

Bericht und Antrag
des Regierungsrates des Kantons Schaffhausen
an den Kantonsrat betreffend
«Teilrevision des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern vom
17. Juni 1968»

23-38

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen den Bericht und Antrag zur Teilrevision des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern vom 17. Juni 1968 (SHR 645.100). Unserem Antrag schicken wir folgende Ausführungen voraus.

1. Summary

Der Regierungsrat will mit dieser Vorlage das über 50-jährige Gesetz über die Strassenverkehrssteuern nach zeitgemässen Kriterien überarbeiten und im Einklang mit der Klimastrategie optimal auf die zukünftige Mobilität ausrichten. Betroffen sind die leichten Motorwagen (Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbusse, leichte Wohnmotorwagen usw.), welche rund 80 % des Schaffhauser Motorfahrzeugbestands ausmachen.

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 Zwischenzeit hat sich dieser Bestand nahezu vervierfacht. Gleichzeitig wurden neue Antriebstechnologien wie Hybrid- oder Elektroantriebe entwickelt und auf den Markt gebracht, die damals kaum Bedeutung fanden, heute aber zum Standardangebot gehören und sich rasant verbreiten. Der Verkehrssteuerertrag ist im gleichen Zeitraum auf nahezu das Sechsfache angestiegen.

Die vorliegende Gesetzesrevision trägt sowohl dem Ziel der Dekarbonisierung im Bereich des motorisierten Individualverkehrs als auch dem Technologiewandel Rechnung. Sie steht im Einklang mit der kantonalen Klimastrategie des Regierungsrats und mit der Umsetzung der Energiestrategie 2050 des Bundes. Die wichtigsten Merkmale sind:

- Steigerung der Attraktivität einer möglichst umweltschonenden Mobilität durch Wegfall der steuerlichen Benachteiligung emissionsarmer Fahrzeuge. Elektrofahrzeuge und Personenwagen mit kleinem Motorhubraum profitieren am meisten vom neuen Berechnungsmodell.

- Konventionelle Fahrzeuge mit durchschnittlichen Verbrennungsmotoren erfahren bei der Einführung des neuen Berechnungsmodells keine wesentliche Steuererhöhung. Selbst Fahrzeuge mit sehr grossem Hubraum müssen lediglich mit einem moderaten Aufschlag rechnen.
- Die Gesetzesrevision erfolgt ertragsneutral, stellt aber das heutige Ertragsniveau der Strassenverkehrssteuern auch bei zunehmender Elektrifizierung des Fahrzeugbestands langfristig sicher, womit die Finanzierung des Strassenunterhalts gewährleistet wird.
- Die Steuerberechnung erfolgt auf Basis des Leergewichts und des Hubraums in Abhängigkeit des Fahrzeugbestands. Diese beiden Bemessungsgrundlagen weisen eine klare Korrelation mit dem Verbrauch bzw. mit den CO₂-Emissionen auf und tragen sowohl dem ökologischen Aspekt als auch der Strassenbelastung durch die Fahrzeuge Rechnung. Die Berechnungsmethodik ist unabhängig von der Antriebsart für alle leichten Motorwagen identisch. Der Hubraumanteil wird allerdings nur fällig, wenn ein Verbrennungsmotor vorhanden ist.
- Die neue Steuerberechnung ist für alle Kundinnen und Kunden transparent und einfach nachvollziehbar, da sowohl das Leergewicht als auch der Hubraum dem Fahrzeugausweis entnommen werden können.
- Es gilt für alle Motorfahrzeuge ein Mindeststeuerbetrag.
- Der Kanton Schaffhausen gehört auch nach der Umsetzung dieser Gesetzesrevision zu den steuergünstigsten Kantonen, da der Steuerertrag nicht angehoben wird.

2. Ausgangslage

2.1 Motion Nr. 2020/4 von Daniel Stauffer (FDP) «Einführung CO₂-abhängige Strassenverkehrssteuer» vom 12. Februar 2020

Mit der Motion Nr. 2020/4 vom 12. Februar 2020 wird der Regierungsrat aufgefordert, die Strassenverkehrssteuer neu CO₂-abhängig anstatt Hubraum-abhängig zu gestalten. Für alle Kategorien gilt ein Grundbetrag unabhängig von der Antriebstechnologie. (Gesetz über die Strassenverkehrssteuern (SHR 645.100) Art. 3, Ziffern 1, 2, 7, 10, 13). Der Regierungsrat soll dazu Bericht und Antrag stellen.

Die Motion wird wie folgt begründet:

Der durchschnittliche CO₂-Ausstoss und damit auch der Treibstoffverbrauch ist in der Schweiz bei den neuzugelassenen Personenwagen in den letzten 20 Jahren erfreulicherweise gesunken. Andererseits sind die Leergewichte der Fahrzeuge im selben Zeitraum gestiegen. So wurde ein Teil des technischen Fortschritts durch die Gewichtserhöhung wieder zu Nichte gemacht. Im Jahr 2017 stieg der CO₂-Ausstoss jedoch wieder an und nahm 2018 sogar nochmals stärker zu. 2018 hat der Durchschnitt der neu zugelassenen Personenwagen einen CO₂-Ausstoss von 137.8 g CO₂/km erreicht, im Kanton SH sogar 139.3 g CO₂/km.

Siehe Bericht Bundesamt für Energie:

«Energieverbrauch und Energieeffizienz der neuen Personenwagen und leichten Nutzfahrzeuge 2018». Ab 2020 ist der Zielwert für Neuwagen (PW) vom Bund auf 95 g CO₂/km festgesetzt. Diese vom Bundesrat gesetzten Zielwerte werden weit verfehlt. Eine bessere Sensibilisierung soll erreicht werden. Die Umwelt soll geschont werden. Die Steuer soll neben den nötigen Einnahmen auch eine lenkende Wirkung haben. Die heutige Praxis mit hubraumabhängiger Steuer ist eher willkürlich und umwelttechnisch nicht optimal, da Motoren mit gleichem Hubraum grosse Unterschiede im CO₂-Ausstoss haben können. Die Datenbasis dafür ist heute gegeben.

2.2 Parlamentarische Beratung der Motion an der Kantonsratssitzung vom 7. Dezember 2020

Der Motionär erläuterte anlässlich der parlamentarischen Beratung die Grundzüge und Zielsetzung der Motion. Dabei hielt er ausdrücklich fest, dass der Verweis auf die Ziffern im Gesetz nicht in Stein gemeisselt sei und insbesondere die Ziffern 7 und 10 entfallen sollen, bei denen es sich um die gewerblichen Traktoren und landwirtschaftlichen Motorfahrzeuge handelt. In der Motion gehe es primär um die Personenwagen. Grundsätzlich solle es dem Regierungsrat überlassen werden, eine gute Lösung zu finden. Das wichtigste Ziel sei es, dass die Lösung ökologisch sinnvoll und praxistauglich sei. Die Bemessung der Strassenverkehrssteuer solle kostenneutral mit einem Grundbetrag für alle Personenwagen ausgestaltet und so einfach wie möglich gehalten werden. Technologien und Neuentwicklungen sollen weder eingeschränkt noch einseitig bevorzugt werden. Nicht Bestandteil der Motion seien schwere Lastwagen usw.; diese sollen weiterhin nach der Nutzlast besteuert werden.

Die Mehrheit des Kantonsrats befürwortete die Teilrevision des veralteten Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern mit dem Ziel, die Attraktivität einer umweltschonenden Mobilität zu erhöhen. Dies mehrheitlich unter der Prämisse, dass für alle Motorfahrzeuge ein Steuergrundbetrag zur Anwendung kommt und die Einnameneutralität gewährleistet ist.

Die Motion Nr. 2020/4 von Daniel Stauffer vom 12. Februar 2020 mit dem Titel «Einführung CO₂-abhängige Strassenverkehrssteuer» wurde am 7. Dezember 2020 vom Kantonsrat mit 36 : 21 Stimmen für erheblich erklärt.

3. Vorgeschichte; bisherige Anläufe zur Revision der Strassenverkehrssteuern

Das geltende Gesetz über die Strassenverkehrssteuern ist seit dem 1. Januar 1969 in Kraft, also seit über 50 Jahren. Sieben Vorlagen zur Revision fanden seither keine Mehrheit. Sie scheiterten entweder an Urnenabstimmungen oder überstanden nicht die erste Hürde im Kantonsparlament.

Die ersten sechs Vorlagen strebten primär eine Steuererhöhung zur Kompensation der steigenden Kosten für das Strassenwesen, den Umweltschutz und verkehrspolizeiliche Aufgaben an. Einige Vorschläge umfassten zudem eine Förderung von abgasarmen Fahrzeugen. Sie scheiterten ebenso

wie Vorschläge, wonach die Strassenverkehrssteuer nur vorübergehend zur Finanzierung grosser Strassenbauvorhaben hätte erhöht werden können.

2010 lancierte der Regierungsrat die siebte Vorlage zur Revision der Strassenverkehrssteuern. Sie hatte zum Ziel, einen Kaufanreiz für energieeffiziente Personenwagen zu schaffen, indem jedes neue Auto mit Energieetikette A oder B in den ersten drei Jahren von der Strassenverkehrssteuer befreit oder entlastet werden sollte. Die Vorlage war insgesamt ertragsneutral gestaltet. Zur Kompensation der erwarteten Mindererträge sollten in erster Linie die hubraumstarken Fahrzeuge höher besteuert werden. Die Vorlage wurde nicht zuletzt aufgrund dieser Steuerumwälzung bei nur geringer Lenkungswirkung abgelehnt.

Die vorliegende Vorlage ist mit den früheren Vorlagen nicht vergleichbar, da sie die Steigerung der Attraktivität einer möglichst umweltschonenden Mobilität vorsieht, ohne bestimmte Fahrzeugtechnologien von der Steuer zu befreien oder den Steuerertrag zu erhöhen.

4. Fahrzeugbestand und Strassenverkehrssteuern im Kanton Schaffhausen

Der Fahrzeugbestand im Kanton Schaffhausen ist in den letzten Jahren um 24 % angestiegen.

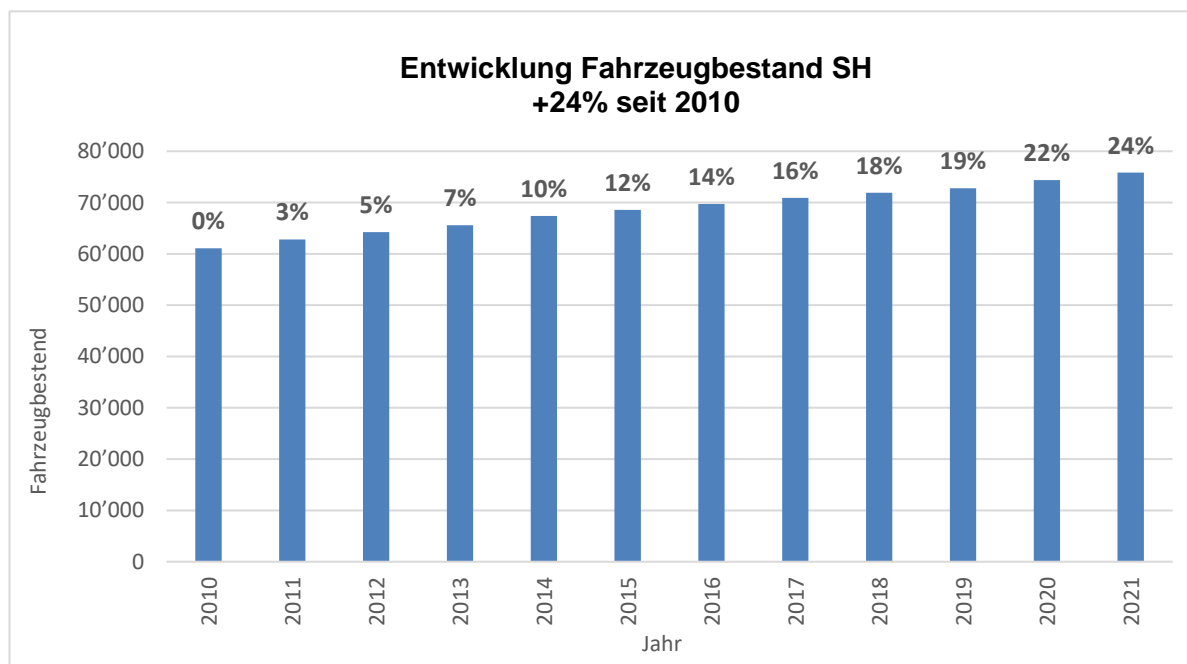


Abbildung 1: Entwicklung Fahrzeugbestand Kanton SH seit 2010

Im Vergleich zum Anstieg des Fahrzeugbestandes sind die Einnahmen der Strassenverkehrssteuern unterproportional angestiegen. Dies ist hauptsächlich auf den leichten Rückgang des durchschnittlichen Hubraums zurückzuführen, welcher für den Grossteil der Motorfahrzeuge die Bemessungsgrundlage der aktuellen Steuererhebung darstellt.

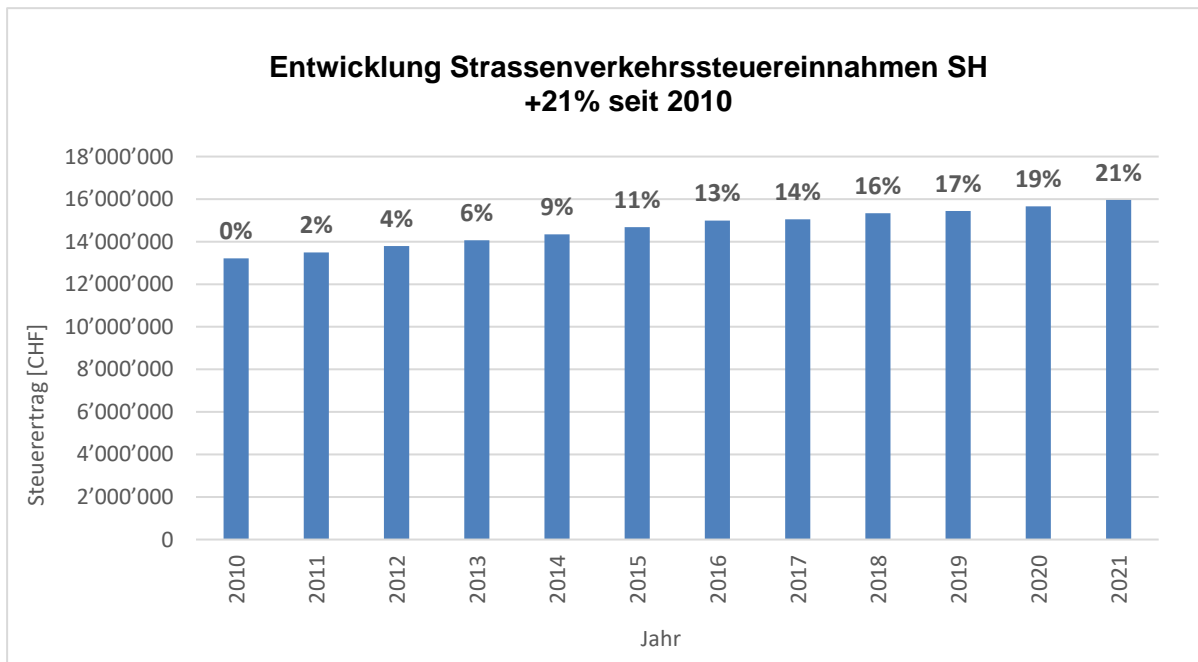


Abbildung 2: Entwicklung Strassenverkehrssteuereinnahmen Kanton SH seit 2010

Die Einnahmen aus den Strassenverkehrssteuern betragen 2021 knapp 16 Millionen Franken. Rund 78% davon wurden durch die Personenwagen generiert. Die durchschnittliche Steuerabgabe für einen Schaffhauser Personenwagen beläuft sich somit auf rund 257 Franken. Wie die nachfolgende Übersicht zeigt, gehört der Kanton Schaffhausen damit seit Jahren zu den steuergünstigsten Kantonen.

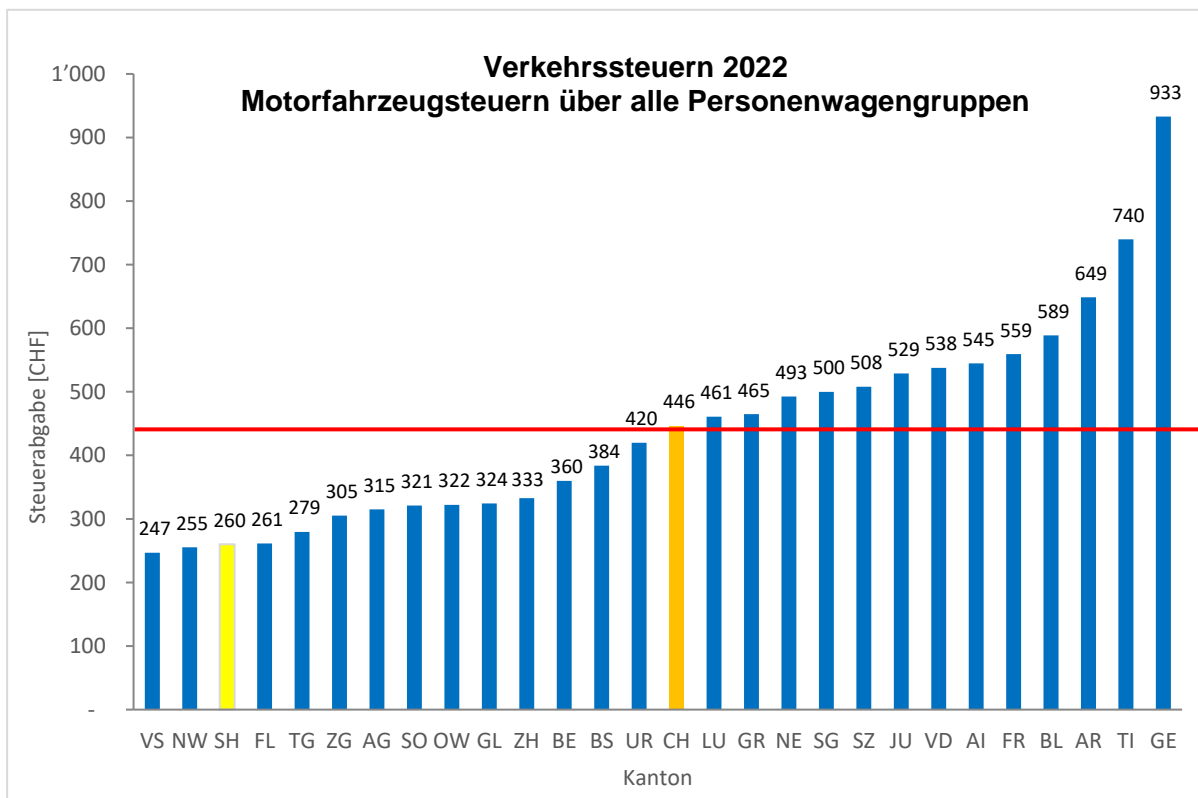


Abbildung 3: Übersicht Kantone Verkehrssteuern 2022 der meistverkauften Fahrzeuge 2021

Datenquelle: asa, Stand: 04/2022

4.1 Antriebs- bzw. Treibstoffarten der Personenwagen

Die Anteile der verschiedenen Antriebs- bzw. Treibstoffarten am gesamten Personenwagenbestand im Kanton Schaffhausen präsentierten sich 2021 wie folgt:

Treibstoffart	Anteile am PW-Gesamtbestand
Benzin	65.2%
Diesel	29.6%
Benzin/ Diesel-elektrisch: Normal-Hybrid	2.6%
Benzin/ Diesel-elektrisch: Plug-in-Hybrid	0.8%
Elektrisch	1.4%
Wasserstoff	0.0%
Gas (mono- und bivalent)	0.3%
Andere	0.1%

Tabelle 4: Aufteilung PW-Bestand nach Treibstoffart 30.09.2021 Kanton SH

Der Anteil der Elektroautos am gesamten Personenwagenbestand lag 2021 bei 1.4 %. Infolge Lieferengpässen und der Covid-19-Pandemie hat sich das CH-Durchschnittsalter der Personenwagen zwischen 2019 und 2021 von 8.7 Jahren auf 9.3 Jahre erhöht. Der Erneuerungszyklus des Personenwagenbestands findet somit über eine Zeitdauer von rund 9 Jahren statt, weshalb die Aussagekraft des Marktanteils der verschiedenen Antriebsarten am Gesamtbestand beschränkt ist. Eine bessere Aussage über die Verbreitung der verschiedenen Antriebstechnologien ermöglicht die Übersicht über die Anteile der Treibstoffarten an den neu zugelassenen Personenwagen im Jahr 2021:

Treibstoffart	Anteile an PW-Neuzulassungen
Benzin	38.0%
Diesel	13.9%
Benzin/ Diesel-elektrisch: Normal-Hybrid	22.0%
Benzin/ Diesel-elektrisch: Plug-in-Hybrid	8.5%
Elektrisch	17.5%
Wasserstoff	0.0%
Gas (mono- und bivalent)	0.2%
Andere	0.0%

Tabelle 5: Aufteilung PW-Neuzulassungen nach Treibstoffart 2021 Kanton SH

Die zunehmende - und ja auch gewünschte - Verbreitung von rein batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) und Hybriden lässt sich bei den Neuzulassungen gut erkennen. Die nachfolgende Übersicht über die Entwicklung der Anteile von BEV-Fahrzeugen am Bestand bzw. an den Neuzulassungen der letzten Jahre verdeutlicht diesen Trend noch besser:

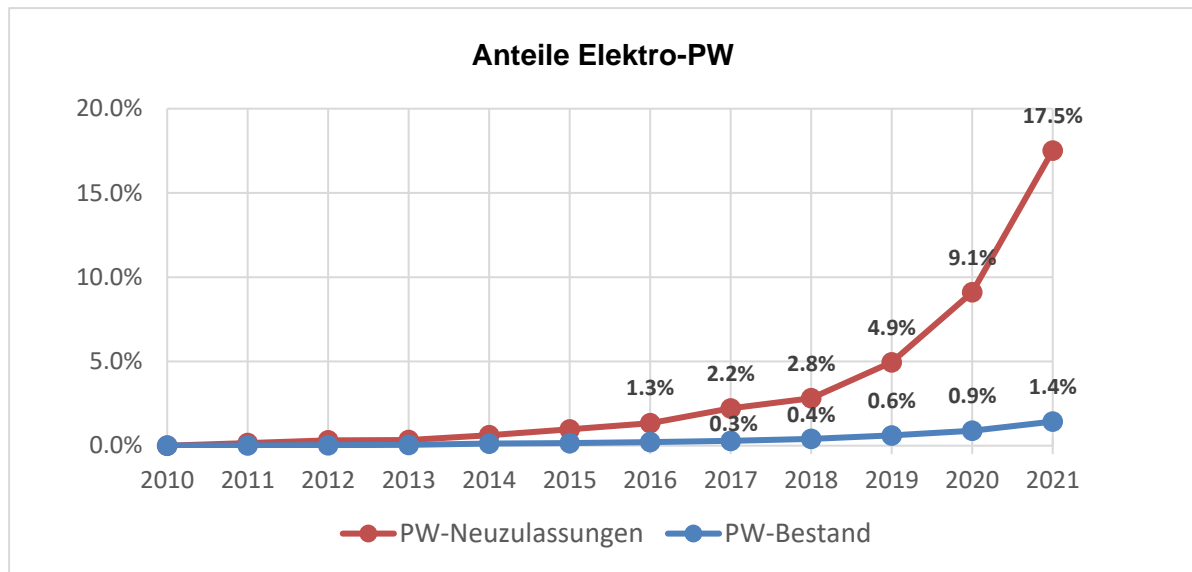


Abbildung 6: Anteile Elektro-PW an Neuzulassungen und Bestand 2010-2021 Kanton SH

Der Kanton Schaffhausen verzeichnete 2021 nach dem Kanton Thurgau den zweithöchsten Anteil Elektroautos (17.5%) an den neu zugelassenen Personenwagen. Dabei spielt u.a. die Förderung der Elektromobilität eine Rolle. Der Kanton Thurgau richtete beim Kauf von Elektrofahrzeugen bis Ende 2021 einen Beitrag aus, Schaffhausen gewährte bis Ende 2022 eine Umstiegsprämie beim Kauf eines emissionsarmen Fahrzeugs.

4.2 Verwendung der Strassenverkehrssteuern im Kanton Schaffhausen

Gemäss dem Strassengesetz vom 18. Februar 1980 (StrG; SHR 725.100, Art. 71 - 73) wird der Ertrag der kantonalen Strassenverkehrssteuern zweckgebunden für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Kantons- und Gemeindestrassen verwendet. Dabei fallen zwei Drittel des Steuerertrags dem Kanton und ein Drittel den Gemeinden zu.

Mindestens 90 % des den Gemeinden zustehenden Anteils werden jährlich nach der Grösse von Bauzone und übrigem Gemeindegebiet ohne Wald, der Einwohnerzahl und dem Bestand von Motorfahrzeugen unter den Gemeinden verteilt. Der Regierungsrat weist höchstens 10 % des Anteils Gemeinden zu, die im Rechnungsjahr besondere Aufgaben des Strassenbaus sowie des Rad-, Fuss- und Wanderwegbaus erfüllen.

5. Bemessungsgrundlagen der Strassenverkehrssteuern

Die Grundlage zur Bemessung der Strassenverkehrssteuern für Motorfahrzeuge und Anhänger bildet im Kanton Schaffhausen das Gesetz über die Strassenverkehrssteuern vom 17. Juni 1968 (SHR 645.100). Davon ausgenommen sind Motorfahrzeuge ohne Hubkolbenmotoren - im Wesentlichen also die Motorfahrzeuge mit Elektroantrieb - sowie besondere Arten von Motorfahrzeugen und Anhängern, deren Abgabe der Regierungsrat auf dem Verordnungsweg regelt.

Übersicht der heutigen Bemessungsgrundlagen im Kanton Schaffhausen:

Bemessungsgrundlage	Fahrzeugarten
Hubraum	leichte Motorwagen, Motorräder, gewerbliche Traktoren, landwirtschaftliche Motorfahrzeuge, Gesellschaftswagen
Nutzlast	schwere Lastwagen und Sattelmotorfahrzeuge, Anhänger zum Personen- und Warentransport
Gesamtgewicht	Arbeitsmaschinen, Wohnanhänger
Pauschale	Kleinmotorräder, Arbeitskarren, Motorkarren, div. Anhänger
Leistung	Motorfahrzeuge mit Elektromotoren (Verordnung)

Tabelle 7: grobe Übersicht Bemessungsgrundlagen Kanton SH

5.1 Übersicht der Bemessungsgrundlagen in den anderen Kantonen

In der Schweiz unterscheiden sich die Bemessungsgrundlagen der Strassenverkehrssteuern von Kanton zu Kanton. Massgebend sind Kriterien wie Hubraum, Leistung, Gesamtgewicht, Leergewicht oder Kombinationen daraus. Einige Kantone wenden ein Bonus-/ Malus-System an. Dieses richtet sich hauptsächlich nach der Energieeffizienzkategorie und/ oder den CO₂-Emissionen. Nur zwei Kantone (BS, NE) bemessen die Strassenverkehrssteuern direkt aufgrund der CO₂-Emissionen in Kombination mit einem weiteren Faktor. Kein Kanton bemisst die Steuer allein aufgrund der CO₂-Emissionen. In einigen Kantonen sind Elektrofahrzeuge von der Steuer befreit oder erhalten Ermässigungen.

Bemessungsgrundlage	Kantone
Hubraum	12 Kantone: AG, FR, GL, GR, LU, NW, OW, SH , SO, TG, VS, ZG
Gesamtgewicht	7 Kantone: AI, AR, BE, BL, JU, SG, UR
Leistung und Gesamtgewicht	3 Kantone: SZ, TI, VD
Hubraum und Gesamtgewicht	1 Kanton: ZH
Leistung	1 Kanton: GE
CO ₂ -Emissionen und Fahrzeugalter	1 Kanton: NE
Leergewicht und CO ₂ -Emissionen	1 Kanton: BS

Tabelle 8: Bemessungsgrundlagen der Strassenverkehrssteuern in den Kantonen

Quelle: TCS, Stand: 08/2021 ([Link TCS](#))

Die Kantone Aargau, Appenzell Innerrhoden, Appenzell Ausserrhoden, Schaffhausen, Schwyz und Wallis kennen kein Bonus-/ Malus-System. Die anderen Kantone gewähren einen Bonus, welcher mehrheitlich zeitlich begrenzt ist, und/ oder verrechnen Zuschläge (Malus). Die Ausprägung der kantonalen Bonus-/ Malus-Systeme ist vielfältig. Um allfälligen Steuerausfällen infolge der zunehmenden Elektrifizierung des Fahrzeugbestandes entgegenzuwirken, befassen sich verschiedene Kantone mit einer Anpassung der Bemessungsgrundlagen bzw. der Berechnungsmethodik (z.B. Kantone mit reiner Hubraumbesteuerung).

6. Ziele und Eckwerte der Gesetzesrevision

Der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen will im Einklang mit der kantonalen Klimastrategie und der Umsetzung der Energiestrategie 2050 des Bundes die Dekarbonisierung im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV) vorantreiben.

Mit Verbrennungsmotoren betriebene Fahrzeuge stossen unter anderem das Treibhausgas Kohlendioxid (CO₂) aus und beeinflussen auf diese Weise das Klima. Verschiedene Studien zu Ökobilanzen von Elektrofahrzeugen zeigen, dass rein elektrisch angetriebene Fahrzeuge (BEV) über den gesamten Lebenszyklus betrachtet deutlich weniger CO₂-Emissionen ausstossen als andere sich am Markt befindliche Technologien.

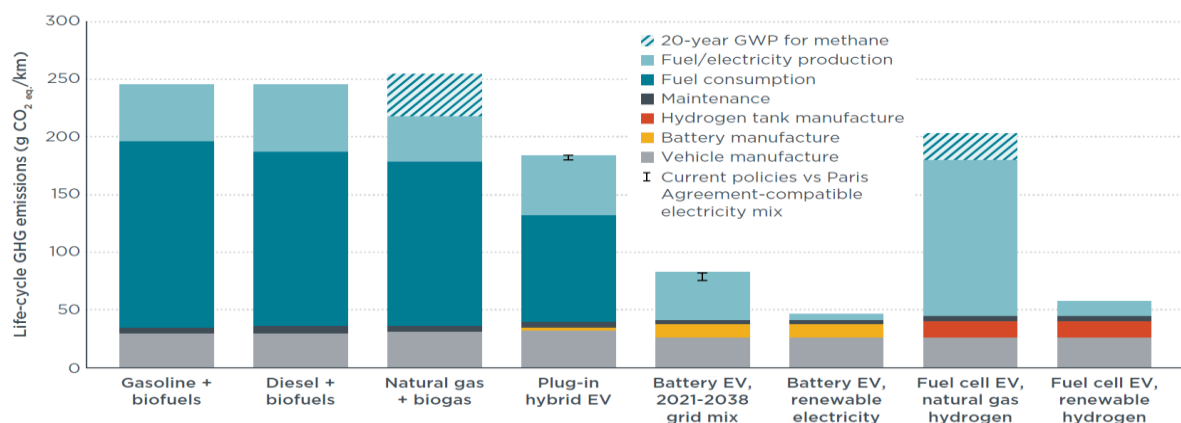


Figure 3.2. Life-cycle GHG emissions of lower medium segment gasoline, diesel, and CNG ICEVs, PHEVs, BEVs, and FCEVs registered in Europe in 2021.

Abbildung 9: Treibhausgasausstoss über Fahrzeugleben nach Antriebsart

Quelle: icct, Bericht: 07/2021 ([Link icct](#))

Seitens Kanton besteht somit die Möglichkeit, den CO₂ Ausstoss des Schaffhauser Strassenverkehrs durch die gezielte Förderung der Elektrifizierung des MIV zu reduzieren. Entsprechend zielt der vorliegende Revisionsvorschlag darauf ab, durch eine Anpassung der Berechnungsmethodik der Strassenverkehrssteuern die Marktdurchdringung der Elektromobilität zu verstärken und zu beschleunigen.

Da Elektrofahrzeuge keinen Hubraum haben, werden die Steuern heute auf Basis der maximalen Leistung berechnet, was dazu führen kann, dass emissionsarme Autos im Vergleich zu Verbrenner-

Fahrzeugen mit mittleren Hubräumen höher besteuert werden. Bedingt durch die schweren Batterien haben E-Autos tendenziell ein höheres Gewicht, was durch eine leistungsstärkere Motorisierung kompensiert wird. So wird zum Beispiel ein *Tesla Model S 75D* mit 525 PS in Schaffhausen wie ein 2.5 Liter Verbrennungsmotor mit einem durchschnittlichen CO₂-Ausstoss von 240 g/km (NEFZ) besteuert. Dieser Nachteil soll eliminiert werden, so dass emissionsarme Fahrzeuge nicht «bestraft», sondern unabhängig der Antriebsart nach äquivalenten Kriterien besteuert werden. Eine aktive Lenkungswirkung über die Besteuerung ist hingegen aufgrund des tiefen Steuerniveaus im Kanton nicht zu erreichen. Dies wäre nur über eine deutliche Steuererhöhung bei den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu erreichen, was nicht im Sinne des Motionärs wäre und einer breiten Akzeptanz zuwiderlaufen würde.

Der vorliegende Revisionsvorschlag steht im Einklang mit dem Legislaturprogramm 2021–2024 des Regierungsrats, wonach die Umsetzung der Massnahmen aus dem Konzept «Chancen der Elektromobilität für den Kanton Schaffhausen» im Bereich der Energie- und Klimastrategie einen strategischen Schwerpunkt bildet. Die Massnahme 11 «Anpassung der Motorfahrzeugsteuer» wird mit dieser Vorlage umgesetzt.

6.1 Eckwerte

In der Beratung der Motion Stauffer wurden folgende Eckwerte vorgegeben, welche in der Teilrevision der Strassenverkehrssteuern nun umgesetzt werden:

- Die Gesetzesrevision soll ertragsneutral erfolgen.
- Die Einnahmen aus den Strassenverkehrssteuern sollen auch bei steigendem Anteil von Elektrofahrzeugen (zunehmende Marktdurchdringung der Elektromobilität) und verändertem Fahrzeugbestand langfristig sichergestellt werden.
- Das neue Berechnungsmodell soll einfach, praxistauglich sowie für die Fahrzeughalterinnen und -halter transparent und gut nachvollziehbar sein.
- Die Revision soll sich auf die relevanten Fahrzeuge fokussieren.
- Unabhängig von der Antriebstechnologie soll eine Mindest-Strassenverkehrssteuer gelten (kein Fahrzeug ist steuerbefreit).

7. Ansatz des neuen Berechnungsmodells

7.1 Abgrenzung der Fahrzeugarten

Das neue Modell zur Steuerberechnung gilt für die leichten Motorwagen (Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbusse, leichte Wohnmotorwagen usw.), welche rund 80 % des Schaffhauser Motorfahrzeugbestands ausmachen. Alle übrigen Fahrzeugarten, wie schwere Motorwagen, Motorräder, gewerbliche Traktoren, landwirtschaftliche Motorfahrzeuge usw. sind aufgrund ihrer Eigenschaften bzw. anderer Bemessungsgrundlagen vom neuen Berechnungsmodell nicht betroffen.

7.2 Bemessungsgrundlagen

Im Hinblick auf die Zielsetzung der Steuerrevision (Ziffer 6) sollen die Bemessungsgrundlagen sowohl eine ökologische Bewertung des Fahrzeugs ermöglichen als auch die Belastung der Strasseninfrastruktur durch das Fahrzeug berücksichtigen und für einen praxistauglichen Vollzug geeignet sein.

Zur Beurteilung der Umweltfreundlichkeit eines Fahrzeuges könnte man beispielsweise auf die «Auto-Umweltliste» vom Verkehrsclub der Schweiz (VCS) abstützen. Damit liessen sich mittels wissenschaftlich abgestütztem, aufwändigem Bewertungssystem die wichtigsten Umweltbelastungen von Neuwagen quantifizieren und vergleichen: CO₂-Emissionen, Lärm, Schadstoffbelastung Mensch und Natur sowie Schäden durch die Batterieproduktion.

Die Verwendung solcher Bewertungen der Umweltwirkung als Grundlage zur Steuerbemessung ist allerdings im täglichen Vollzug aus verschiedenen Gründen nicht zweckmässig möglich (z.B. keine durchgängige Datenverfügbarkeit zum Zeitpunkt der Fahrzeugzulassung, fehlende Bewertung bei Direktimporten etc.).

Unter der Prämisse, dass die Steuerbemessung einfach und praxistauglich sowie für die Fahrzeughalter und Fahrzeughalterinnen transparent und gut nachvollziehbar sein soll, würde sich ein direkter CO₂-Bemessungsansatz ähnlich schwierig gestalten. Dies hauptsächlich aus folgenden Gründen:

- Rund 8'400 leichte Motorwagen, die im Kanton Schaffhausen immatrikuliert sind, verfügen über keine Angaben zum CO₂-Wert (weder NEFZ¹ noch WLTP²). Das heisst, es müsste eine Sonderlösung zur Steuerberechnung für diese Fahrzeuge gefunden werden. Davon betroffen sind Direktimporte, Veteranen, ältere Fahrzeuge usw. Würde ein direkter CO₂-Bemessungsansatz gewählt werden, bestünde ein grosses Konfliktpotenzial bezüglich Ungleichbehandlung, Spezialausnahmen usw. Der Erklärungsbedarf sowie der Diskussions- und Vollzugsaufwand würden massiv zunehmen.
- In den allermeisten Kantonen, in denen der CO₂-Wert als Bemessungsgrundlage verwendet wird, dient er deshalb nicht der direkten Steuerberechnung, sondern vielmehr zur Bestimmung eines allfälligen Bonus / Malus.

¹ Neuer Europäischer Fahrzyklus

² Worldwide harmonized Light Vehicles Test Procedure

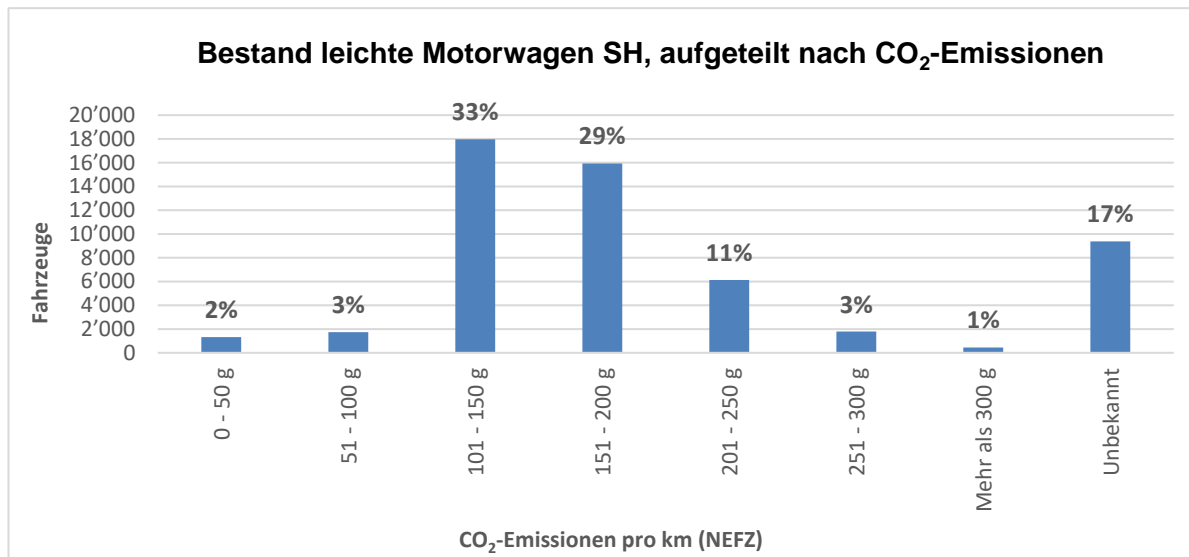


Abbildung 10: Bestand leichte Motorwagen SH Mai 2022, aufgeteilt nach CO₂-Emissionen

- Der CO₂-Wert ist im Fahrzeugausweis nicht ersichtlich, was die Nachvollziehbarkeit für den Fahrzeughalter erschwert. Hinzu kommt, dass bei der Steuerberechnung zwischen zwei unterschiedlichen CO₂-Angaben (NEFZ, WLTP) unterschieden werden müsste, wodurch der Erklärungsbedarf gegenüber der Kundschaft und die Systemkomplexität nochmals deutlich erhöht sowie die Systempflege verteuert würde.
- Bei einer durchschnittlichen Steuerbelastung von heute ca. 260 Franken pro Jahr für einen leichten Motorwagen dürfte der Unterschied bei Verwendung des CO₂-Wertes anstelle einer anderen Bemessungsgrundlage (z.B. Hubraum, Gewicht) marginal ausfallen. Insbesondere könnte damit keine stärkere Lenkungswirkung erreicht werden. Der Mehraufwand im täglichen Vollzug (Bearbeitung der Fahrzeuge ohne CO₂-Angaben) stünde damit im Missverhältnis zum erzielbaren Nutzen.

Damit stellt sich die Frage, welche Bemessungsgrundlagen in ökologischer Hinsicht sinnvoll und für den Vollzug geeignet sind, um die Reduktion des CO₂-Ausstosses durch eine verstärkte Marktdurchdringung der Elektromobilität zu begünstigen.

Der Motorenhubraum ist als Bemessungsgrundlage im Kanton Schaffhausen, wie auch in anderen Kantonen, etabliert und anerkannt. Durch seinen physikalisch direkten Zusammenhang zum Kraftstoffverbrauch und zu den Verbrennungsemissionen bietet er sich auch in ökologischer Hinsicht weiterhin als sinnvoller Faktor für die Steuerberechnung an. Der Hubraum wird in den Fahrzeugstammdaten von Bund und Kantonen geführt. Er ist für alle Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren verfügbar, klar definiert und im Fahrzeugausweis ersichtlich, was die transparente Nachvollziehbarkeit für den Fahrzeughalter und die Fahrzeughalterin ermöglicht und den Vollzugsaufwand verringert.

Im Hinblick auf die Belastung der Strasseninfrastruktur durch die Fahrzeuge bietet sich zudem das Fahrzeuggewicht als Faktor für die Steuerberechnung an. Die Gewichtsangaben werden in den Systemen der Fahrzeugstammdaten geführt und sind im Fahrzeugausweis ersichtlich. Sie sind somit ebenfalls für einen praxistauglichen Vollzug geeignet.

Die Belastung bzw. Abnutzung der öffentlichen Strassen steht in direktem Zusammenhang mit dem Gewicht der darauf verkehrenden Fahrzeuge. Auch im Hinblick auf die ökologische Bewertung eines Fahrzeuges ist das Gewicht ein einfach zu bestimmender und sehr bedeutsamer Einflussfaktor auf den Energieverbrauch und die Umweltbelastung.

Da die Fahrzeuge üblicherweise nicht mit ihrem Gesamtgewicht verkehren, wird die Verwendung des Fahrzeugleergewichts vorgeschlagen. Das Leergewicht ist das Gewicht des fahrbereiten, nicht beladenen Fahrzeugs, mit Kühl- und Schmiermittel, Treibstoff (mind. 90 % Treibstofffüllmenge) und der eventuell vorhandenen Zusatzausrüstung sowie dem Führer oder der Führerin (75 kg). Bei Elektrofahrzeugen gehört die Batterie zum Leergewicht. Die Verwendung des Leergewichts kommt dem Gewerbe entgegen, da damit die Höhe der Nutzlast - beispielsweise bei Lieferwagen - nicht steuerrelevant ist.

Der Bericht «Energieverbrauch und Energieeffizienz der neuen Personenwagen und leichten Nutzfahrzeuge 2021» des Bundesamts für Energie (BFE) vom 23. Juni 2022 zeigt, dass eine klare Korrelation zwischen Leergewicht und Verbrauch (CO₂-Emission) bzw. zwischen Hubraum und Verbrauch (CO₂-Emission) besteht:

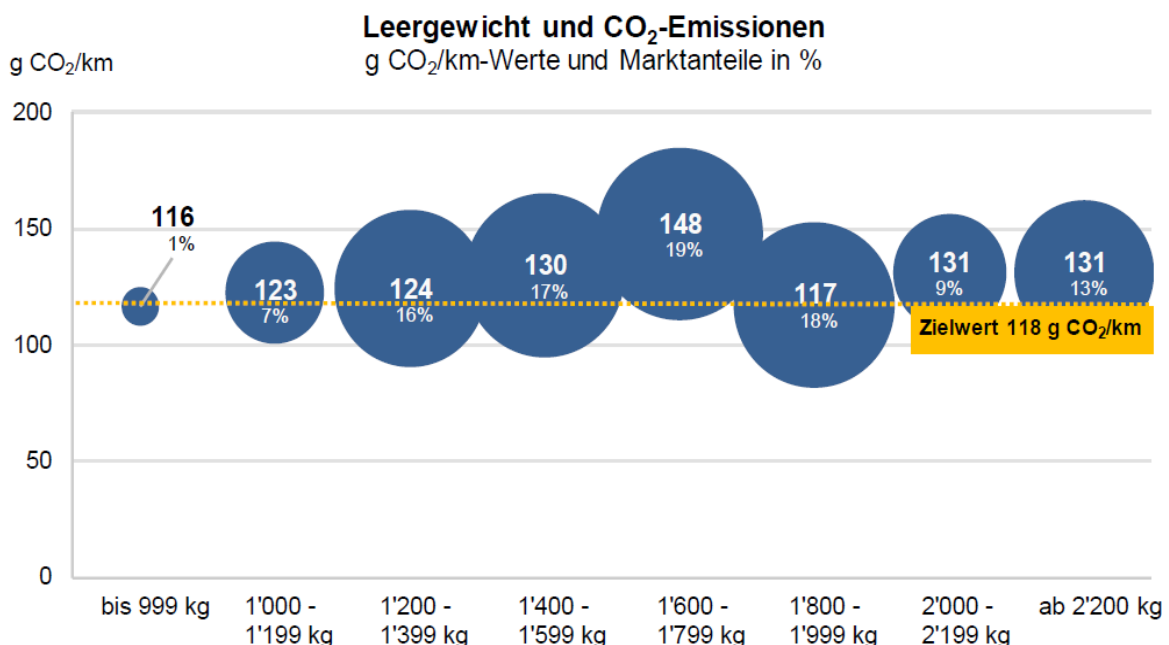


Abbildung 11: g CO₂/km-Werte (WLTP) und Marktanteile (Grösse der Blasen), nach Leergewicht-Kategorien, neue Personenwagen 2021; Quelle: BFE, Neuwagenbericht 2021

Die CO₂-Emissionen sind bei Verbrennungsfahrzeugen stark mit dem Leergewicht korreliert. Die fortschreitende Elektrifizierung schwächt diese Korrelation in der Gesamtflotte ab, was vor allem in den Gewichtskategorien ab 1'800 kg zu erkennen ist.

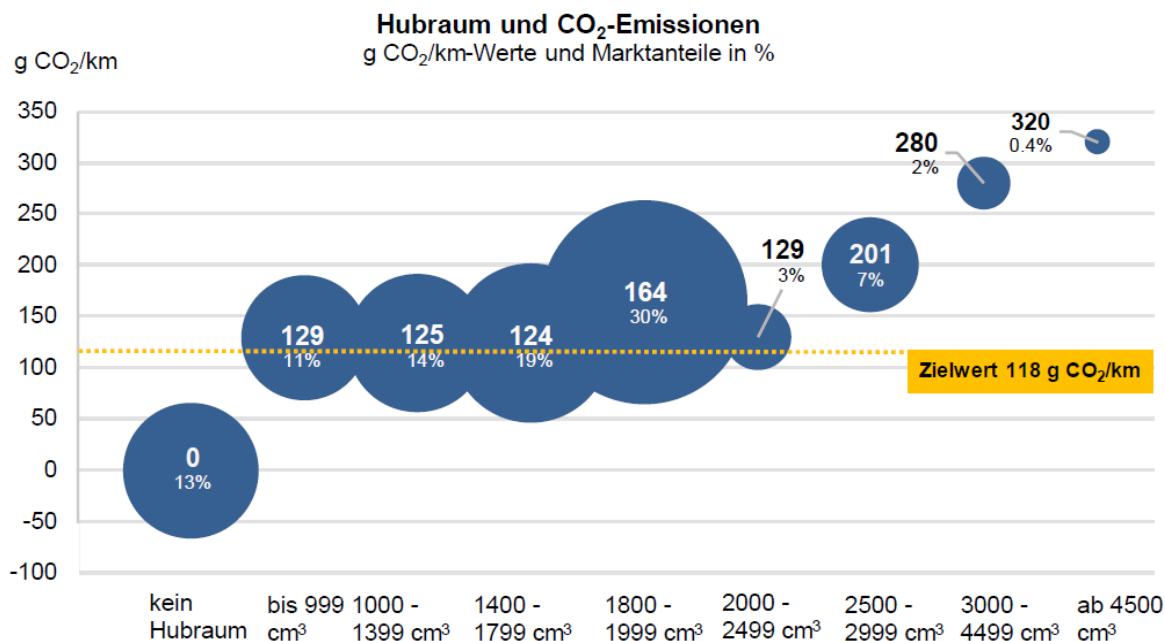


Abbildung 12: g CO₂/km-Werte (WLTP) und Marktanteile (Grösse der Blasen), nach Hubraum-Kategorien, neue Personenwagen 2021; Quelle: BFE, Neuwagenbericht 2021

Die rein batterie-elektrisch betriebenen Fahrzeuge werden in der separaten Kategorie «kein Hubraum» dargestellt. Der Hubraum korreliert mit den CO₂-Emissionen insbesondere in den höheren Hubraum-Kategorien.

7.3 Steuerberechnung auf Basis Leergewicht und Hubraum

Um sowohl dem ökologischen Aspekt als auch der Strassenbelastung durch die Fahrzeuge Rechnung zu tragen, wird eine Steuerberechnung vorgeschlagen, welche auf dem Fahrzeugleergewicht und dem Hubraum des Verbrennungsmotors basiert. Die fällige Strassenverkehrssteuer ergibt sich aus der Summe der beiden Steueranteile aus «Leergewicht» und «Hubraum». Die Gewichtung der beiden Steueranteile aus «Leergewicht» und «Hubraum» erfolgt über zwei jährlich berechnete Faktoren in Abhängigkeit des Fahrzeugbestands (Anteile Fahrzeuge mit Elektro- und Verbrennungsmotoren) sowie des durchschnittlichen Leergewichts und Hubraums. Die Berechnungsmethodik ist für alle leichten Motorwagen identisch.

Der Leergewichtsanteil ist unabhängig von der genutzten Antriebstechnologie und kommt bei allen Fahrzeugen zur Anwendung. Es soll damit der «Strassenabnutzung» Rechnung getragen werden. Der Hubraumanteil wird nur fällig, wenn ein Verbrennungsmotor vorhanden ist.

7.3.1 Elektrofahrzeuge (BEV)

Bei der Steuerberechnung von Fahrzeugen mit reinem Elektroantrieb (BEV) wird der Hubraum mit 0 ccm berücksichtigt. Damit werden Fahrzeuge, welche im Sinne der Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs keinen unmittelbaren CO₂-Ausstoss generieren, steuerlich entlastet.

7.3.2 Hybridfahrzeuge (HEV, PHEV)

Die Berechnungsmethodik eignet sich auch für Hybridfahrzeuge, welche sowohl über einen Verbrennungs- als auch über einen Elektromotor und einen Batteriespeicher verfügen. Da während der Beschleunigung sowohl der Elektro- als auch Verbrennungsmotor betrieben werden kann, kann bei gleicher Beschleunigung ein kleinerer Verbrennungsmotor eingesetzt werden, wodurch eine steuerliche Entlastung resultiert. Wie eine im Auftrag des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) erfolgte Studie «Aktualisierung Umweltaspekte von Elektroautos» von treeze zeigt, weicht der Realverbrauch bei Hybridfahrzeugen deutlich höher vom Normverbrauch ab, als bei konventionellen Benzin- und Dieselfahrzeugen. Gemäss einem Bericht des icct (The International Council on Clean Transportation) vom Juni 2022, sind der reale Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen von Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen (PHEV) in Europa im Durchschnitt drei- bis fünfmal höher als die offiziellen WLTP-Werte. Einer der Hauptgründe ist, dass der reale elektrische Fahranteil (ausgeschalteter Verbrennungsmotor) im Durchschnitt wesentlich geringer ist als das WLTP Typgenehmigungsverfahren annimmt. Bei PEHV liegt der reale Fahranteil mit Verbrennungsmotor durchschnittlich deutlich über 50 %. Vor diesem Hintergrund ist die vorgeschlagene Berechnungsmethodik auch für Hybridfahrzeuge gut geeignet und sinnvoll.

7.3.3 Fahrzeuge mit anderen Antriebstechnologien

Ebenso eignet sich die Berechnungsmethodik für Fahrzeuge mit anderen Antriebstechnologien mit Treibstoffen, wie beispielsweise Wasserstoff, Erdgas, Flüssiggas, Alkohol oder Weitere. Sobald kein Verbrennungsmotor mit einem Hubraum vorhanden ist, wird der Hubraumanteil einfach mit 0 ccm berücksichtigt. Dies gilt zum Beispiel für Fahrzeuge, welche Wasserstoff als Energieträger verwenden und dieser mittels Brennstoffzelle verstromt wird, der Antrieb letztlich aber doch mittels eines Elektromotors realisiert wird.

Auch andere - noch nicht verbreitete Technologien (z.B. Druckluftantriebe) - welche im Sinne der Dekarbonisierung des motorisierten Individualverkehrs keinen unmittelbaren CO₂-Ausstoss generieren, werden mit 0 ccm Hubraum berechnet. Somit ist die von der Motion geforderte Technologieunabhängigkeit gewährleistet. Um der besseren Verständlichkeit Willen, wird im Folgenden von «Elektrofahrzeugen» oder von «Fahrzeugen ohne Verbrennungsmotor» gesprochen.

7.3.4 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, wie es verschiedene Kantone kennen, 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. Hinzu käme, dass ein Rabattsystem auf CO₂-Basis eine gewisse Ungleichbehandlung der Fahrzeughalter zur Folge hätte, weil wie unter Ziffer 7.2 «Bemessungsgrundlagen» beschrieben, rund 8'400 leichte Motorwagen, die im Kanton Schaffhausen immatrikuliert sind, über keine Angaben zum CO₂-Wert verfügen.

8. Neues Berechnungsmodell für leichte Motorwagen

Die neue Berechnungsmethodik geht von einer Basissteuersumme aus, die der heutigen Steuersumme des Bestands der leichten Motorwagen im Kanton Schaffhausen entspricht. Die Basissteuersumme dient gewissermassen als Vorgabe für den zu erzielenden Steuerertrag der leichten Motorwagen im Folgejahr und stellt damit quasi eine Plafonierung des heutigen Steuerertragsniveaus sicher. Einmal initial festgelegt, verändert sich die Basissteuersumme jährlich nur noch in Abhängigkeit des Teuerungsindex und der Veränderung des Fahrzeugbestands der leichten Motorwagen. Letzteres stellt sicher, dass beispielsweise bei wachsendem Fahrzeugbestand die Steuereinnahmen und damit die Mittel für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Kantons- und Gemeindestrassen ebenfalls zunehmen und die Fahrzeugbestandsänderungen nicht durch die Steuerbelastung pro Fahrzeug ausgleichen werden muss.

Der Steuerertrag der leichten Motorwagen setzt sich aus den Steueranteilen «Leergewicht» und «Hubraum» zusammen. Das Verhältnis dieser beiden Steueranteile verändert sich in Abhängigkeit der Anteile der Fahrzeuge mit bzw. ohne Verbrennungsmotoren am Bestand der leichten Motorwagen.

8.1 Berechnung des Steuerbetrags












Die fällige Strassenverkehrssteuer ergibt sich aus der Summe der beiden Steueranteile aus «Leergewicht» und «Hubraum», wobei ein Mindeststeuerbetrag gilt. Die Gewichtung dieser Steueranteile erfolgt über zwei jährlich neu berechnete Faktoren «x» und «y»:

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

Das Erreichen des erzielten Steuerertrags wird durch die beiden variablen Faktoren «x» und «y» eingestellt. Diese berechnen sich wie folgt:

$$\text{Faktor x (Leergewicht) [Fr./kg]} = \frac{(\text{Basissteuersumme [Fr.]}) \cdot (\text{K-Faktor [\%]}) \cdot (\text{Anteil Bestand: FZ ohne Verbrennungsmotor [\%]})}{(\text{FZ Bestand}) \cdot (\varnothing \text{ Leergewicht aller FZ [kg]})}$$

$$\text{Faktor y (Hubraum) [Fr./cm}^3\text{]} = \frac{(\text{Basissteuersumme [Fr.]}) \cdot (\text{K-Faktor [\%]}) \cdot (\text{Anteil Bestand: FZ mit Verbrennungsmotor [\%]})}{(\text{Anzahl FZ mit Verbrennungsmotor}) \cdot (\varnothing \text{ Hubraum aller FZ mit Verbrennungsmotor [cm}^3\text{])}$$

Rechenbeispiele Fahrzeuge (Datenbasis Ziffer 8.3)		Treibstoff	Steuer alt	Steuer neu
	VW Polo 1.0 TSI Personenwagen, 1250 kg, 999 ccm	Benzin	Fr. 144	Fr. 137
	Mercedes-Benz CLA 250 e (PHEV) Personenwagen, 1853 kg, 1332 ccm	Benzin/ Elektro	Fr. 192	Fr. 183
	KIA Niro 1.6 (PHEV) Personenwagen, 1651 kg, 1580 ccm	Benzin/ Elektro	Fr. 216	Fr. 215
	VW Golf Variant Personenwagen, 1425 kg, 1984 ccm	Benzin	Fr. 264	Fr. 268
	Porsche Carrera (Veteran) Personenwagen, 1100 kg, 2992 ccm	Benzin	Fr. 384	Fr. 401
	Jeep Grand Cherokee TH Personenwagen, 2545 kg, 6166 ccm	Benzin	Fr. 768	Fr. 828
	Renault Zoe Personenwagen, 1605 kg, 100 kW	Elektro	Fr. 162	Fr. 100
	Tesla Model 3 Long Range Personenwagen, 1919 kg, 366 kW	Elektro	Fr. 324	Fr. 100
	Dodge RAM 1500 Lieferwagen, 2735 kg, 5654 ccm	Benzin	Fr. 708	Fr. 760
	Renault Master dCi150 Lieferwagen, 2237 kg, 2299 ccm	Diesel	Fr. 300	Fr. 313
	Renault Kangoo ZE Lieferwagen, 1620 kg, 44 kW	Elektro	Fr. 129	Fr. 100
	Mercedes-Benz MP 250 4m (Wohnmobil) Leichter Motorwagen, 2750 kg, 2143 ccm	Diesel	Fr. 288	Fr. 294
	FIAT-Dethleffs Trend T 7057 (Wohnmobil) Leichter Motorwagen, 3105 kg, 2287 ccm	Diesel	Fr. 300	Fr. 314

Definitionen zur Steuerberechnung:

- Leichte Motorwagen

Das neue Modell zur Steuerberechnung gilt für Personenwagen, Kleinbusse, Lieferwagen, leichte Sattelmotorfahrzeuge, leichte Wohnmotorwagen sowie übrige leichte Motorwagen gemäss VTS Art. 10 Abs. 2 (SR 741.41). Nicht vom neuen Berechnungsmodell betroffen sind land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge, Traktoren, Motorkarren, Arbeitskarren, Arbeitsmaschinen, Motoreinachser, sowie übrige Motorfahrzeuge und motorlose Fahrzeuge.

- Steuerbetrag

Der Steuerbetrag entspricht der jährlichen Strassenverkehrssteuer des betreffenden Fahrzeugs. Es gilt ein Mindeststeuerbetrag von Fr. 100 (heute Fr. 120). Ergibt sich aus der Berechnung ein kleinerer Betrag als Fr. 100, beträgt die fällige Strassenverkehrssteuer Fr. 100.

- Leergewicht und Hubraum

Das Leergewicht entspricht dem Wert in Feld Nr. 30 des Fahrzeugausweises.

Der Hubraum entspricht dem Wert in Feld Nr. 37 des Fahrzeugausweises.

27	Plätze: Places: Posti: Plazs:	Total Total Totale Total	5	vorne) avant) anteriori) davant)	2	30	Leergewicht Poids à vide Peso a vuoto Paisa da vid	kg	**1439
18	Stamnummer N° matricule N. di matricola Nr. da matricla		301.549.933			32	Nutz-/Sattellast Charge utile/selle Carico utile/sella Chargia utila/sella	kg	**411
24	Typengenehmigung Réception par type Approvazione del tipo Approvaziun dal tip		1XG5 47			33	Gesamtgewicht Poids total Peso totale Paisa totala	kg	**1850
37	Hubraum Cylindree Cilindrata Cilindrada	cm ³	1591			35	Gewicht des Zuges Poids de l'ensemble Peso del convoglio Paisa cumposiziun	kg	**
76	Leistung Puissance Potenza Prestaziun	kW	150			31	Anhängelast Poids remorquable Carico rimorchiato Chargia annexa	kg	**

- Faktoren «x» und «y»

Die beiden Faktoren «x» und «y» werden jährlich im 4. Quartal neu berechnet und gelten für die Steuerberechnung im folgenden Kalenderjahr.

- Basissteuersumme

Die Basissteuersumme beträgt Fr. 14'448'000. Sie entspricht der Summe der bisherigen Strassenverkehrssteuern der leichten Motorwagen, welche per 30. September³ 2022 im Kanton Schaffhausen in Verkehr gesetzt waren (ohne Berücksichtigung der Steuer für Wechselschilder). Die Basissteuersumme verändert sich nicht; allfällige Anpassungen des zu erzielenden Steuerertrags erfolgen über den K-Faktor.

- K-Faktor (Korrekturfaktor)

Der K-Faktor dient der Anpassung des zu erzielenden Steuerertrags im Folgejahr und setzt sich aus zwei Komponenten zusammen:

1. Veränderung (±) des Fahrzeugbestands der leichten Motorwagen jährlich per 30. September³ in Prozent des Vorjahresbestands

2. Veränderung (\pm) des Landesindexes der Konsumentenpreise (LIK, Basis Dezember 2020 = 100), massgebend ist die prozentuale Veränderung des Jahresindexes vom Vorjahr (z.B. für Steuerberechnung 2024 gilt Jahresindexveränderung 2022-2021)

$K\text{-Faktor [\%]} = 100 \% + \Delta \text{ Fahrzeugbestand [\%]} + \Delta \text{ Jahresindex LIK [\%]}$

- Anteil Bestand FZ mit bzw. ohne Verbrennungsmotor
Prozentualer Anteil der Fahrzeuge mit bzw. ohne Verbrennungsmotor am Bestand der leichten Motorwagen im Kanton Schaffhausen per 30. September³.
- Anzahl FZ mit Verbrennungsmotor
Absoluter Anteil der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor am Bestand der leichten Motorwagen im Kanton Schaffhausen per 30. September³.
- FZ Bestand
Bestand der leichten Motorwagen im Kanton Schaffhausen per 30. September³.
- Ø Leergewicht aller FZ
Durchschnittliches Leergewicht in Kilogramm aller Fahrzeuge des Bestands der leichten Motorwagen im Kanton Schaffhausen per 30. September³.
- Ø Hubraum aller FZ mit Verbrennungsmotor
Durchschnittlicher Hubraum in Kubikzentimeter aller Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor des Bestands der leichten Motorwagen im Kanton Schaffhausen per 30. September³.

8.2 Fahrzeuge mit Wechsel-Kontrollschildechild

Bei Verwendung von Wechselschilder gemäss Art. 13 der Verkehrsversicherungsverordnung vom 20. November 1959 (VVV; SR 741.31) wird heute bei den leichten Motorwagen für das Fahrzeug der höheren Steuerklasse der volle Betrag erhoben. Die Abgabe für die weiteren Fahrzeuge setzt sich aus einem Grundbetrag und einem hubraumabhängigen Zuschlag zusammen, was für Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotor (z.B. Elektroauto) ungeeignet ist.

Neu soll die Abgabe für die Verwendung von Wechselschildern bei leichten Motorwagen über einen Fixbetrag erfolgen (wie für die übrigen Fahrzeuge). Einerseits wird dadurch die Gleichbehandlung aller leichten Motorwagen unabhängig von der Antriebstechnologie sichergestellt und andererseits kann damit die Berechnungsmethodik leicht vereinfacht werden.

Für das Fahrzeug der höchsten Steuerklasse wird, wie bisher, der volle Betrag erhoben. Für die weiteren Fahrzeuge beträgt der Betrag neu Fr. 70 (entspricht etwa dem heute relevanten Durchschnittsbetrag).

³ Der 30. September ist der offizieller Stichtag zur Erhebung der Fahrzeugbestände.

Datenherkunft: Kantonale Fachapplikation VIACAR

8.3 Eigenschaften des neuen Berechnungsmodells

Als Datenbasis zur Prüfung des Berechnungsmodells sowie für die Auswertungen und Diagramme sind die per 13. Oktober 2022 im Kanton Schaffhausen in Verkehr gesetzten leichten Motorwagen verwendet worden:

- Fahrzeugarten: Personenwagen (PW), Lieferwagen (KL), Kleinbusse (KB), leichte Motorwagen (ML)
- Basissteuersumme: 14'448'120 Fr. (K-Faktor = 100 %)
- FZ Bestand (PW, KL, KB, ML): 55'424
- Anteil FZ mit Verbrennungsmotor: 97.9 % (54'280 Fahrzeuge)
- Anteil FZ ohne Verbrennungsmotor: 2.1 % (1'144 Elektro FZ)
- Ø Leergewicht Elektro FZ: 1'833 kg
- Ø Leergewicht Verbrenner FZ: 1'599 kg
- Ø Leergewicht aller FZ: 1'604 kg
- Ø Hubraum aller Verbrenner FZ: 1'962 cm³

Wie die beiden Diagramme (Abbildung 13 und Abbildung 14) zeigen, bleibt die Basissteuersumme bei zunehmendem Anteil von Elektrofahrzeugen bzw. bei abnehmendem Anteil von Verbrennerfahrzeugen konstant. Die Zusammensetzung der Steuersumme verändert sich hingegen deutlich. Während beim aktuell noch kleinen Anteil von Elektrofahrzeugen die Steueranteile aus dem Hubraum bzw. von den Verbrennerfahrzeugen klar dominieren, nehmen mit zunehmender Elektrifizierung des Fahrzeugbestands die Steueranteile aus dem Leergewicht bzw. von den Elektrofahrzeugen deutlich zu. Das Berechnungsmodell stellt mit dieser Verlagerung sicher, dass der Steuerertrag unabhängig vom sich verändernden Fahrzeugbestand auf dem vorgesehenen Niveau bleibt.

Die Diagramme (Abbildung 15, 16 und 17) zeigen konkrete Steuerbeispiele für verschiedenen Fahrzeugtypen (Vergleich: bisher - neu) in Abhängigkeit der Entwicklung des Fahrzeugbestands (zunehmende Elektrifizierung) auf. Wie sich erkennen lässt, werden die Verbrennerfahrzeuge anfänglich nahezu gleich besteuert wie bisher. Das heisst, dass bei der Einführung des neuen Berechnungsmodells für die allermeisten Verbrennerfahrzeuge keine sprunghafte Mehrbelastung erfolgt. Nur Fahrzeuge mit sehr grossem Hubraum müssen mit einem moderaten Aufschlag rechnen. Bei zunehmender Elektrifizierung des Fahrzeugbestands nimmt die Steuerbelastung dann kontinuierlich aber moderat zu, wodurch eventuell eine leichte Lenkungswirkung erzielt wird. Die Zunahme wäre aber selbst dann noch verträglich, wenn praktisch nur noch Elektrofahrzeuge eingelöst wären (Abbildung 15).

Die berechnete Steuer für die Elektrofahrzeuge fällt anfänglich sehr tief aus, da der Faktor «x» (Leergewicht) erst mit zunehmender Elektrifizierung des Fahrzeugbestands Gewicht bekommt. Bis zum Erreichen eines Elektroanteils von etwa 25 % kommt daher für Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotor der Mindeststeuerbetrag von Fr. 100 zum Tragen. Dadurch resultiert eine deutliche Vergünstigung zur heutigen Besteuerung der Elektrofahrzeuge, was im Sinne einer Förderung zu begrüssen ist.

Strassenverkehrssteuern leichte Motorwagen Aufteilung der Steuersumme in Steueranteile aus Leergewicht und Hubraum

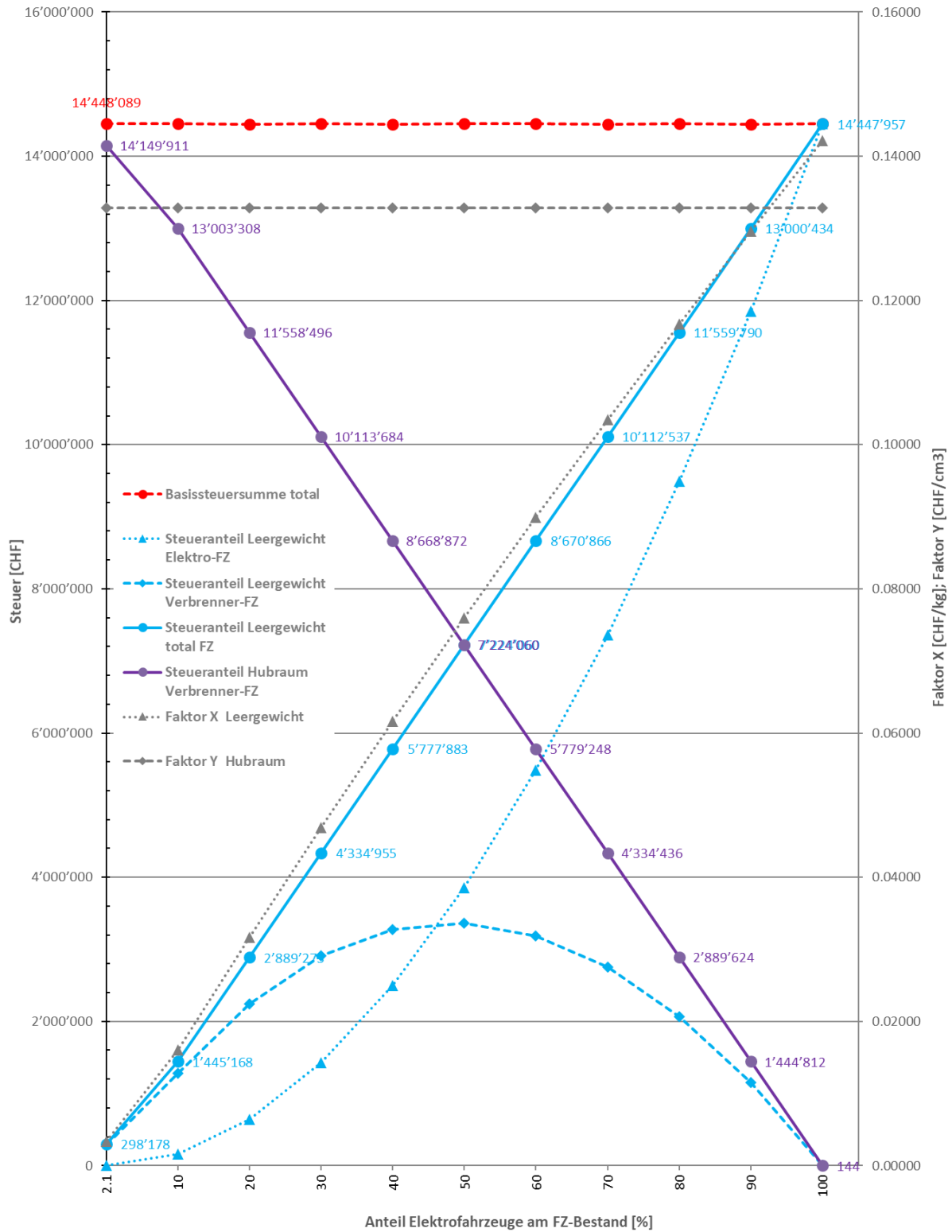


Abbildung 13: Aufteilung der Steuersumme in Steueranteile aus Leergewicht und Hubraum in Abhängigkeit der Entwicklung des FZ Bestands bei zunehmender Elektrifizierung (Ø Leergewicht aller FZ kalkulatorisch an Entwicklung FZ Bestands angepasst; ohne Berücksichtigung Mindeststeuerbetrag und Wechselschilder)

Strassenverkehrssteuern leichte Motorwagen

Aufteilung der Steuersumme in Steueranteile aus FZ mit und ohne Verbrennungsmotor

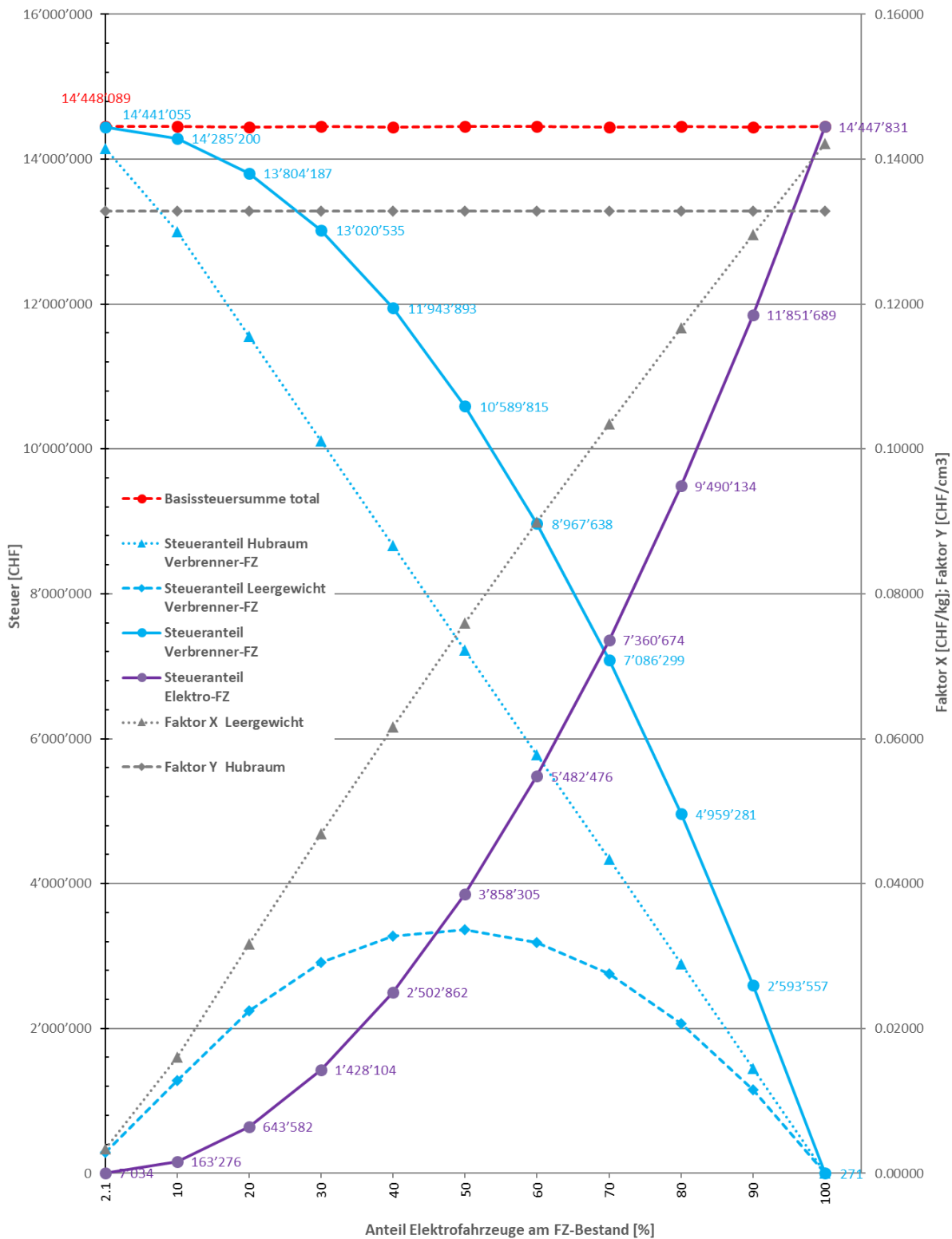


Abbildung 14: Aufteilung der Steuersumme in Steueranteile aus Fahrzeugen mit und ohne Verbrennungsmotor in Abhängigkeit der Entwicklung des FZ Bestands bei zunehmender Elektrifizierung (Ø Leergewicht aller FZ kalkulatorisch an Entwicklung FZ Bestands angepasst; ohne Berücksichtigung Mindeststeuerbetrag und Wechselschilder)

Strassenverkehrssteuern leichte Motorwagen

Steuerbeispiele BISHHER - NEU in Abhängigkeit des Elektro-Anteils am FZ-Bestand

PW mit Verbrennungsmotoren

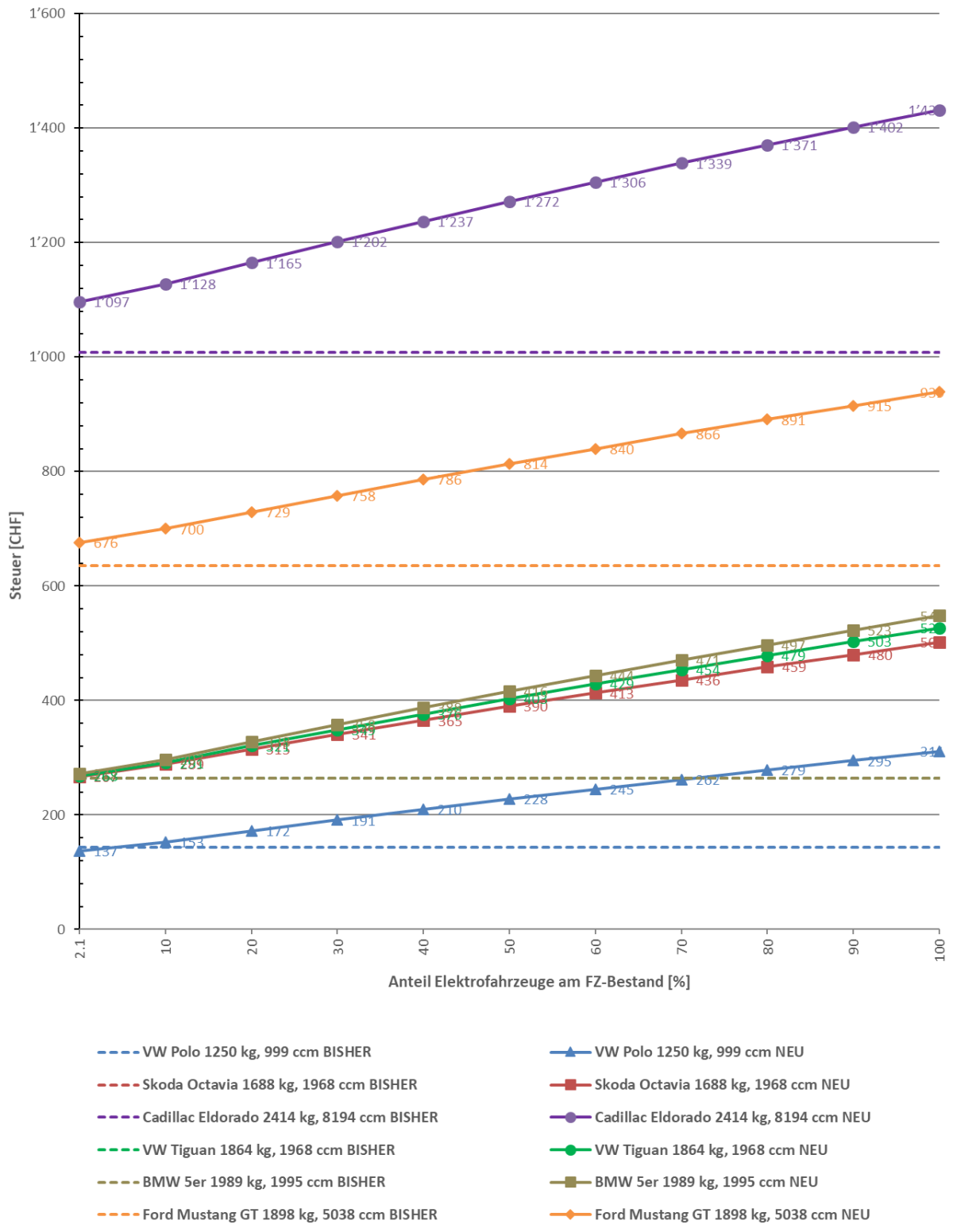


Abbildung 15: Steuerbeispiele für Personenwagen mit Verbrennungsmotoren (bisher - neu) in Abhängigkeit der Entwicklung des FZ Bestands bei zunehmender Elektrifizierung (Ø Leergewicht aller FZ kalkulatorisch an Entwicklung FZ Bestands angepasst; ohne Berücksichtigung Wechselschilder)

Strassenverkehrssteuern leichte Motorwagen

Steuerbeispiele BISHER - NEU in Abhängigkeit des Elektro-Anteils am FZ-Bestand

PW mit Elektroantrieb

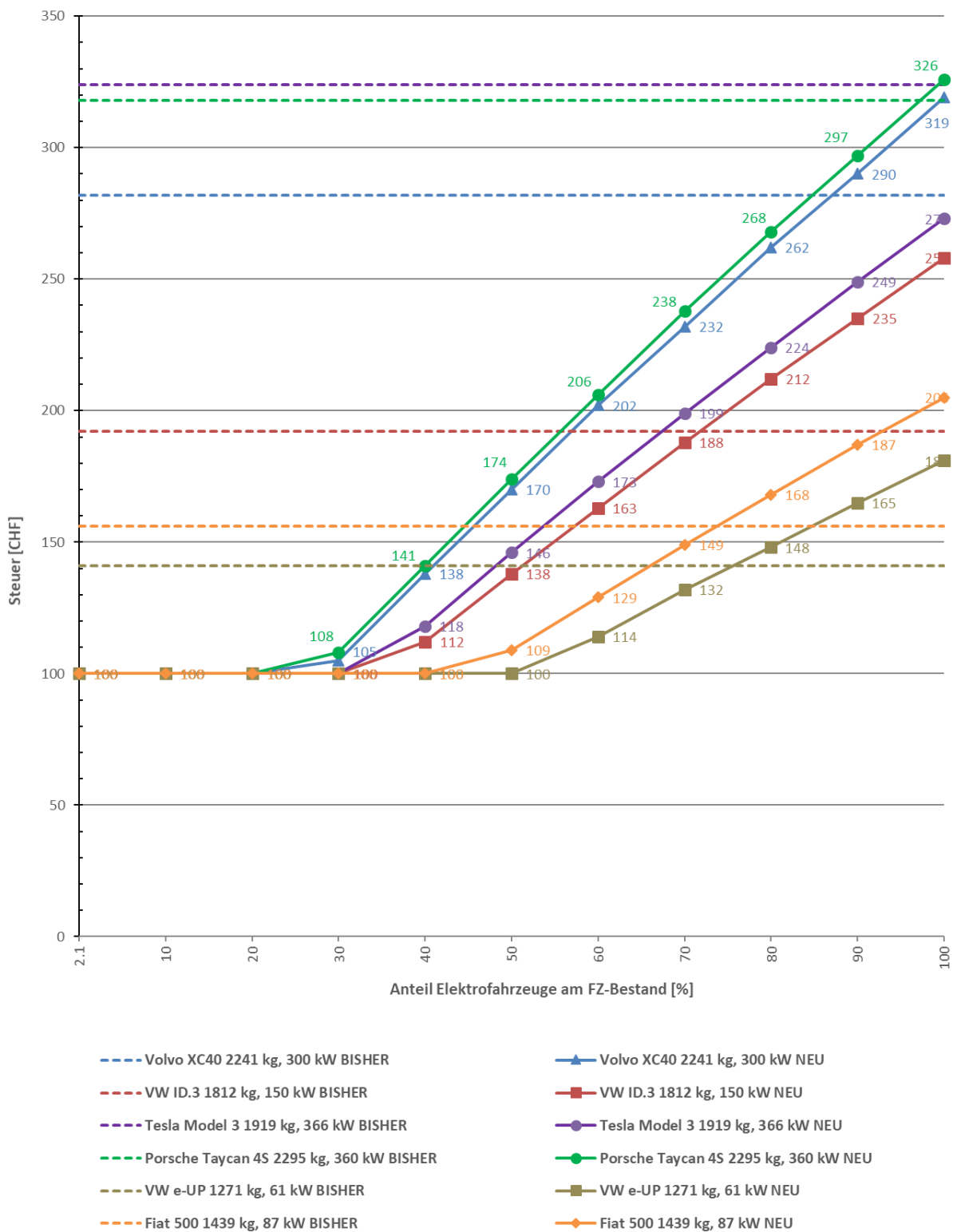


Abbildung 16: Steuerbeispiele für Personenwagen mit Elektroantrieb (bisher - neu) in Abhängigkeit der Entwicklung des FZ Bestands bei zunehmender Elektrifizierung (Ø Leergewicht aller FZ kalkulatorisch an Entwicklung FZ Bestands angepasst; ohne Berücksichtigung Wechselschilder)

Strassenverkehrssteuern leichte Motorwagen

Steuerbeispiele BISHER - NEU in Abhängigkeit des Elektro-Anteils am FZ-Bestand

Lieferwagen (KL) und Wohnmotorwagen (ML)

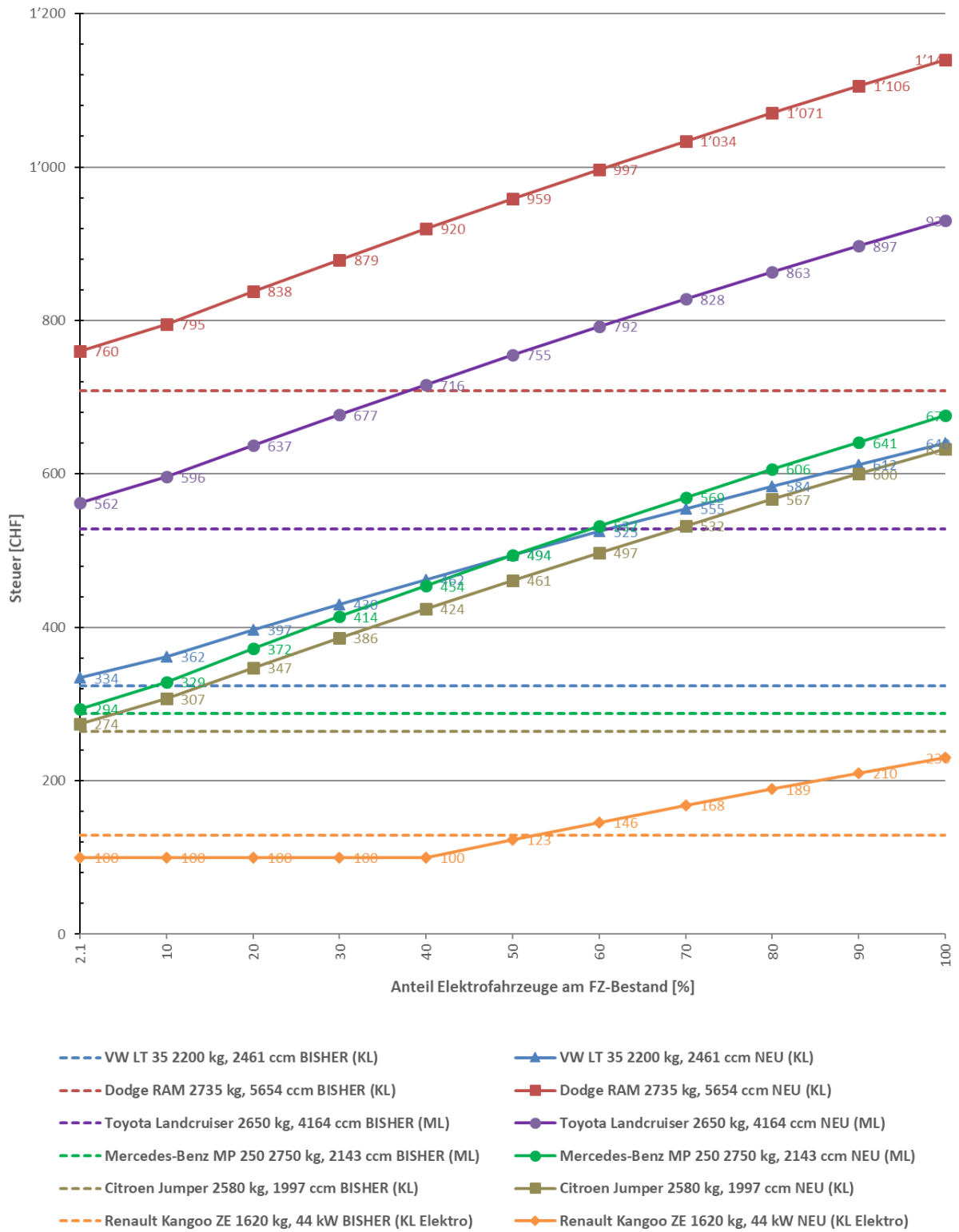


Abbildung 17: Steuerbeispiele für Lieferwagen und Wohnmotorwagen mit Verbrennungs- und Elektromotoren (bisher - neu) in Abhängigkeit der Entwicklung des FZ Bestands bei zunehmender Elektrifizierung (Ø Leergewicht aller FZ kalkulatorisch an Entwicklung FZ Bestands angepasst; ohne Berücksichtigung Wechselschilder)

8.4 Auswirkungen des neuen Berechnungsmodells

Bei Einführung des neuen Berechnungsmodells verändert sich der jährliche Steuerbetrag für 91 % der Fahrzeuge um maximal \pm Fr. 20.

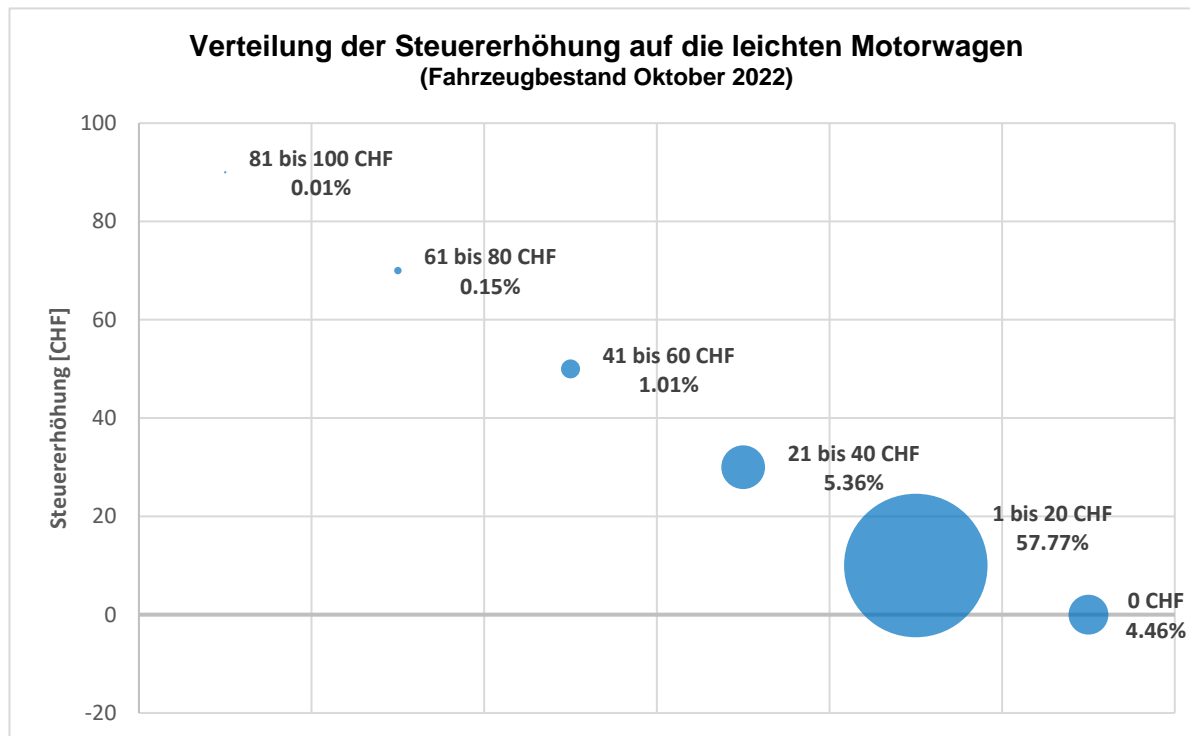


Abbildung 18: Verteilung der Fahrzeuge mit Steuererhöhungen (inkl. Fahrzeuge ohne Veränderung); die Grösse der Blasen entspricht dem Anteil am Fahrzeugbestand

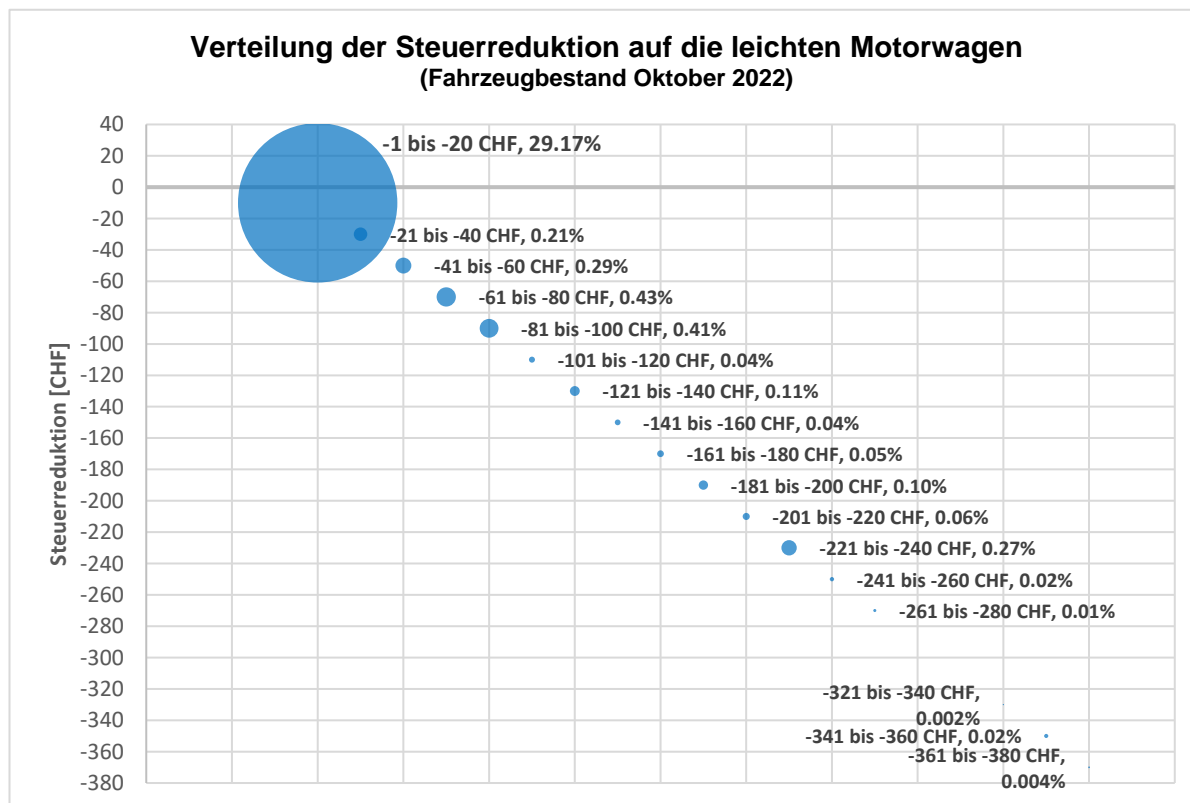


Abbildung 19: Verteilung der Fahrzeuge mit Steuerreduktionen; die Grösse der Blasen entspricht dem Anteil am Fahrzeugbestand

Die nachfolgende Abbildung zeigt das gesamte Spektrum der Steuerreduktionen bzw. Steuererhöhungen über alle leichten Motorwagen bei Einführung des neuen Berechnungsmodells. Es lässt sich gut erkennen, dass beim gegenwärtigen Fahrzeugbestand die maximale Steuererhöhung unter Fr. 90 liegt, während dem die maximale Steuerreduktion rund Fr. 360 beträgt. Über alle leichten Motorwagen beträgt die durchschnittliche Steuererhöhung Fr. 2.

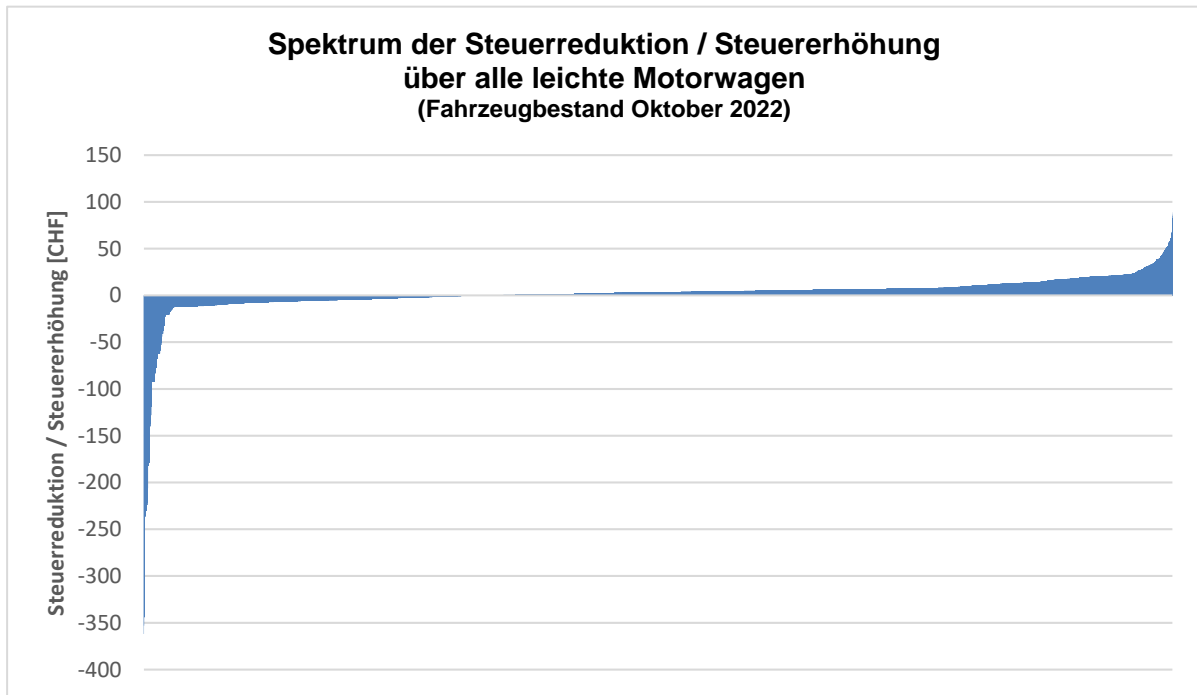


Abbildung 20: Spektrum der Steuerreduktionen bzw. Steuererhöhungen über alle leichten Motorwagen bei Einführung des neuen Berechnungsmodells (FZ-Bestand Oktober 2022)

Die Abbildungen 21 und 22 auf der folgenden Seite zeigen die Fahrzeugmodelle mit den grössten anfänglichen Steuerreduktionen bzw. mit den grössten Steuererhöhungen infolge Einführung des neuen Berechnungsmodells:

- Elektrofahrzeuge und Personenwagen mit kleinem Motorhubraum profitieren am meisten von der neuen Berechnungsmethodik (Abbildung 21).
- Sportwagen, Personenwagen mit sehr hubraumstarken Motoren und SUV erfahren die höchsten Steuererhöhungen aufgrund der neuen Berechnungsmethodik (Abbildung 22).

Fahrzeugmodelle mit einer Steuerreduktion von \geq Fr. 20

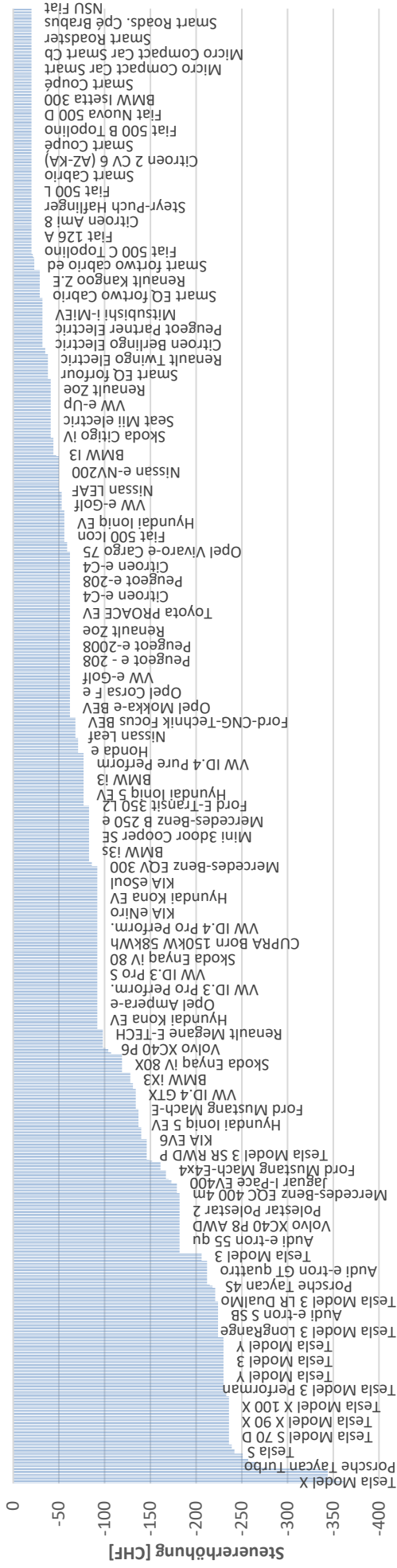


Abbildung 21: Fahrzeugmodelle mit den grössten Steuerreduktionen bei Einführung des neuen Berechnungsmodells (FZ-Bestand Oktober 2022)

Fahrzeugmodelle mit einer Steuererhöhung von \geq Fr. 20

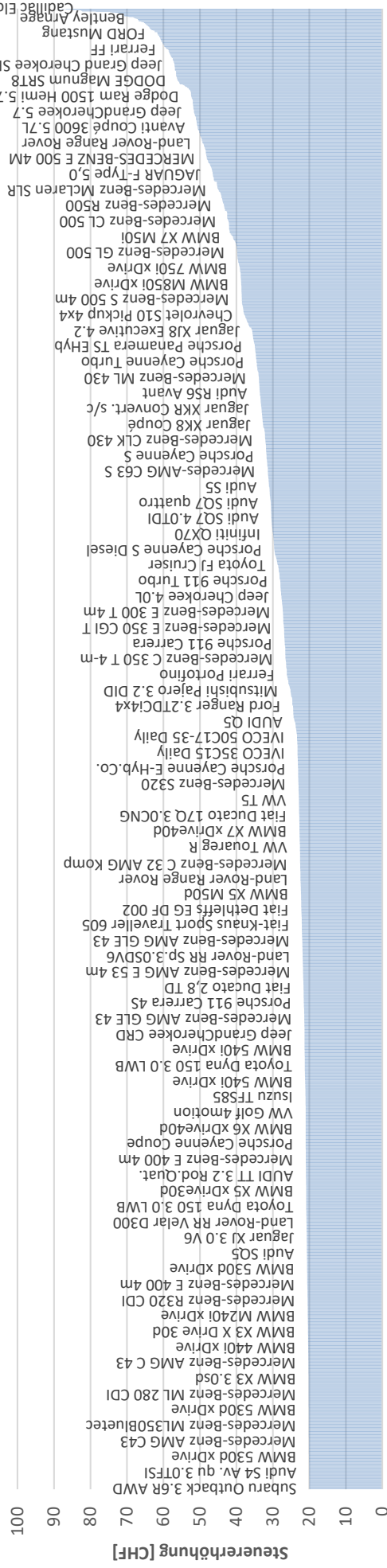


Abbildung 22: Fahrzeugmodelle mit den grössten Steuererhöhungen bei Einführung des neuen Berechnungsmodells (FZ-Bestand Oktober 2022)

8.5 Regelung für bestimmte Fahrzeuge mit Elektromotoren

Für Motorfahrzeuge, die aufgrund ihrer Art grundsätzlich nach dem Hubraum besteuert werden, jedoch durch Elektromotoren angetrieben werden und von der vorliegenden Revision nicht betroffen sind, wird die jährliche Strassenverkehrssteuer durch den Regierungsrat auf dem Verordnungsweg festgelegt. Dies ist erforderlich, da die heutigen Bestimmungen für bestimmte Fahrzeugarten mit Elektromotoren keine geeigneten Regelungen beinhalten (z.B. Elektro-Motorrad). Aufgrund der kleinen Anzahl betroffener Fahrzeuge und der geringen Steuerbeträge soll die jährliche Besteuerung mit Pauschalbeträgen erfolgen, die dem jeweiligen Mindeststeueransatz bei Hubraumbesteuerung entsprechen. Folgende Motorfahrzeuge sind davon betroffen:

Fahrzeuge mit Elektromotoren	Steuerpauschale
Motorräder, inkl. Motorschlitten	Fr. 36
Dreirädrige Motorfahrzeuge, Kleinmotorfahrzeuge, Motorrad-Dreirad, Motorräder mit Seitenwagen	Fr. 54
Landwirtschaftliche Motorfahrzeuge, ausgenommen landwirtschaftliche Motoreinachser	Fr. 48
Gewerbliche Traktoren	Fr. 120
Schwere Motorwagen, ausgenommen Fahrzeuge, die nach Nutzlast, Gesamtgewicht oder pauschal besteuert werden	Fr. 120

Tabelle 23: Steuerpauschalen für bestimmte Fahrzeuge mit Elektromotoren

9. Auswirkungen mit neuem Berechnungsmodell

9.1 Finanzielle Auswirkungen

Die Gesetzesrevision erfolgt ertragsneutral, stellt aber das heutige Ertragsniveau der Strassenverkehrssteuern auch bei zunehmender Elektrifizierung des Fahrzeugbestands langfristig sicher, womit die Finanzierung des Strassenunterhalts gewährleistet wird. Das Berechnungsmodell berücksichtigt sowohl den Teuerungsindex als auch die Veränderung des Fahrzeugbestands der leichten Motorwagen. Da der Steuerertrag nicht angehoben wird, gehört der Kanton Schaffhausen auch nach der Umsetzung dieser Gesetzesrevision zu den steuergünstigsten Kantonen.

Konventionelle Fahrzeuge mit durchschnittlichen Verbrennungsmotoren erfahren bei der Einführung des neuen Berechnungsmodells keine wesentliche Steuererhöhung. Selbst Fahrzeuge mit sehr grossem Hubraum müssen lediglich mit einem moderaten Aufschlag rechnen.

9.2 Auswirkungen auf Energieziele, Umwelt und Klima

Die vorliegende Gesetzesrevision trägt sowohl dem Ziel der Dekarbonisierung im Bereich des motorisierten Individualverkehrs als auch dem Technologiewandel Rechnung. Sie steht im Einklang mit der kantonalen Klimastrategie des Regierungsrats und mit der Umsetzung der Energiestrategie 2050 des Bundes. Die Steigerung der Attraktivität einer möglichst umweltschonenden Mobilität erfolgt durch den Wegfall der steuerlichen Benachteiligung emissionsarmer Fahrzeuge. Elektrofahrzeuge und Personenwagen mit kleinem Motorhubraum profitieren am meisten vom neuen Berechnungsmodell.

9.3 Volkswirtschaftliche Auswirkungen

Bei Umsetzung der vorliegenden Gesetzesrevision sind keine volkswirtschaftlichen Auswirkungen zu erwarten.

9.4 Auswirkungen auf den Vollzug

Das neue Berechnungsmodell basiert auf den beiden Faktoren «x» und «y», welche jährlich im 4. Quartal neu berechnet werden und für die Steuerberechnung im folgenden Kalenderjahr gelten. Aufgrund dieser jährlichen Anpassung verschiebt sich der Versand der Strassenverkehrssteuerrechnungen an die Fahrzeughalter/innen systembedingt ins betreffende Steuerjahr, wodurch eine Verschiebung der Zahlungseingänge von rund zwei Monaten resultiert.

10. Umsetzung der Teilrevision

Die Umsetzung der vorliegenden Gesetzesrevision bedingt umfangreiche Anpassungen an der IT-Fachapplikation (Viacar) gefolgt von intensiven Testphasen. Aufgrund der hohen Systemkomplexität und den folgenschweren Auswirkungen im Fehlerfall ist mit einer Umsetzungszeitdauer von 12 Monaten zu rechnen (Inkraftsetzung zu Jahresbeginn frühestens per 1. Januar 2025). Die Kostenschätzung des Leistungserbringers beläuft sich auf rund Fr. 140'000.

11. Bereinigung weiterer Artikel im Gesetz über die Strassenverkehrssteuern

Im Zuge der vorliegenden Gesetzesrevision sollen gleichzeitig Bereinigungen im Gesetzestext vorgenommen werden, welche unabhängig von der Steuervorlage seit längerem anstehen, bzw. nicht mehr der heutigen Praxis entsprechen. Betroffen sind folgende Artikel im Gesetz über die Strassenverkehrssteuern vom 17. Juni 1968:

- Artikel 6, Absatz 1 und 2 sowie Artikel 7, Absatz 2: Sowohl die Erhebung als auch die Rückerstattung der Strassenverkehrssteuer erfolgt auf den Tag genau und nicht mehr auf den Monat.

- Artikel 6, Absatz 3: Die Gebühr für den Wiederbezug der Kontrollschilder ist in der Verordnung über die Gebühren im Strassenverkehr vom 27. Mai 1997 (SHR 741.012, § 1, Buchstabe F, Ziffer 5) geregelt, weshalb der Zuschlag von Fr. 5 obsolet ist und gestrichen werden kann.
- Artikel 11: Die Beitragsleistungen aus dem Ertrag der Strassenverkehrssteuern an die Gemeinden sind im Strassengesetz vom 18. Februar 1980 (StrG; SHR 725.100, Art. 71 - 73) geregelt und nicht mehr durch Dekret des Kantonsrats.

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und dem in Anhang 1 beigefügten Gesetzesentwurf betreffend die Teilrevision des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern vom 17. Juni 1968 zuzustimmen sowie die Motion Stauffer betreffend Einführung einer CO₂-abhängigen Strassenverkehrssteuer als erledigt abzuschreiben.

Schaffhausen, 11. April 2023

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Dino Tamagni

Der Staatsschreiber:

Dr. Stefan Bilger

Anhang 1 Entwurf Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern vom 17. Juni 1968

Anhang 2 Entwurf Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern vom 17. Juni 1968 (synoptische Darstellung)

Gesetz über die Strassenverkehrssteuern

Änderung vom ...

Der Kantonsrat Schaffhausen

beschliesst als Gesetz:

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 lit. 14

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

$$\text{Steuerbetrag [Fr.] = } x \text{ [Fr./kg]} \bullet \text{ Leergewicht [kg]} + y \text{ [Fr./cm}^3\text{]} \bullet \text{ Hubraum [cm}^3\text{]}$$

Der Steuerbetrag beträgt im Minimum Fr. 100.-.

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

$$\text{Faktor x (Leergewicht) [Fr./kg]} = \frac{\text{Basissteuersumme [Fr.]} \bullet \text{K-Faktor [\%]} \bullet \text{Anteil FZ ohne Verbrennungsmotor [\%]}}{\text{FZ Bestand} \bullet \emptyset \text{ Leergewicht FZ [kg]}}$$

$$\text{Faktor y (Hubraum) [Fr./cm}^3\text{]} = \frac{\text{Basissteuersumme [Fr.]} \bullet \text{K-Faktor [\%]} \bullet \text{Anteil FZ mit Verbrennungsmotor [\%]}}{\text{FZ mit Verbrennungsmotor} \bullet \emptyset \text{ Hubraum FZ mit Verbrennungsmotor [cm}^3\text{]}}$$

³ In diesem Gesetz werden die Faktoren x und y wie folgt bestimmt:

1. Die «Basissteuersumme» wird mit Fr. 14'500'000.-- festgelegt.
2. Der «K-Faktor» ergibt sich aus der Summe der folgenden zwei Korrekturfaktoren zuzüglich 100%:
 - a) Veränderung (±) des Fahrzeugbestands in Prozent des Vorjahresbestands.
 - b) Veränderung (±) des Landesindexes der Konsumentenpreise (LIK, Basis Dezember 2020 = 100). Massgebend ist die prozentuale Veränderung des Jahresindexes.
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 «∅ Leergewicht FZ» ist das durchschnittliche Leergewicht aller Fahrzeuge des Fahrzeugbestands.
7. Der «∅ Hubraum FZ mit Verbrennungsmotor» ist der durchschnittliche Hubraum aller Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor des Fahrzeugbestands.
8. Der für die Bestimmung der Steuerberechnung massgebende kantonale Fahrzeugbestand umfasst Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbusse, leichten Sattelmotorfahrzeuge und leichten Motorwagen, jährlich per Stichtag 30. September.

⁴ 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, Motoreinachser und landwirtschaftliche Motorfahrzeuge *Fr. 70.--*
bis 800 cm³ Hubraum ~~Fr. 48.--~~
Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 500 cm³ Hubraum ~~Fr. 12.--~~
 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

¹ 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 Monate** eine Rückerstattung.

² Die Steuer für einen **Tag Monat** beträgt einen **Dreihundertfünfundsechzigstel Zwölftel** der Jahressteuer. Angebrochene **Tage Monate** werden voll berechnet.

³ Aufgehoben.

Art. 7 Abs. 2

² 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~~ ~~Monat~~ voll berechnet wird.

Art. 11

Der Ertrag der Steuer ist zum Unterhalt und zur Verbesserung der dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen zu verwenden. Der Kantonsrat setzt die Grundsätze für die Beitragsleistung an die Gemeinden durch ~~Dekret~~ **das Strassengesetz vom 18. Februar 1980 (SHR 725.100)** fest.

II.

¹ Dieses Gesetz untersteht dem Referendum.

² Der Regierungsrat bestimmt das Inkrafttreten.

³ Das Gesetz ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die kantonale Gesetzessammlung aufzunehmen.

Schaffhausen, ...

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

Der Sekretär:

Gesetz über die Strassenverkehrssteuern: Synopse der geänderten Bestimmungen

heutige Fassung	Änderungen (<i>Neuerungen kursiv, Aufhebungen durchgestrichen</i>)
	<p>Art. 3 (Abs. 1-3 sind neu, die bisherigen Regelungen werden in einen neuen Abs. 4 integriert)</p> <p><i>¹ Die jährliche Strassenverkehrssteuer für Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbusse, leichte Sattelmotorfahrzeuge und leichte Motorwagen (Art. 10 Abs. 2 VTS; SR 741.41) berechnet sich wie folgt:</i></p> <p>Steuerbetrag [Fr.] = $x \text{ [Fr./kg]} \cdot \text{Leergewicht [kg]} + y \text{ [Fr./cm}^3\text{]} \cdot \text{Hubraum [cm}^3\text{]}$</p> <p>Der Steuerbetrag beträgt im Minimum Fr. 100.-.</p> <p><i>² Die Faktoren x und y werden gemäss den nachfolgenden Formeln jährlich neu bestimmt und gelten für die Berechnung der Strassenverkehrssteuern des darauffolgenden Kalenderjahrs:</i></p> <p>Faktor x (Leergewicht) [Fr./kg] = $\frac{\text{Basissteuersumme [Fr.]} \cdot \text{K-Faktor [\%]} \cdot \text{Anteil FZ ohne Verbrennungsmotor [\%]}}{\text{FZ Bestand} \cdot \emptyset \text{ Leergewicht FZ [kg]}}$</p> <p>Faktor y (Hubraum) [Fr./cm³] = $\frac{\text{Basissteuersumme [Fr.]} \cdot \text{K-Faktor [\%]} \cdot \text{Anteil FZ ohne Verbrennungsmotor [\%]}}{\text{FZ mit Verbrennungsmotor} \cdot \emptyset \text{ Hubraum FZ mit Verbrennungsmotor [cm}^3\text{]}}$</p> <p>³ In diesem Gesetz werden die Faktoren x und y wie folgt bestimmt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die «Basissteuersumme» wird mit Fr. 14'500'000.-- festgelegt. 2. Der «K-Faktor» ergibt sich aus der Summe der folgenden zwei Korrekturfaktoren zuzüglich 100%:

<p>Die jährliche Strassenverkehrssteuer beträgt:</p> <p>1. für Motorwagen mit Hubkolbenmotor, ausgenommen schwere Lastwagen:</p> <p>1. für Motorwagen mit Hubkolbenmotor, ausgenommen schwere Lastwagen:</p> <p>bis 800 cm³ Hubraum Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 100 cm³ Hubraum</p> <p>Fr. 120.- Fr. 12.-</p>	<p>a) Veränderung (\pm) des Fahrzeugbestands in Prozent des Vorjahresbestands.</p> <p>b) Veränderung (\pm) des Landesindex der Konsumentenpreise (LIK, Basis Dezember 2020 = 100). Massgebend ist die prozentuale Veränderung des Jahresindex.</p> <p>3. Der «Anteil FZ mit bzw. ohne Verbrennungsmotor» ist der prozentuale Anteil der Fahrzeuge mit bzw. ohne Verbrennungsmotor am Fahrzeugbestand.</p> <p>4. Der «FZ Bestand» entspricht der Anzahl Fahrzeuge des Fahrzeugbestands.</p> <p>5. Die «FZ mit Verbrennungsmotor» entspricht der Anzahl Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor des Fahrzeugbestands.</p> <p>6. Das «\emptyset Leergewicht FZ» ist das durchschnittliche Leergewicht aller Fahrzeuge des Fahrzeugbestands.</p> <p>7. Der «\emptyset Hubraum FZ mit Verbrennungsmotor» ist der durchschnittliche Hubraum aller Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor des Fahrzeugbestands.</p> <p>8. Der für die Bestimmung der Steuerberechnung massgebende kantonale Fahrzeugbestand umfasst Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbusse, leichte Sattelmotorfahrzeuge und leichte Motorwagen, jährlich per Stichtag 30. September.</p> <p>(Einführung eines neuen Absatz 4):</p> <p>⁴ Die jährliche Strassenverkehrssteuer beträgt:</p> <p>1. für Motorwagen mit Hubkolbenmotor, ausgenommen Fahrzeuge, die unter Artikel 3 Absatz 1 fallen und schwere Lastwagen:</p> <p>(Tarife Ziff. 1-12 unverändert)</p>
---	--

2.	für Motorräder mit Hubkolbenmotor bis 250 cm ³ Hubraum Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 100 cm ³ Hubraum	Fr. 36.- Fr. 12.-
3.	für Kleinmotorräder	Fr. 24.-
4.	a) für dreirädrige Motorräder und dreirädrige Kleinmotorräder sowie für Motorräder mit Seitenwagen 150 % der Steuer aus Ziff. 2, resp. 3; b) für Anhänger an Motorrädern und Anhänger an Kleinmotorrädern 50 % der Steuer des Zugfahrzeuges (Ziff. 2 und 3);	
5.	für schwere Lastwagen (Gesamtgewicht über 3,5 t) bis 1500 kg Nutzlast Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 500 kg bis 10 t Nutzlast je weitere volle oder angebrochene 500 kg über 10 t Nutzlast	Fr. 300.- Fr. 60.- Fr. 72.-
6.	für Sattelmotorfahrzeuge, bestehend aus Sattelschlepper und Sattelanhänger, gelten die Ansätze für schwere Lastwagen. Werden für einen Sattelschlepper mehrere Anhänger verwendet, so werden die Anhänger mit den kleineren Nutzlasten nach den Ansätzen für Anhänger an Motorwagen gemäss Ziff. 9 lit. a besteuert;	
7.	für gewerbliche Traktoren bis 1000 cm ³ Hubraum Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 200 cm ³ Hubraum	Fr. 120.- Fr. 24.-
8.	für Arbeitsmaschinen, Arbeitskarren, Motorkarren, Motoreinachsler	
	a) leichte Arbeitsmaschinen (bis 3,5 t Gesamtgewicht)	Fr. 60.-
	b) schwere Arbeitsmaschinen (über 3,5 t Gesamtgewicht)	Fr. 96.-
	c) Arbeitskarren	Fr. 48.-

d)	Motorkarren	Fr. 48.-
e)	Motoreinachser, einschliesslich Anhänger	Fr. 36.-
9. für Anhänger an Motorwagen		
a)	Anhänger zum Personen- und Warentransport bis 500 kg Nutzlast für je weitere volle oder angebrochene 500 kg Nutzlast bis 5000 kg	Fr. 60.- Fr. 18.-
	für je weitere volle oder angebrochene 500 kg Nutzlast über 5000 kg	Fr. 24.-
b)	Wohnanhänger bis 1000 kg Gesamtgewicht über 1000 kg Gesamtgewicht	Fr. 60.- Fr. 84.-
c)	Touristen-, Camping-, Sportgeräte- und Schaustellerranhänger (Wohn-, Material- und Käfigwagen) sowie Arbeitsanhänger	Fr. 24.-
10. für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge		
	Motoreinachser übrige landwirtschaftliche Motorfahrzeuge	Fr. 15.-
	bis 2299 cm ³ Hubraum	Fr. 48.-
	2300 bis 3000 cm ³ Hubraum	Fr. 60.-
	über 3000 cm ³ Hubraum	Fr. 72.-
Die Steuer für Motoreinachser ist eine feste Jahresabgabe, die nicht nach Monaten unterteilbar ist. Bei Verwendung von mehreren landwirtschaftlichen Traktoren durch den gleichen Halter wird das Fahrzeug mit dem grössten Hubraum voll besteuert; für die übrigen beträgt die Steuer 50 % der für sie geltenden Ansätze;		
11. für Händlerschilder		
a)	für Motorwagen	Fr. 480.-
b)	für Anhänger an Motorwagen und gewerblichen Traktoren	Fr. 180.-

<p>c) für Motorkarren, Motoreinachser, Arbeitskarren und Arbeitsmaschinen Fr. 150.-</p> <p>d) für Motorräder, Kleinmotorräder und dreirädrige Motor- und Kleinmotorräder sowie Anhänger an diesen Fahrzeugen Fr. 120.-</p> <p>e) für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge Fr. 120.-</p>	
<p>12. für Versuchsschilder die Hälfte der Steuer für Händlerschilder;</p> <p>13. bei Verwendung von Wechselschildern für das Fahrzeug der höheren Steuerklasse den vollen Betrag; als Zuschlag für die weiteren Fahrzeuge:</p>	<p>(Anpassung Ziff. 13 lit. a):</p> <p>a) für Motorwagen, ausgenommen schwere Lastwagen, Arbeitsmaschinen, Motorkarren, Motoreinachser und landwirtschaftliche Motorfahrzeuge Fr. 70.-</p> <p>bis 800 cm³ Hubraum Fr. 48.-</p> <p>Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 500 cm³ Hubraum Fr. 12.-</p>
<p>a) für Motorwagen, ausgenommen schwere Lastwagen, Arbeitsmaschinen, Motorkarren, Motoreinachser und landwirtschaftliche Motorfahrzeuge Fr. 48.-</p> <p>b) für schwere Lastwagen (über 3,5 t Gesamtgewicht) Fr. 168.-</p> <p>c) für Kleinmotorräder, Anhänger an Motorräder und landwirtschaftliche Motoreinachser Fr. 12.-</p> <p>d) für Anhänger an Kleinmotorräder Fr. 6.-</p> <p>e) Für alle übrigen Motorfahrzeuge und Anhänger Fr. 24.-</p>	<p>a) für Motorwagen, ausgenommen schwere Lastwagen, Arbeitsmaschinen, Motorkarren, Motoreinachser und landwirtschaftliche Motorfahrzeuge Fr. 70.-</p> <p>bis 800 cm³ Hubraum Fr. 48.-</p> <p>Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 500 cm³ Hubraum Fr. 12.-</p> <p>(lit. b-e unverändert)</p>
<p>14. für Motorfahrzeuge ohne Hubkolbenmotoren, für besondere Arten von Motorfahrzeugen und Anhängern sowie für Sonderbewilligungen eine durch den Regierungsrat auf dem Verordnungsweg festgesetzte Abgabe.</p>	<p>(Anpassung Ziffer 14):</p> <p>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.</p>

<p>Art. 6</p> <p>1 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 Monate eine Rückerstattung.</p> <p>2 Die Steuer für einen Monat beträgt einen Zwölftel der Jahressteuer. Angebrochene Monate werden voll berechnet.</p> <p>3 Beim Wiederbezug der Kontrollschilder ist ein Zuschlag von 5 Fr. zu entrichten.</p> <p>4 Die Verkehrsabgaben und Rückerstattungen werden auf den nächsten ganzen Franken abgerundet; Beträge unter 5 Franken werden nicht zurückerstattet.</p>	<p>Art. 6</p> <p>1 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 Tag Monate eine Rückerstattung.</p> <p>2 Die Steuer für einen Tag Monat beträgt einen Dreihundertfünfundsiechzigstel Zwölftel der Jahressteuer. Angebrochene Tag Monate werden voll berechnet.</p> <p>3 Beim-Wiederbezug-der-Kontrollschilder-ist-ein-Zuschlag-von-5-Fr.-zu-entrichten. (Abs. 4 unverändert)</p>
<p>Art. 7</p> <p>1 Wird ein Motorfahrzeug oder Anhänger aus dem Verkehr zurückgezogen, so hat der Halter die Kontrollschilder der Ausgabestelle zurückzugeben. Die Steuerpflicht dauert bis zur Rückgabe der Kontrollschilder.</p> <p>2 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 Monat voll berechnet wird.</p>	<p>Art. 7</p> <p>(Abs. 1 unverändert)</p> <p>2 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 Monat voll berechnet wird.</p>
<p>Art. 11</p> <p>Der Ertrag der Steuer ist zum Unterhalt und zur Verbesserung der dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen zu verwenden. Der Kantonsrat setzt die Grundsätze für die Beitragsleistung an die Gemeinden durch Dekret fest.</p>	<p>Art. 11</p> <p>Der Ertrag der Steuer ist zum Unterhalt und zur Verbesserung der dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen zu verwenden. Der Kantonsrat setzt die Grundsätze für die Beitragsleistung an die Gemeinden durch Dekret das Strassengesetz vom 18. Februar 1980 (SHR 725.100) fest.</p>