



# Schaffhauser Abstimmungs-Magazin

zur Volksabstimmung vom 9. Februar 2025

## Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern

## **Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern**

In Kürze	Seite	2
Zur Sache	Seite	4
Erwägungen des Kantonsrates	Seite	13
Beschluss des Kantonsrates	Seite	14

## Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern

Mit der vorliegenden Änderung soll das über 56-jährige Gesetz über die Strassenverkehrssteuern (SHR 645.100) nach zeitgemässen Kriterien überarbeitet und im Einklang mit der kantonalen Klimastrategie optimal auf die zukünftige Mobilität ausgerichtet werden. Die Änderung umfasst die leichten Motorwagen (< 3,5 t) und damit primär die Personenwagen mit dem Ziel, die Attraktivität einer umweltschonenden Mobilität zu erhöhen, ohne bestimmte Motorfahrzeuge von der Steuer zu befreien. Das neue Bemessungsmodell ist ökologisch sinnvoll und praxistauglich ausgestaltet sowie technologieoffen und ertragsneutral. Eine aktive Lenkungswirkung steht aufgrund des tiefen Steuerniveaus im Kanton Schaffhausen nicht im Vordergrund. Von der Änderung nicht betroffen sind die übrigen Fahrzeugarten, wie schwere Motorwagen, Motorräder, gewerbliche Traktoren und landwirtschaftliche Motorfahrzeuge.

Die vorliegende Gesetzesrevision trägt sowohl dem Grundsatz der Rechtsgleichheit als auch dem Technologiewandel beim motorisierten Individualverkehr Rechnung, indem neu alle leichten Motorwagen, unabhängig von ihrer jeweiligen Antriebstechnologie, nach dem gleichen Berechnungsmodell besteuert werden. Damit wird

die Besteuerung der Elektroautos, die heute auf Verordnungsebene geregelt ist, zukünftig im Gesetz verankert und die bestehende Ungleichheit der Bemessungsgrundlagen eliminiert. Die wichtigsten Merkmale der Änderung sind:

- Der zu erzielende Steuerertrag wird in Form der «Basissteuer-summe» per Gesetz vorgegeben und ist ertragsneutral. Damit gehört der Kanton Schaffhausen auch in Zukunft zu den steuergünstigsten Kantonen in der Schweiz.
- Das Berechnungsmodell stellt das Ertragsniveau der Strassenverkehrssteuern langfristig sicher, wodurch die Finanzierung des Strassenunterhalts gewährleistet ist.
- Die Berechnungsmethodik ist für alle Personenwagen bzw. leichten Motorwagen gleich, unabhängig von der Antriebstechnologie des Fahrzeugs.
- Die Berechnung der Strassenverkehrssteuer erfolgt anhand des Leergewichts, des Hubraums und der Antriebsleistung des Fahrzeugs. Es gilt für alle leichten Motorwagen ein Mindeststeuerbetrag von 100 Franken.
- Die Berechnung der Strassenverkehrssteuer ist sehr einfach, da die nötigen Fahrzeugdaten (Leer-

gewicht, Hubraum, Leistung) dem Fahrzeugausweis entnommen werden können. Die übrigen Berechnungsfaktoren werden jährlich vom Strassenverkehrsamt publiziert bzw. wird ein Online-Steuerrechner eingerichtet (bereits jetzt findet sich eine Vorabversion zur Berechnung der künftigen Verkehrssteuer unter [sh.ch/stva/steuerberechnung](http://sh.ch/stva/steuerberechnung)).

- Die Berechnungsmethodik orientiert sich an den Anteilen der Fahrzeuge mit / ohne Verbrennungsmotoren des massgeblichen Fahrzeugbestands sowie an den durchschnittlichen Fahrzeugdaten (siehe oben).

Der Kantonsrat hat der vorliegenden Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern am 26. August 2024 mit 39 Ja- zu 18 Nein-Stimmen bei einer Enthaltung zugestimmt. Der Regierungsrat und der Kantonsrat empfehlen den Stimmberechtigten dieser Gesetzesänderung zuzustimmen.

Scannen Sie den QR-Code, um zum **Erklärvideo zur Vorlage** zu gelangen.  
(Video ab dem 9. Januar 2025 verfügbar)



## 1. Ausgangslage

Mit der Motion Nr. 2020/4 «Einführung CO<sub>2</sub>-abhängige Strassenverkehrssteuer» wurde der Regierungsrat beauftragt, das Gesetz über die Strassenverkehrssteuern zu überarbeiten. Die Revision sollte primär die Personenwagen umfassen mit dem Ziel, die Attraktivität einer umweltschonenden Mobilität zu erhöhen, ohne bestimmte Motorfahrzeuge von der Steuer zu befreien.

Als 1968 das bis heute unverändert geltende Gesetz über die Strassenverkehrssteuern beschlossen wurde, gab es noch keine Abgasvorschriften. Diese wurden in der Schweiz erst zu Beginn der siebziger Jahre eingeführt. Der Personenwagenbestand im Kanton Schaffhausen betrug damals 12'927 Fahrzeuge. In der Zwischen-

zeit hat sich dieser Bestand vervierfacht. Gleichzeitig wurden neue Antriebstechnologien wie Hybrid- oder Elektroantriebe entwickelt und auf den Markt gebracht, die damals kaum Bedeutung fanden. So ist heute die Besteuerung der Elektroautos auf Verordnungsebene geregelt, was angesichts ihres bedeutenden Anteils an den Neuzulassungen weder zeitgemäss noch rechtsgenügend ist.

Mit der vorliegenden Gesetzesänderung wird die Besteuerung der Elektroautos deshalb neu im Gesetz verankert und die bestehende Ungleichheit der Bemessungsgrundlagen eliminiert. Das vorgeschlagene Bemessungsmodell ist ökologisch sinnvoll und technologieoffen ausgestaltet, ohne zu einer substantiellen Erhöhung der Besteuerung von Verbrennerfahrzeugen zu führen.

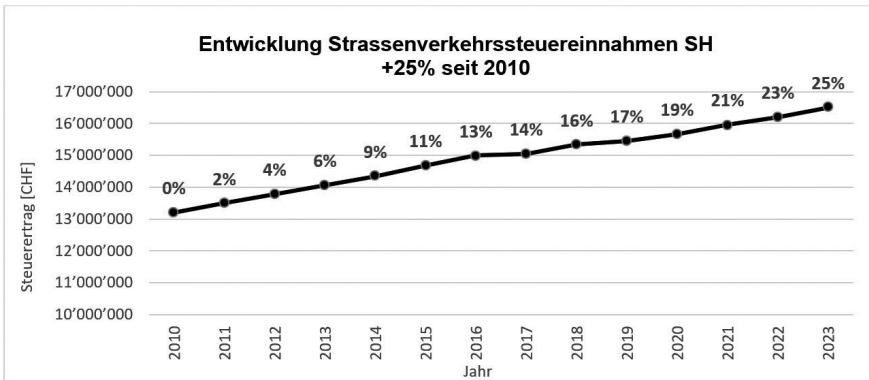


Abb. 1: Entwicklung Strassenverkehrssteuereinnahmen Kanton SH seit 2010.

## 2. Entwicklung der Strassenverkehrssteuern; Festlegung der Basissteuersumme

Die Einnahmen der Strassenverkehrssteuern sind in den vergangenen Jahren kontinuierlich angestiegen, was im Wesentlichen auf die stetige Zunahme des Fahrzeugbestands zurückzuführen ist (siehe Abb. 1, S. 4).

Die Einnahmen aus den Strassenverkehrssteuern betragen 2023 insgesamt rund 16.5 Millionen Franken. Mit der vorliegenden Gesetzesrevision wird der Steueranteil der leichten Motorwagen mittels Basissteuersumme

auf 14.5 Millionen Franken festgelegt. Diese Summe orientiert sich am Steuerertrag der leichten Motorwagen im Jahr 2022, wobei zukünftige Veränderungen des Fahrzeugbestands gegenüber dem Vorjahr mittels Korrekturfaktor «K-Faktor» berücksichtigt werden.

Wie die nachfolgende Übersicht über die Abgaben der meistverkauften Fahrzeuge 2023 zeigt, gehört der Kanton Schaffhausen zu den steuergünstigsten Kantonen. Dank der ertragsneutralen Ausgestaltung durch Vorgabe der Basissteuersumme wird dies auch zukünftig so bleiben.

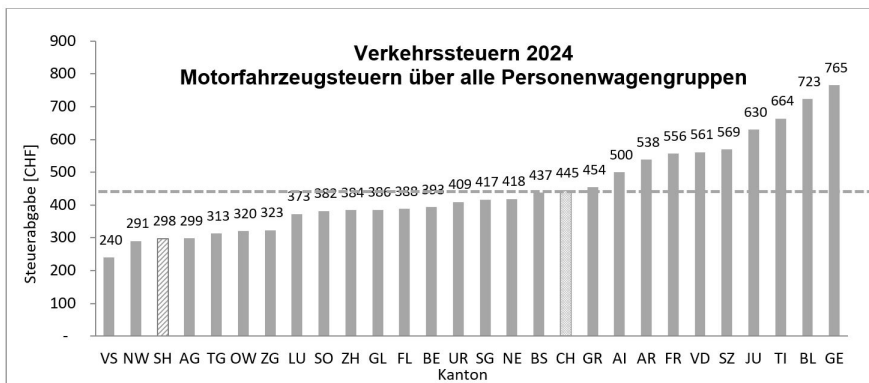


Abb. 2: Übersicht Kantone Verkehrssteuern 2024 der meistverkauften Fahrzeuge 2023.

Datenquelle: asa, Stand: 07/2024

### 3. Neues Berechnungsmodell für leichte Motorwagen

#### 3.1. Anwendungsbereich

Das neue Modell zur Steuerberechnung gilt für die leichten Motorwagen (Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbusse, leichte Sattelmotorfahrzeuge und leichte Motorwagen), welche knapp 80 % des Schaffhauser Motorfahrzeugbestands ausmachen und heute auf Basis des Motorenhubraums (Elektroautos auf Basis der Antriebsleistung) besteuert werden. Die übrigen Fahrzeugarten, wie schwere Motorwagen, Motorräder, gewerbliche Traktoren und landwirtschaftliche Motorfahrzeuge sind von der Änderung nicht betroffen.

#### 3.2. Bemessungsgrundlagen Hubraum, Leergewicht und Leistung

Die neuen Bemessungsgrundlagen sollen für den praxistauglichen Vollzug geeignet und in ökologischer Hinsicht sinnvoll sein, um die Attraktivität

einer umweltschonenden Mobilität zu erhöhen. Ein direkter CO<sub>2</sub>-Bemessungsansatz gestaltet sich schwierig, da rund 16 % der leichten Motorwagen mit Verbrennungsmotoren über keine Angaben zum CO<sub>2</sub>-Wert verfügen, weshalb für die Steuerberechnung dieser Fahrzeuge eine Sonderlösung gefunden werden müsste.

Folgende Fahrzeugdaten weisen hingegen eine gute Korrelation mit dem Treibstoffverbrauch bzw. mit den CO<sub>2</sub>-Emissionen auf und tragen sowohl dem ökologischen Aspekt als auch den Voraussetzungen für einen fairen und praxistauglichen Vollzug Rechnung:

- Hubraum
- Leergewicht
- Leistung

Die drei Bemessungsgrundlagen können dem Fahrzeugausweis entnommen werden, was die transparente Nachvollziehbarkeit für die Fahrzeughalterin und den Fahrzeughalter ermöglicht und den Vollzugaufwand verringert (siehe Abb. 3, S. 7).

27	Plätze: Places: Posti: Plazs:	Total Total Totale Total	5	2 vorne) avant) anteriori) davant)	30	Leergewicht Poids à vide Peso a vuoto Paísa da vid	kg	**1439
18	Stamnummer N° matricule N. di matricola Nr. da matricia		301.549.933		32	Nutz-/Sattellast Charge utile/selle Carico utile/sella Chargia ulla/sella	kg	**411
24	Typengenehmigung Réception par type Approvazione del tipo Approvaziun dal tip		1XG5 47		33	Gesamtgewicht Poids total Peso totale Paísa totala	kg	**1850
37	Hubraum Cylindrée Cilindrata Cilindrada	cm³	1591		35	Gewicht des Zuges Poids de l'ensemble Peso del convoglio Paísa cumposiziun	kg	**
76	Leistung Puissance Potenza Prestaziun	kW	150		31	Anhängelast Poids remorquable Carico rimorchiato Chargia annexa	kg	**

Abb. 3: Bemessungsgrundlagen im Fahrzeugausweis.

### 3.3. Berechnung des Steuerbetrags

Die fällige Strassenverkehrssteuer ergibt sich aus der Summe der Steueranteile «Leergewicht», «Hubraum» und «Leistung», wobei ein Mindeststeuerbetrag von 100 Franken gilt. Die Gewichtung dieser Steueranteile erfolgt über drei jährlich berechnete Faktoren «X», «Y» und «Z»:

$$\text{Steuerbetrag} = (x \cdot \text{Leergewicht}) + (y \cdot \text{Hubraum}) + (z \cdot \text{Leistung})$$

Die Berechnung der Faktoren «X», «Y» und «Z» ist im Gesetz festgelegt und orientiert sich am Mix des Fahrzeugbestands der leichten Motorwagen (Anteil Fahrzeuge mit und ohne Verbrennungsmotoren) sowie an den Durchschnittswerten des Hubraums,

des Leergewichts und der Leistung der in Verkehr gesetzten Fahrzeuge. Mit diesen Faktoren wird das Erreichen des erzielten Steuerertrags unter Berücksichtigung der ökologischen und fahrzeugtechnischen Kriterien sichergestellt. Die Berechnung der Faktoren «X», «Y» und «Z» nimmt das Strassenverkehrsamt einmal jährlich anhand der kantonalen Fahrzeugbestandsdaten vor und publiziert diese für das folgende Kalenderjahr. Mit diesen Angaben können die Steuerabgaben eines Fahrzeugs einfach berechnet werden. Zudem steht ein Online-Steuerrechner auf der kantonalen Website zur Verfügung (Bereits jetzt findet sich eine Vorabversion zur Berechnung der künftigen Verkehrssteuer unter [sh.ch/stva/steuerberechnung](http://sh.ch/stva/steuerberechnung)).



### 3.4. Rechenbeispiele Steuerbelastung - aktuell und Zukunftsszenario















Fahrzeug Rechenbeispiele		Treibstoff	Steuerabgabe in Franken pro Jahr:		
			ALT bisherige Regelung	NEU bei aktuell 3.5% Anteil E-Fahrzeuge	ZUKUNFT Szenario bei 30% Anteil E-Fahrzeuge
Datenbasis: Fahrzeugbestand 30.09.2024					
	<b>VW Polo 1.0 TSI</b> Personenwagen, 1220 kg, 999 ccm, 70 kW	Benzin	144	136	176
	<b>Mercedes-Benz CLA 250 e (PHEV)</b> Personenwagen, 1725 kg, 1332 ccm, 118 kW	Benzin/ Elektro	192	182	243
	<b>KIA Niro 1.6 (PHEV)</b> Personenwagen, 1651 kg, 1580 ccm, 77.2 kW	Benzin/ Elektro	216	213	263
	<b>VW Golf Variant</b> Personenwagen, 1425 kg, 1984 ccm, 85 kW	Benzin	264	265	312
	<b>Porsche Carrera (Veteran)</b> Personenwagen, 1100 kg, 2992 ccm, 147 kW	Benzin	384	398	453
	<b>Jeep Grand Cherokee TH</b> Personenwagen, 2545 kg, 6166 ccm, 522 kW	Benzin	768	828	997
	<b>Renault Zoe</b> Personenwagen, 1605 kg, 100 kW	Elektro	162	100	100
	<b>Tesla Model 3 Long Range</b> Personenwagen, 1919 kg, 366 kW	Elektro	324	100	139
	<b>Dodge RAM 1500</b> Lieferwagen, 2750 kg, 5654 ccm, 294 kW	Benzin	708	754	874
	<b>Renault Master dCi150</b> Lieferwagen, 2237 kg, 2299 ccm, 110 kW	Diesel	300	309	378
	<b>Renault Kangoo ZE</b> Lieferwagen, 1620 kg, 44 kW	Elektro	129	100	100
	<b>Mercedes-Benz MP 250 4m (Wohnmobil)</b> Leichter Motorw., 2750 kg, 2143 ccm, 140 kW	Diesel	288	291	377
	<b>FIAT-Dethleffs Trend T 7057 (Wohnmobil)</b> Leichter Motorw., 3158 kg, 2287 ccm, 110 kW	Diesel	300	310	397
	<b>Hyundai NEXO</b> Personenwagen, 1949 kg, 120 kW	Wasserstoff	120	100	100

Abb. 4: Steuerbelastung Fahrzeug-Beispiele (Ø Leergewicht und Ø Leistung aller Fahrzeuge bei Zukunftsszenario kalkulatorisch angepasst).

### 3.5. *Elektrofahrzeuge (BEV), Fahrzeuge mit Wasserstoff-Brennstoffzellen (FCEV) und Hybridfahrzeuge (HEV, PHEV)*

Bei der Steuerberechnung von Fahrzeugen mit reinem Elektroantrieb (BEV) bzw. von Fahrzeugen mit Wasserstoff-Brennstoffzellen (FCEV) wird der Hubraum mit 0 ccm berücksichtigt. Damit werden Fahrzeuge, welche im Sinne der Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs keinen unmittelbaren CO<sub>2</sub>-Ausstoss generieren, steuerlich entlastet. Die Berechnungsmethodik eignet sich auch für Hybridfahrzeuge, welche sowohl über einen Verbrennungs- als auch über einen Elektromotor und einen Batteriespeicher verfügen.

### 3.6. *Fahrzeuge mit anderen Antriebstechnologien*

Ebenso eignet sich die Berechnungsmethodik für Fahrzeuge mit anderen Antriebstechnologien mit Treibstoffen, wie beispielsweise Erdgas, Flüssiggas, Alkohol oder Weitere. Sobald kein Verbrennungsmotor mit einem Hubraum vorhanden ist, wird der Hubraumanteil einfach mit 0 ccm berücksichtigt. Auch andere - noch nicht verbreitete Technologien (z.B. Druckluftantriebe) - welche im Sinne der Dekarbonisierung des motorisierten Indi-

vidualverkehrs keinen unmittelbaren CO<sub>2</sub>-Ausstoss generieren, werden mit 0 ccm Hubraum berechnet, wodurch die Technologieunabhängigkeit gewährleistet ist.

### 3.7. *Verzicht auf Bonus-/ Malus- oder Rabatt-System*

Die Einführung eines Bonus-/ Malus-Systems zur befristeten Förderung von umweltfreundlichen Fahrzeugen ist aus ökologischer Sicht nicht sinnvoll, weil damit die Pflege und Nutzung älterer Fahrzeuge benachteiligt würde. Unter Berücksichtigung der Gesamt-Ökobilanz kann es sinnvoller sein, ein fahrtüchtiges altes Auto mit geringer jährlicher Kilometerleistung weiter zu betreiben, anstatt es durch ein neues zu ersetzen. Auch mit einem Rabattsystem kann befristet ein Anreiz gesetzt werden, um die Marktdurchdringung von emissionsarmen Fahrzeugen zu forcieren. Aufgrund der tiefen durchschnittlichen Besteuerung der Motorfahrzeuge im Kanton Schaffhausen lässt sich jedoch keine relevante Lenkungswirkung erreichen und die wegfallenden Steuererträge müssten anderweitig kompensiert werden. Im Übrigen vereinfacht der Verzicht auf ein Bonus-/ Malus- oder Rabatt-System die Steuerkalkulation deutlich und macht sie transparent und anwenderfreundlich.

### 3.8. Fahrzeuge mit Wechsel-Kontroll-schildschild

Die Abgabe der Fahrzeuge mit Wechselschilder setzt sich heute aus einem Grundbetrag und einem hubraumabhängigen Zuschlag zusammen, was für Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotor (z.B. Elektroauto) ungeeignet ist. Neu erfolgt die Abgabe für die Verwendung von Wechselschildern bei leichten Motorwagen über einen Fixbetrag, wodurch die Gleichbehandlung unabhängig von der Antriebs-technologie des Fahrzeugs sichergestellt wird. Für das Fahrzeug der höchsten Steuerklasse wird, wie bisher, der volle Betrag erhoben. Für die weiteren Fahrzeuge beträgt die Abgabe neu pauschal 70 Franken.

### 3.9. Eigenschaften des neuen Berechnungsmodells

Abbildung 5 zeigt, wie sich der Steuerertrag in Abhängigkeit der Entwicklung des Fahrzeugbestands aus den Steueranteilen der Fahrzeuge mit und ohne Verbrennungsmotor zusammensetzt. Der Anteil Elektrofahrzeuge am Bestand der leichten Motorwagen betrug am 30. September 2024 rund 3.5 Prozent, weshalb der wesentliche Anteil des Steuerertrags derzeit durch die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor generiert wird. Mit zunehmendem Anteil an Elektrofahrzeugen, sinkt der Steueranteil der Verbrennerfahrzeuge, während die Elektrofahrzeuge einen grösseren Steueranteil generieren müssen. Das Berechnungsmodell stellt sicher, dass die Summe der Steuererträge (Basissteuersumme) unabhängig der Antriebsart stets konstant bleibt.

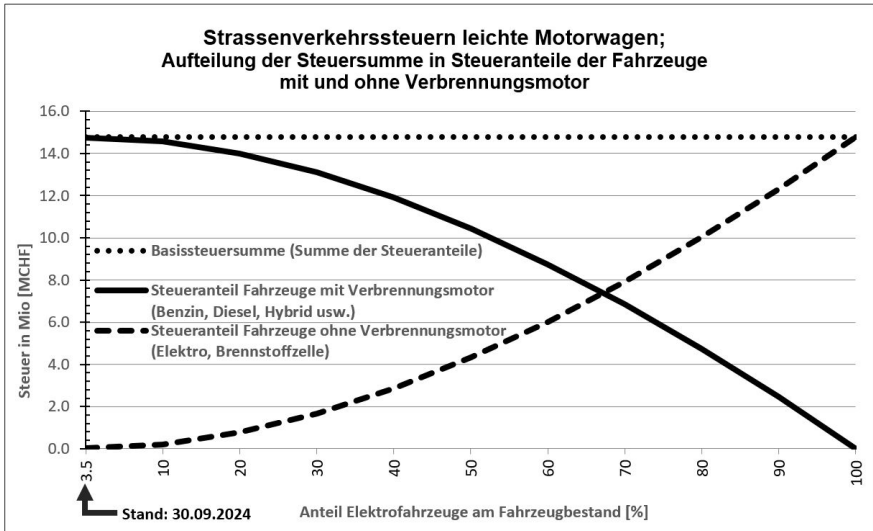


Abb. 5: Aufteilung der Steuersumme in Steueranteile der Fahrzeuge mit und ohne Verbrennungsmotor. Datenbasis: Fahrzeugbestand 30.09.2024 mit kalk. Anpassung Zukunftsszenario

Abbildung 6 zeigt die Steuerabgabe für zwei Fahrzeuge mit durchschnittlichen Bemessungsdaten in Abhängigkeit der Entwicklung des Fahrzeugbestands (zunehmende Durchdringung der Elektromobilität). Einmal für ein durchschnittliches Verbrennerfahrzeug und einmal für ein durchschnittliches Elektroauto. Das Durchschnitts-Verbrennerfahrzeug wird bei der Einführung des neuen Berechnungsmodells nahezu gleich besteuert wie bisher; die Steuerabgabe beträgt rund 265 Franken. Bei zunehmender Elektrifizierung des Fahrzeugbestands nimmt die Steuerbelastung dann moderat zu, wobei selbst bei theoretischen 100 Prozent Elektroauto-Anteil die Steuer des «letzten» Verbrennerfahrzeugs mit rund 440 Franken

gerade einmal auf das heutige Durchschnittsniveau der Schweiz zu liegen käme. Die Steuer für das Durchschnitt-Elektroauto fällt anfänglich tief aus, da die Faktoren für das Leergewicht und die Leistung erst mit zunehmender Elektrifizierung des Fahrzeugbestands Gewicht erlangen. Deshalb kommt anfänglich der Mindeststeuerbetrag von 100 Franken zum Tragen. Bei der Einführung des neuen Berechnungsmodells resultiert dadurch für Elektrofahrzeuge eine Vergünstigung gegenüber der heutigen Besteuerung, ohne dass dadurch die Verbrennerfahrzeuge merklich mehrbelastet werden. Bei zunehmender Elektrifizierung des Fahrzeugbestands nimmt die Steuerbelastung der Elektroautos dann ebenfalls moderat zu.

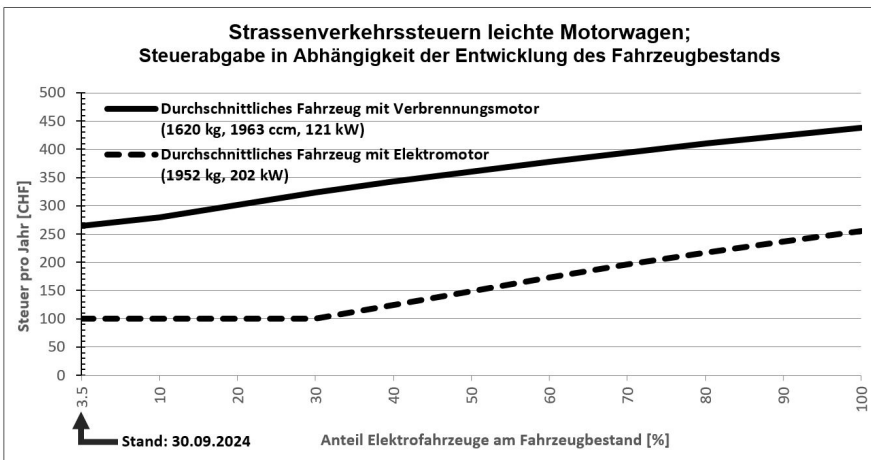


Abb. 6: Steuerabgabe in Abhängigkeit der Entwicklung des Fahrzeugbestands für Fahrzeuge mit und ohne Verbrennungsmotor und durchschnittlichen Bemessungswerten.

Datenbasis: Fahrzeugbestand 30.09.2024 mit kalk. Anpassung Zukunftsszenario

Bei Einführung des neuen Berechnungsmodells verändert sich der jährliche Steuerbetrag für 90 Prozent der Fahrzeuge um maximal  $\pm 20$  Franken. Beim gegenwärtigen Fahrzeugbestand resultiert über alle leichten Motorwagen eine durchschnittliche Steuerreduktion von 2 Franken pro Fahrzeug. Elektrofahrzeuge und Personewagen mit kleinem Motorhubraum profitieren bei der Einführung am meisten vom neuen Berechnungsmodell. Fahrzeuge mit sehr grossem Hubraum müssen mit einem moderaten Aufschlag rechnen (durchschnittlich rund 40 Franken für Fahrzeuge mit Hubraum  $\geq 4000$  ccm).

#### **4. Bereinigung weiterer Artikel im Gesetz über die Strassenverkehrssteuern**

Im Zuge der vorliegenden Änderung werden gleichzeitig Bereinigungen im Gesetzestext vorgenommen, welche unabhängig von der Steuervorlage seit längerem anstehen, bzw. nicht mehr der heutigen Praxis entsprechen (siehe Gesetzestext am Schluss).

## Mehrheitsmeinung

Eine klare Mehrheit des Kantonsrates befürwortet die Vorlage. Es wurde anerkannt, dass das über 56-jährige Gesetz über die Strassenverkehrssteuern in mehreren Punkten nicht mehr zeitgemäss bzw. revisionsbedürftig ist. Handlungsbedarf wurde insbesondere bei der Besteuerung der Elektroautos festgestellt, die heute auf Verordnungsebene geregelt ist und neu im Gesetz verankert wird. Die Mehrheit begrüsst es, dass die neue Steuerberechnungsformel für alle leichten Motorwagen - unabhängig von der Antriebsart - angewendet werden kann und damit die bestehende Ungleichheit der unterschiedlichen Bemessungsgrundlagen entfällt. Zudem beurteilt sie die Gestaltung des Steuermodells als technologieoffen und zukunftsfähig und somit als geeignet zur langfristigen Sicherstellung der Finanzierung des Strassenunterhalts. Das neue Bemessungsmodell führt insgesamt nicht zu einer Steuererhöhung, sondern ist infolge Deckelung auf 14.5 Millionen Franken ertragsneutral.

## Minderheitsmeinung

Eine Minderheit des Kantonsrats lehnte die Vorlage ab. Zum einen wurde die Meinung vertreten, dass das neue Steuermodell komplex und die Berechnungsformel für die Fahrzeug-

halterinnen und Fahrzeughalter schwer nachzuvollziehen sei. Zum anderen wurde der Zeitpunkt der Änderung als zu früh empfunden, weil zurzeit unklar sei, welche Antriebstechnologien sich in Zukunft bei den leichten Motorwagen durchsetzen werden. Die Problematik, dass die Besteuerung der Elektroautos heute auf Verordnungsebene geregelt ist, wurde zwar auch von der Minderheit anerkannt. Diese hätte aber eine Lösung bevorzugt, die sich auf die Einführung einer neuen Bemessungsgrundlage für Elektroautos im Gesetz beschränkt hätte und die Verbrennerfahrzeuge unangetastet liesse.

## Kantonsrat empfiehlt Zustimmung

Der Kantonsrat hat der vorliegenden Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern am 26. August 2024 mit 39 Ja- zu 18 Nein-Stimmen bei einer Enthaltung zugestimmt. Er empfiehlt Ihnen, sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, der Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern zuzustimmen.

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:  
*Erich Schudel*

Der Sekretär:  
*Luzian Kohlberg*

## **Gesetz über die Strassenverkehrssteuern**

Änderung vom 26. August 2024

---

*Der Kantonsrat Schaffhausen*

*beschliesst:*

### **I.**

Das Gesetz über die Strassenverkehrssteuern vom 17. Juni 1968 wird wie folgt geändert:

#### **Art. 3 Abs. 1, 2, 3, 4 Ziff. 1, 13 lit. a und Ziff. 14**

<sup>1</sup> Die jährliche Strassenverkehrssteuer für Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbusse, leichte Sattelmotorfahrzeuge und leichte Motorwagen (Art. 10 Abs. 2 VTS; SR 741.41) berechnet sich wie folgt:

Steuerbetrag [Fr.] =

$x \text{ [Fr./kg]} \cdot \text{Leergewicht [kg]} + y \text{ [Fr./cm}^3\text{]} \cdot \text{Hubraum [cm}^3\text{]} + z \text{ [Fr./kW]} \cdot \text{Leistung [kW]}$

Die für die Bestimmung der Steuerberechnung massgebenden Fahrzeugdaten (Leergewicht, Hubraum, Leistung) entsprechen den Angaben im Fahrzeugausweis. Fehlen diese Angaben, werden die Durchschnittswerte aus dem betreffenden Segment (Fahrzeuge mit oder ohne Verbrennungsmotor) verwendet.

Der Steuerbetrag beträgt im Minimum Fr. 100.-.

<sup>2</sup> Die Faktoren x, y und z werden gemäss den nachfolgenden Formeln jährlich neu bestimmt und gelten für die Berechnung der Strassenverkehrssteuern des darauffolgenden Kalenderjahrs:

Faktor x (Leergewicht) [Fr./kg] =

---

$\text{Basissteuersumme [Fr.]} \cdot \text{K-Faktor [\%]} \cdot \text{Anteil FZ ohne Verbrennungsmotor [\%]} \cdot 0.5$

$\text{FZ Bestand} \cdot \varnothing \text{ Leergewicht FZ [kg]}$

Faktor y (Hubraum) [Fr./cm<sup>3</sup>] =

$$\frac{\text{Basissteuersumme [Fr.]} \cdot \text{K-Faktor [\%]} \cdot \text{Anteil FZ mit Verbrennungsmotor [\%]}}{\text{FZ mit Verbrennungsmotor} \cdot \emptyset \text{ Hubraum FZ mit Verbrennungsmotor [cm}^3\text{]}}$$

Faktor z (Leistung) [Fr./kW] =

$$\frac{\text{Basissteuersumme [Fr.]} \cdot \text{K-Faktor [\%]} \cdot \text{Anteil FZ ohne Verbrennungsmotor [\%]} \cdot 0.5}{\text{FZ Bestand} \cdot \emptyset \text{ Leistung FZ [kW]}}$$

Das Strassenverkehrsamt stellt eine Eingabemaske zur Berechnung der Strassenverkehrssteuer im Internet zur Verfügung.

<sup>3</sup> In diesem Gesetz werden die Faktoren x, y und z wie folgt bestimmt:

1. Die «Basissteuersumme» wird mit Fr. 14'500'000.- festgelegt. Dieser Betrag kann durch Beschluss des Kantonsrats angepasst werden.
2. Der «K-Faktor» ergibt sich aus der Veränderung des Fahrzeugbestands in Prozent des Vorjahresbestands zuzüglich 100 Prozent.
3. Der «Anteil FZ mit bzw. ohne Verbrennungsmotor» ist der prozentuale Anteil der Fahrzeuge mit bzw. ohne Verbrennungsmotor am Fahrzeugbestand.
4. Der «FZ Bestand» entspricht der Anzahl Fahrzeuge des Fahrzeugbestands.
5. Die «FZ mit Verbrennungsmotor» entspricht der Anzahl Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor des Fahrzeugbestands.
6. Das « $\emptyset$  Leergewicht FZ» ist das durchschnittliche Leergewicht aller Fahrzeuge des Fahrzeugbestands.
7. Der « $\emptyset$  Hubraum FZ mit Verbrennungsmotor» ist der durchschnittliche Hubraum aller Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor des Fahrzeugbestands.
8. Die « $\emptyset$  Leistung FZ» ist die durchschnittliche Leistung aller Fahrzeuge des Fahrzeugbestands.
9. Der für die Bestimmung der Steuerberechnung massgebende kantonale Fahrzeugbestand umfasst Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbusse, leichte Sattelmotorfahrzeuge und leichte Motorwagen, jährlich per Stichtag 30. September.



<sup>4</sup> Die jährliche Strassenverkehrssteuer beträgt:

1. für Motorwagen mit Hubkolbenmotor, ausgenommen Fahrzeuge, die unter Artikel 3 Absatz 1 fallen und schwere Lastwagen:
  
13. a) für Motorwagen, ausgenommen schwere Lastwagen, Arbeitsmaschinen, Motorkarren, Motoreinachsler und landwirtschaftliche Motorfahrzeuge *Fr. 70.--*
  
14. für Motorfahrzeuge ohne Hubkolbenmotoren, ausgenommen Fahrzeuge, die unter Artikel 3 Absatz 1 fallen, für besondere Arten von Motorfahrzeugen und Anhängern sowie für Sonderbewilligungen eine durch den Regierungsrat auf dem Verordnungsweg festgesetzte Abgabe.

### **Art. 6 Abs. 1, 2 und 3**

<sup>1</sup> Steuerperiode ist das Kalenderjahr. Die Steuer ist zum Voraus für die ganze Steuerperiode oder deren Rest zu entrichten. Wird das Fahrzeug während des Jahres aus dem Verkehr zurückgezogen, so erfolgt für die betreffenden Tage eine Rückerstattung.

<sup>2</sup> Die Steuer für einen Tag beträgt einen Dreihundertfünfundsechzigstel der Jahressteuer. Angebrochene Tage werden voll berechnet.

<sup>3</sup> Aufgehoben

### **Art. 7 Abs. 2**

<sup>2</sup> Wird ein Motorfahrzeug oder Anhänger unberechtigterweise in Verkehr gesetzt oder erfolgt die Rückgabe der Kontrollschilder nicht am ersten Arbeitstag nach Ablauf der bezahlten Steuerperiode oder wird die Steuerpflicht anderweitig umgangen, so sind die entsprechenden Steuern, unabhängig von einer allfälligen Bestrafung, nachzuzahlen, wobei der angebrochene Tag voll berechnet wird.

### **Art. 11**

Der Ertrag der Steuer ist gemäss Strassengesetz vom 18. Februar 1980 (SHR 725.100) zu verwenden.

**II.**

- <sup>1</sup> Dieses Gesetz untersteht dem Referendum.
- <sup>2</sup> Der Regierungsrat bestimmt das Inkrafttreten.
- <sup>3</sup> Das Gesetz ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die kantonale Gesetzessammlung aufzunehmen.

Schaffhausen, 26. August 2024

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

*Erich Schudel*

Der Sekretär:

*Luzian Kohlberg*

PP  
POSTAUFGABE

Retouren bitte an  
die Einwohnerkontrolle  
der Gemeinde