt es entgegen den Ausführungen der Beschwerdeführer (Beschwerde S. 10) ohnehin an einer Vertrauensbetätigung: In Bezug auf das hier allein Verfahrensgegenstand bildende Gesuch vom 25. November 2023 ist eine solche weder geltend gemacht noch ersichtlich. Auch mit Blick auf die früheren Anträge liegt indes keine Vertrauensgrundlage vor, zumal der Beschwerdeführer 2 bereits am 9. November 2017 (Vorakten SVSA [act. 4A2] pag. 3) und damit vor seinem ersten Gesuch um Steuerbefreiung gegründet wurde (Vorakten SVSA [act. 4A2] pag. 6) und keine Zusicherung einer späteren Ausnahme von der Steuerpflicht vorliegt. Die streitbetroffenen drei Schiffe befanden sich im Zeitpunkt der ersten Steuerbefreiung sodann bereits im Eigentum des Beschwerdeführers 1 (vgl. Schreiben vom 12.1 und 15.1.2018, Vorakten SVSA [act. 4A2] pag. 9 f.). Die Beschwerdeführer können sich damit nicht mit Erfolg auf den Grundsatz von Treu und Glauben bzw. den Vertrauensschutz berufen.

#### **E. 4.2**

Weiter machen die Beschwerdeführer geltend, es liege ein Verstoß gegen das Rechtsgleichheitsgebot (Art. 8 Abs. 1 BV; Art. 10 Abs. 1 KV) vor. Dies, weil «eine Ungleichbehandlung zwischen dem bisherigen und dem zukünftigen Sachverhalt» vorliege, wenn das SVSA den gleichen Sachverhalt anders auslege (Beschwerde S. 10). Die Beschwerdeführer übersehen dabei, dass das Gebot der Rechtsgleichheit nur zwischen verschiedenen Rechtssubjekten gilt und Sachverhalte, die ausschliesslich ein- und denselben Rechtsträger betreffen, nicht erfasst (BGE 129 I 161 E. 3.1; Bernhard Waldmann, in Basler Kommentar, 2015, Art. 8 BV N. 23). Die Beschwerdeführer machen zwar am Rand auch geltend, ähnliche Seerettungsdienste seien vom SVSA anders beurteilt worden als sie (vgl. Beschwerde S. 10). Es handelt sich indes um ein pauschales und gänzlich unsubstanziertes Vorbringen, das als solches von vornherein keinen Anspruch auf eine Gleichbehandlung im Unrecht zu verschaffen vermag; hierfür wäre zudem eine ständige rechtswidrige Praxis des SVSA erforderlich (zu den strengen Voraussetzungen vgl. statt vieler BGE 146 I 105 E. 5.3; BVR 2024 S. 208 E. 5.2). In-

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 03.03.2026, Nr. 100.2025.23U, Seite 15 soweit kann auf die zutreffenden Erwägungen der Vorinstanz verwiesen werden (angefochtener Entscheid E. 5.4), welchen nichts beizufügen ist.

#### **E. 5**

Wie sich aus dem Dargelegten ergibt, werden die Schiffe mit den Kennzeichen BE-1\_\_\_\_\_, BE-2\_\_\_\_\_ sowie BE-3\_\_\_\_\_ nicht im Rettungsdienst gemäss

Art. 19 Bst. c Schiffahrtsgesetz eingesetzt, da die Beschwerdeführer unstreitig nicht mit der Polizei zusammenarbeiten und mit ihr auch keine Leistungsvereinbarung abgeschlossen haben. Schon aus diesem Grund ist die SID folglich zu Recht davon ausgegangen, dass die Voraussetzungen für eine Steuerbefreiung nicht gegeben sind. Damit kann offenbleiben, ob mit den Schiffen der Beschwerdeführer ausschliesslich Rettungsdienstleistungen erbracht werden (vgl. angefochtener Entscheid E. 4) und auf die diesbezüglichen Ausführungen (vgl. Beschwerde S. 7 ff.) – namentlich die Erwähnung des Beschwerdeführers 2 auf einer nationalen Webseite zur Seerettung (Beschwerde S. 5, 8, 10) und dessen Funkkonzession (Beschwerde S. 5 f.; Beschwerdebeilage 2 [act. 1C]) – braucht nicht näher eingegangen zu werden. Die Besteuerung der Schiffe ist auch im Licht der angerufenen Grundrechte rechtmässig (E. 4 hiervor). Der von den Beschwerdeführern verschiedentlich beantragte Augenschein (vgl. Beschwerde S. 4, 11) lässt keine entscheidungswesentlichen Erkenntnisse erwarten, weshalb darauf zu verzichten ist (vgl. zur antizipierten Beweismwürdigung statt vieler BGE 147 IV 534 E. 2.5.1, 144 II 427 E. 3.1.3; BVR 2023 S. 326 E. 4.3). Die Beschwerde erweist sich damit als unbegründet und ist sowohl hinsichtlich des Haupt- als auch hinsichtlich des Eventualbegehrens abzuweisen, soweit auf sie einzutreten ist (vgl. vorne E. 1.1).

Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Bern vom 03.03.2026, Nr. 100.2025.23U, Seite 16

## **E. 6**

Bei diesem Ausgang der Verfahren werden die Beschwerdeführer kostenpflichtig (Art. 26 Abs. 3 Schiffahrtsgesetz i.V.m Art. 108 Abs. 1 und 2 VRPG). Parteikosten sind keine zu sprechen (Art. 26 Abs. 3 Schiffahrtsgesetz i.V.m Art. 108 Abs. 3 und Art. 104 Abs. 1 und 3 VRPG). Demnach entscheidet das Verwaltungsgericht:

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.