

**Bericht und Antrag der Spezialkommission 2023/5
betreffend die Teilrevision des Gesetzes über die
Strassenverkehrssteuern vom 17. Juni 1968**

24-37

vom 30. Oktober 2023

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Spezialkommission 2023/5 hat die Vorlage des Regierungsrats des Kantons Schaffhausen betreffend die Teilrevision des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern vom 17. Juni 1968 (Amtdruckschrift 23-38) in zwei Sitzungen beraten. Die Vorlage wurde vom zuständigen Regierungsrat Martin Kessler (Baudepartement) und Markus Storrer, Leiter Strassenverkehrsamt, vertreten. Für die Administration und Protokollierung war Claudia Indermühle verantwortlich.

1. Eintreten

Die Kommission wurde von Regierungsrat Martin Kessler und Markus Storrer, Leiter Strassenverkehrsamt, ausführlich und umfassend über die Materie der Vorlage informiert. Insbesondere wurde erläutert, dass Handlungsbedarf besteht, das Gesetz von 1968 anzupassen, um den steigenden Anteil an Fahrzeugen ohne Verbrennungsmotor angemessen und ökologisch sinnvoll zu besteuern. Mit zunehmender Marktdurchdringung der Elektromobilität besteht gleichzeitig die Notwendigkeit, die Besteuerung der Personenwagen und leichten Motorwagen ohne Verbrennungsmotoren im Gesetz zu regeln und nicht mehr über den Verordnungsweg. Die vom Regierungsrat vorgeschlagene Berechnung ist so gestaltet, dass die Einnahmen aus der Besteuerung von Personen- und leichten Motorwagen auf dem aktuellen Stand (knapp 14.5 Mio. Franken) bleiben und diese zusammen mit dem Bundesanteil aus dem Ertrag der Mineralölsteuern für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Strassen ausreichen. Weiter ist die vorgeschlagene Berechnungsmethodik eine zukunftsgerichtete Lösung, da sie gleichermassen auf alle Antriebsarten anwendbar ist, auf Veränderungen im Fahrzeugbestand reagiert und die Steuereinnahmen stabil hält.

Mit der Vorlage soll die Motion Stauffer, die eine CO₂-abhängige Berechnung der Strassenverkehrssteuern fordert, umgesetzt werden. Leergewicht und Hubraum korrelieren relativ gut mit den CO₂ Emissionen, sind aber wesentlich einfacher und nachvollziehbarer für die Berechnung zu nutzen, da die entsprechenden Werte in jedem Fahrzeugausweis stehen. Die direkte Verwendung des CO₂ Ausstosses für die Steuerberechnung hätte den Nachteil, dass keine standardisierten Daten vorliegen. Die Emissionen werden von den Herstellern teils

nach verschiedenen Verfahren gemessen. Bei einem Teil der Fahrzeuge, gerade bei älteren Modellen, sind diese Daten gar nicht erst vorhanden.

Eintreten auf die Vorlage wurde kontrovers diskutiert. Nämlich ob mit der vom Regierungsrat vorgeschlagenen Neuregelung eine Lenkungswirkung erreicht werden kann, ob der Elektrifizierung des MIV genügend Rechnung getragen wird, ob die Neuregelung auch für Leute mit kleinerem Einkommen tragbar sei und ob die Plafonierung der Steuereinnahmen (Revision soll «ertragsneutral sein») sinnvoll ist. Schliesslich überwogen die ebenfalls differenziert vorgebrachten Meinungen, das über 50-jährige Gesetz sei nun durch eine zeitgemässe neue Regelung abzulösen, die einen Schritt zur Umsetzung der Schaffhauser Klimastrategie darstellt.

Die Spezialkommission 2023/5 trat nach eingehender Beratung mit 7 : 4 Stimmen auf die Vorlage ADS 23-38 ein.

2. Detailberatung

Die Detailberatung wurde ab Seite 1 der Vorlage des Regierungsrates 23-38 durchgeführt. Die Fragestellungen waren sehr vielfältig und betrafen teilweise auch Themen, die nicht oder nur teilweise mit der Vorlage zu tun hatten, aber durchaus zur Klärung von entscheidenden Sachverhalten beitrugen. Ein Antrag, es seien auch die schweren sowie die landwirtschaftlichen Fahrzeuge in die Gesetzesrevision einzubeziehen, wurde mit 5 : 4 Stimmen bei zwei Enthaltungen abgelehnt, da dies bereits vom Motionär ausgenommen worden sei.

Ein Grossteil der Beratung befasste sich mit den Mechanismen des sogenannten dynamischen Modells der Berechnung. Die Kommission konnte nachvollziehen, weshalb der Regierungsrat ein solches Modell vorschlug, auch wenn es nicht ganz trivial ist. So können die im Bericht ausgeführten Beispiele jeweils immer nur als Momentaufnahme für den jeweiligen Fahrzeugbestand betrachtet werden. Da die Faktoren x und y jeweils vom Strassenverkehrsamt jedes Jahr neu berechnet und transparent veröffentlicht werden, kann jede Halterin und jeder Halter eines Fahrzeuges auf einfache Art und Weise die eigene Steuer berechnen.

Einlässliche Diskussionen ergaben sich im weiteren Verlauf der 1. Kommissionssitzung über die Bemessungsgrundlagen der vom Regierungsrat neu vorgeschlagenen Regelung. Insbesondere wurde ins Spiel gebracht, es seien die vorgeschlagenen Bemessungsgrundlagen des Leergewichtes sowie des Hubraums der Fahrzeuge um das Kriterium der Fahrzeugleistung (kW bzw. PS) zu erweitern, was unabhängig von der Antriebsart zu einer höheren Besteuerung der sehr stark motorisierten Fahrzeuge sowie zur

Entlastung der leistungsschwächeren Fahrzeuge führt. Sehr leistungsstarke Fahrzeuge sind auch aufgrund des hohen Drehmoments bei der Beschleunigung und des daraus resultierenden Reifenschlupfs für einen grösseren Anteil am Abrieb der Pneu verantwortlich. Dieser Gummiabrieb gelangt grösstenteils als Mikroplastik in die Umwelt und führt bekanntermassen zu Problemen.

Die Kommission beschloss einstimmig, die Vorlage sei in diesem Sinn zu ergänzen und es sei dazu ein erläuternder Bericht zu erstellen zuhanden der weiteren Beratungen.

Ein zweiter Antrag forderte, dass zuhanden der Kommission eine Variante mit einer Steuererhöhung gerechnet werden soll. Dabei sei die Erhöhung des Steuerertrages so festzulegen, dass für ein durchschnittliches Fahrzeug mit Verbrennungsmotor eine Steuerbelastung von rund 400 Franken entstehen würde. Diese Summe würde in etwa dem Schweizerischen Durchschnitt entsprechen. Durch diese Erhöhung könnte eine stärkere Lenkungswirkung der Strassenverkehrssteuern im Sinne einer Dekarbonisierung des motorisierten Individualverkehrs erreicht werden. Der Antrag auf Ausarbeitung einer entsprechenden Variante wurde mit Stichtscheid des Präsidenten angenommen.

Der Regierungsrat schlägt eine Mindeststeuer von 100 Franken für Personenwagen und leichte Motorwagen vor. Grundsätzlich soll kein Motorfahrzeug, das die öffentlichen Strassen benutzt, von der Steuer befreit sein. Die Kommission diskutierte, ob eine höhere Mindeststeuer einzusetzen sei, da in der Anfangsphase viele teure und schwere Elektrofahrzeuge nur die Mindeststeuer bezahlen müssen. Durch eine höhere Mindeststeuer würde allerdings der variable Anteil der Steuer sinken und die Lenkungswirkung würde verringert. Die von der Regierung beantragte Mindeststeuer von 100 Franken wurde schlussendlich für ausgewogen befunden.

Die Kommission befürwortete sodann einstimmig eine Vereinfachung der hubraumabhängigen Berechnung der Abgaben für die Wechselschilder. So soll neu eine pauschale Abgabe von 70 Franken je weiteres Fahrzeug unabhängig der Antriebsart und Einstufung eingeführt werden.

Unbestritten war auch, dass das Gesetz an die aktuelle Praxis der tagesgenauen Abrechnung bei Hinterlegung des Kontrollschilds angepasst werden soll. Auch soll der Zuschlag von 5 Franken beim Wiederbezug der Kontrollschilder im Gesetz gestrichen werden, da diese Gebühr in der Verordnung über die Gebühren im Strassenverkehr vom 27. Mai 1997 (SHR 741.012) geregelt ist.

Einstimmig angenommen wurde ein Antrag, es sei Artikel 11 wie folgt neu abzufassen: «Der Ertrag der Steuer ist gemäss Strassengesetz vom 18. Februar 1980 (SHR 725.100) zu verwenden». Damit ist die vorgesehene zweckgebundene Verwendung der Steuererträge für den Bau, Betrieb und Unterhalt von allen Strassen, Anlagen und Einrichtungen (Art. 2 und 3 Strassengesetz) klar definiert.

3. Beratung Zusatzbericht

Der von der Kommission angeforderte Zusatzbericht vom 4. Oktober 2023 wurde von der Kommission an der zweiten Sitzung vom 30. Oktober 2023 beraten. Dieser Zusatzbericht bildet integrierender Bestandteil des Kommissionsberichtes und liegt diesem bei.

In der Diskussion zeichnete sich schnell ab, dass der Einbezug der Leistungskomponente als sinnvoll beurteilt wird, was in der Folge einstimmig beschlossen wurde.

Basierend auf dem Fahrzeugbestand berechnet das Strassenverkehrsamt jährlich die drei Faktoren x, y und z und veröffentlicht diese als Grundlage zur Steuerberechnung für das folgende Kalenderjahr. Der Faktor x wird mit dem Leergewicht, der Faktor y mit dem Hubraum und der Faktor z mit der Leistung des Fahrzeugs gemäss Angaben im Fahrzeugausweis multipliziert. Die Summe der resultierenden Steueranteile «Leergewicht», «Hubraum» und «Leistung» ergibt die Strassenverkehrssteuer für das betreffende Fahrzeug.

Die Kommission diskutierte auch, ob es sinnvoller sei, das Gesamtgewicht eines Fahrzeugs anstelle des Leergewichts zur Berechnung der Steuer zu verwenden. Einige Kantone verwenden das Gesamtgewicht als Berechnungsgrundlage. Die Mehrheit der Kommission war aber der Meinung, dass die meisten Fahrzeuge nur selten mit dem Gesamtgewicht unterwegs sind, aber das Leergewicht (zu 90 Prozent betanktes Fahrzeug plus Fahrer) immer bewegt wird. Dadurch sollen auch leichtere Fahrzeuge mit hoher Nutzlast, wie sie oft beim Gewerbe im Einsatz sind, nicht zu stark steuerlich belastet werden. Ein Antrag zur Verwendung des Gesamtgewichts wurde mit 9 : 1 Stimmen bei einer Enthaltung abgelehnt.

Ein Antrag forderte, die Steuersumme auf ca. 22 Mio Franken zu erhöhen und diese erhöhte Steuersumme dem Kantonsrat bzw. dem Volk als Variante zur unveränderten Steuersumme von 14.5 Mio Franken vorzulegen. Während der Diskussion wurde zwar klar, dass eine stärkere Lenkungswirkung zugunsten von Fahrzeugen ohne CO₂ Ausstoss erreicht werden kann, die Hauptvorlage dadurch aber gefährdet würde. Zudem erachtete eine Mehrheit der Kommission eine Erhöhung des Steuersubstrats als nicht dienlich, da die Mittel zweckgebunden eingesetzt werden müssen, die heutigen Erträge für die Erfüllung der Aufgaben genügen und der Strassenfonds nicht beliebig geäufnet werden kann. Auch sollen die aktuell sehr tiefen Strassenverkehrssteuern als Standortvorteil gegenüber anderen

Kantone erhalten bleiben. Dieser Antrag zur Vorlage einer Variante wurde mit 7 : 2 Stimmen bei einer Enthaltung und einer Abwesenheit abgelehnt.

Da im Frühjahr 2025 die Software des Strassenverkehrsamts Viacar V09 durch die Version V20 abgelöst wird, macht es keinen Sinn, das neue Berechnungssystem noch in die alte Version zu programmieren. Der doch beträchtliche Programmieraufwand erfordert eine Umsetzungszeitdauer von mindestens 12 Monaten und soll nur einmal, für die neue Software getätigt werden. Darum soll das revidierte Gesetz erst per 1. Januar 2026 in Kraft gesetzt werden.

3. Schlussabstimmung

1. Mit 8 : 1 Stimmen bei einer Enthaltung und einer Abwesenheit beantragt die Spezialkommission 2023/5 dem Kantonsrat, der Teilrevision des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern vom 17. Juni 1968 mit den erwähnten Änderungen zuzustimmen.
2. Einstimmig bei einer Abwesenheit beantragt die Spezialkommission dem Kantonsrat, die Motion Nr. 2020/4 von alt Kantonsrat Daniel Stauffer vom 12. Februar 2020 mit dem Titel «Einführung CO₂-abhängige Strassenverkehrssteuer» als erledigt abzuschreiben.

Vorbehältlich neuer Anträge, welche mehr als 12 Stimmen erhalten, wird beantragt, die 2. Lesung des Geschäfts gleich im Anschluss an die 1. Lesung durchzuführen.

Für die Spezialkommission 2023/5:

Hannes Knapp (Kommissionspräsident)
Pentti Aellig
Urs Capaul
Theresia Derksen (Stv. Severin Brüngger)
Mariano Fioretti
Matthias Freivogel
Beat Hedinger
Arnold Isliker
Daniel Meyer
Rainer Schmidig
Peter Werner

Anhang/Beilagen

Anhang 1: Entwurf Gesetz über die Strassenverkehrssteuern

Anhang 2: Gesetz über die Strassenverkehrssteuern; synoptische Darstellung

Beilage 1: Zusatzbericht Teilrevision Gesetz über die Strassenverkehrssteuern vom 17. Juni 1968 Bericht für die 2. Sitzung vom 30. Oktober 2023 betreffend die Aufträge an die Verwaltung

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.~~ Ziff. 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:

Steuerbetrag [Fr.] =

x [Fr./kg] • Leergewicht [kg] + y [Fr./cm³] • Hubraum [cm³] + z [Fr./kW] • 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.-.

² 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] =

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

Faktor y (Hubraum) [Fr./cm³] =

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

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

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

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

1. Die «Basissteuersumme» wird mit Fr. 14'500'000.-- (**Basisjahr 2022**) festgelegt.
2. Der «K-Faktor» ergibt sich aus der Summe der folgenden zwei Korrekturfaktoren zuzüglich 100%:
 - a) Veränderung (\pm) des Fahrzeugbestands in Prozent des Vorjahresbestands.
 - b) Veränderung (\pm) des Landesindex der Konsumentenpreise (LIK, Basis Dezember 2020 = 100). Massgebend ist die prozentuale Veränderung des Jahresindex.
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.

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 **Tag Monate** eine Rückerstattung.

² Die Steuer für einen **Tag Monat** beträgt einen **Dreihundertfünfundsechzigstel Zwölftel** der Jahressteuer. Angebrochene **Tag 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 gemäss Strassengesetz vom 18. Februar 1980 (SHR 725.100) fest zu verwenden.**

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 (<u>Neuerungen kursiv, Aufhebungen durchgestrichen</u>)
	<p>Art. 3</p> <p>(Abs. 1–3 sind neu, die bisherigen Regelungen werden in einen neuen Abs. 4 integriert)</p> <p>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:</p> <p>Steuerbetrag [Fr.] = $x \text{ [Fr./kg]} \bullet \text{Leergewicht [kg]} + y \text{ [Fr./cm}^3\text{]} \bullet \text{Hubraum [cm}^3\text{]} + z \text{ [Fr./kW]} \bullet \text{Leistung [kW]}$</p> <p>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.</p> <p>Der Steuerbetrag beträgt im Minimum Fr. 100.-.</p> <p>² Die Faktoren x, y und z werden gemäss den nachfolgenden Formeln jährlich neu bestimmt und gelten für die Berechnung der Strassenverkehrssteuern des darauffolgenden Kalenderjahrs:</p> <p>Faktor x (Leergewicht) [Fr./kg] = $\frac{\text{Basissteuersumme [Fr.]} \bullet \text{K-Faktor [\%]} \bullet \text{Anteil FZ ohne Verbrennungsmotor [\%]} \bullet 0.5}{\text{FZ Bestand} \bullet \emptyset \text{ Leergewicht FZ [kg]}}$</p> <p>Faktor y (Hubraum) [Fr./cm³] = $\frac{\text{Basissteuersumme [Fr.]} \bullet \text{K-Faktor [\%]} \bullet \text{Anteil FZ mit Verbrennungsmotor [\%]} \bullet 0.5}{\text{FZ mit Verbrennungsmotor} \bullet \emptyset \text{ Hubraum FZ mit Verbrennungsmotor [cm}^3\text{]}}$</p>

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

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

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

1. Die «Basissteuersumme» wird mit Fr. 14'500'000.-- (Basisjahr 2022) festgelegt.
2. Der «K-Faktor» ergibt sich aus der Summe der folgenden zwei Korrekturfaktoren zuzüglich 100%:
 - a) Veränderung (\pm) des Fahrzeugbestands in Prozent des Vorjahresbestands.
 - b) Veränderung (\pm) 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 « \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.

(Einführung eines neuen Absatz 4):

<p>Die jährliche Strassenverkehrssteuer beträgt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. für Motorwagen mit Hubkolbenmotor, ausgenommen schwere Lastwagen: <ol style="list-style-type: none"> 1. für Motorwagen mit Hubkolbenmotor, ausgenommen schwere Lastwagen: <ol style="list-style-type: none"> 1. für Motorwagen mit Hubkolbenmotor, ausgenommen schwere Lastwagen: <ol style="list-style-type: none"> gen: <ul style="list-style-type: none"> bis 800 cm³ Hubraum Fr. 120.-- Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 100 cm³ Hubraum Fr. 12.-- 2. für Motorräder mit Hubkolbenmotor <ul style="list-style-type: none"> bis 250 cm³ Hubraum Fr. 36.-- Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 100 cm³ Hubraum 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 (Gesamtwicht über 3,5 t) bis 1500 kg Nutzlast Fr. 300.-- <ul style="list-style-type: none"> Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 500 kg bis 10 t Nutzlast Fr. 60.-- je weitere volle oder angebrochene 500 kg über 10 t Nutzlast 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; Fr. 72.-- 7. für gewerbliche Traktoren bis 1000 cm³ Hubraum Fr. 120.-- <ul style="list-style-type: none"> Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 200 cm³ Hubraum Fr. 24.-- 8. für Arbeitsmaschinen, Arbeitskarren, Motorkarren, Motoreinachser <ol style="list-style-type: none"> a) leichte Arbeitsmaschinen (bis 3,5 t Gesamtgewicht) Fr. 60.-- 	<p>⁴ Die jährliche Strassenverkehrssteuer beträgt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. für Motorwagen mit Hubkolbenmotor, ausgenommen Fahrzeuge, die unter Artikel 3 Absatz 1 fallen und schwere Lastwagen: <p>(Tarife Ziff. 1-12 unverändert)</p>
---	---

<p>b) schwere Arbeitsmaschinen (über 3,5 t Gesamtgewicht)</p> <p>c) Arbeitskarren</p> <p>d) Motorkarren</p> <p>e) Motoreinachser, einschliesslich Anhänger</p> <p>9. für Anhänger an Motorwagen</p> <p>a) Anhänger zum Personen- und Warentransport bis 500 kg Nutzlast für je weitere volle oder angebrochene 500 kg Nutzlast bis 5000 kg</p> <p>für je weitere volle oder angebrochene 500 kg Nutzlast über 5000 kg</p> <p>b) Wohnanhänger bis 1000 kg Gesamtgewicht über 1000 kg Gesamtgewicht</p> <p>c) Touristen-, Camping-, Sportgeräte- und Schauzeileranhänger (Wohn-, Material- und Käfigwagen) sowie Arbeitsanhänger</p> <p>10. für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge Motoreinachser übrige landwirtschaftliche Motorfahrzeuge bis 2299 cm³ Hubraum</p> <p>2300 bis 3000 cm³ Hubraum über 3000 cm³ Hubraum</p> <p>Die Steuer für Motoreinachser ist eine feste Jahresabgabe, die nicht nach Monaten unterteilbar ist.</p> <p>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;</p> <p>11. für Händlerschilder</p> <p>a) für Motorwagen</p> <p>b) für Anhänger an Motorwagen und gewerblichen Traktoren</p> <p>c) für Motorkarren, Motoreinachser, Arbeitskarren und Arbeitsmaschinen</p>	<p>Fr. 96.--</p> <p>Fr. 48.--</p> <p>Fr. 48.--</p> <p>Fr. 36.--</p> <p>Fr. 60.--</p> <p>Fr. 18.--</p> <p>Fr. 24.--</p> <p>Fr. 60.--</p> <p>Fr. 84.--</p> <p>Fr. 24.--</p> <p>Fr. 15.--</p> <p>Fr. 48.--</p> <p>Fr. 60.--</p> <p>Fr. 72.--</p> <p>Fr. 480.--</p> <p>Fr. 180.--</p> <p>Fr. 150.--</p>
---	---

<p>d) für Motorräder, Kleinmotorräder und dreirädrige Motor- und Kleinmotorräder sowie Anhänger an diesen Fahrzeugen Fr. 120.-- 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>a) für Motorwagen, ausgenommen schwere Lastwagen, Arbeitsmaschinen, Motorkarren, Motoreinachsere und landwirtschaftliche Motorfahrzeuge bis 800 cm³ Hubraum Fr. 48.-- Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 500 cm³ Hubraum Fr. 12.--</p> <p>b) für schwere Lastwagen (über 3,5 t Gesamtgewicht) Fr. 168.--</p> <p>c) für Kleinmotorräder, Anhänger an Motorräder und landwirtschaftliche Motoreinachsere Fr. 12.-- d) für Anhänger an Kleinmotorräder Fr. 6.--</p> <p>e) Für alle übrigen Motorfahrzeuge und Anhänger Fr. 24.--</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 Ziff. 13 lit. a):</p> <p>a) für Motorwagen, ausgenommen schwere Lastwagen, Arbeitsmaschinen, Motorkarren, Motoreinachsere und landwirtschaftliche Motorfahrzeuge bis 800 cm³ Hubraum Fr. 70.-- Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 500 cm³ Hubraum Fr. 48.-- Fr. 12.--</p> <p>(lit. b-d unverändert)</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>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 Tagen 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>² Die Steuer für einen Tag Monat beträgt einen Dreihunderttündundsechzigstel Zwölftel der Jahressteuer. Angebrochene Tage 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 gemäss Strassengesetz vom 18. Februar 1980 (SHR 725.100) zu verwenden.</p>



Beilage 1

Kantonsrat Schaffhausen
Spezialkommission 2023/5

StVA, 4. Oktober 2023

Teilrevision Gesetz über die Strassenverkehrssteuern vom 17. Juni 1968 **Bericht für die 2. Sitzung vom 30. Oktober 2023 betreffend die Aufträge an die Verwaltung**

1. Aufträge

Anlässlich der 1. Sitzung der SPK 2023/5 vom 16. August 2023 zur Beratung der Vorlage betreffend «Teilrevision des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern vom 17. Juni 1968» sind der Verwaltung folgende Aufträge erteilt worden:

- a)** Die Steuerberechnung soll zusätzlich zu den vorgeschlagenen Bemessungsgrundlagen (Hubraum und Leergewicht) die **Leistung der Fahrzeuge** berücksichtigen. Basierend auf diesem Szenario mit drei Faktoren sollen Steuerbeispiele für verschiedene Fahrzeuge gerechnet werden.
- b)** Auf der Grundlage von a) soll eine **Variante mit Steuererhöhung** gerechnet werden. Die Erhöhung des Steuerertrags soll so festgelegt werden, dass für ein durchschnittliches Fahrzeug mit Verbrennungsmotor eine Steuerbelastung von rund Fr. 400.- resultiert. Dies entspricht knapp der Grössenordnung des heutigen CH-Steuerdurchschnitts.
- c)** Es soll eine Übersicht über die **Entwicklung der Strassenfinanzierung** im Kanton Schaffhausen erstellt werden.

2. Auftrag a) «Implementierung der Leistung in die Steuerberechnung»

Mit der Implementierung der Antriebsleistung in die Steuerberechnung soll der Problematik des Mikroplastiks in der Umwelt Rechnung getragen werden. Mikroplastik umfasst Kunststoffpartikel, die kleiner als 5 mm sind. Diese Partikel verbleiben einige Jahrzehnte bis Jahrhunderte in der Umwelt und haben negative Auswirkungen auf Menschen und Tiere sowie Böden und Gewässer. Gemäss Bericht des Bundesrates vom 23. August 2023 ist der Reifenabrieb hauptverantwortlich für Mikroplastikeinträge in die Umwelt. Schätzungen gehen davon aus, dass in der Schweiz jährlich zwischen 13'500 und 21'200 Tonnen Reifenabrieb produziert werden. Ungefähr ein Viertel davon kann durch Strassenreinigung und Abwasserbehandlung zurückgehalten und der Entsorgung zugeführt werden. Der Rest gelangt in die Umwelt.

Reifenabrieb entsteht bei der Kraftübertragung (Beschleunigen, Bremsen, Lenken) vom Fahrzeug auf die Fahrbahn. Die dabei entstehende Reibung führt zum Abrieb des Reifens und setzt Reifenabriebpartikel frei. Entsprechend gross ist der Einfluss des Fahrzeugs und der Reifenbeschaffenheit auf die Produktionsmenge von Reifenabrieb. Fahrzeugseitig massgebend sind das Fahrzeuggewicht, die Reifenbreite sowie die Brems-, die Beschleunigungs- und die Lenkkräfte, die im Wesentlichen wiederum vom **Fahrzeuggewicht** und von der **Motorenleistung** abhängig sind. Bei der Reifenbeschaffenheit beeinflussen die Materialzusammensetzung, der Rollwiderstand und weitere Eigenschaften den Reifenabrieb.

Gemäss Bericht «Energieverbrauch und Energieeffizienz der neuen Personenwagen und leichten Nutzfahrzeuge 2022» des Bundesamts für Energie (BFE) vom 29. Juni 2023 leistete 2022 ein neu zugelassener Personenwagen in der Schweiz im Durchschnitt 211 PS. Auffällig sind die vergleichsweise tiefen CO₂-Werte bei den Fahrzeugen zwischen 200 und 300 PS, der Steckeranteil beträgt 48.7 % in diesem Segment. Die sehr stark motorisierten Fahrzeuge mit einer Leistung von über 300 PS machen bereits über einen Sechstel aller Neuzulassungen aus. Die durchschnittliche maximale Leistung von Verbrennerfahrzeugen beträgt 189 PS, während dieser Wert für reine Elektrofahrzeuge und Plug-in-Hybride bei 273 PS liegt.

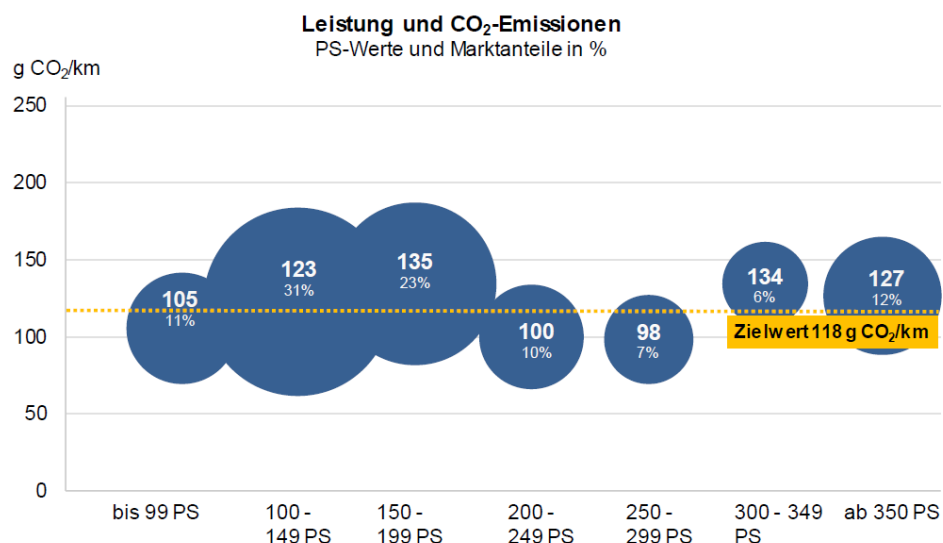


Abbildung 1: Leistung-Kategorien nach g CO₂/km-Werten und Marktanteilen, neue PW 2022

2.1. Berechnungsmethodik bei Einbezug der Leistung

Die vorgeschlagene Berechnungsmethodik bleibt mit der Implementierung der Antriebsleistung (Einbau 3. Faktor «z») in den Grundzügen unverändert. Folgende Eigenschaften sind zentral:

- Die **Basissteuersumme** wird im Gesetz initial festgelegt. Sie dient quasi **als Vorgabe** für den zu erzielenden Steuerertrag der leichten Motorwagen, entspricht aber nicht den effektiven Steuereinnahmen (wegen Wechselschildsteuern). Die Basissteuersumme verändert sich nur in Abhängigkeit des Teuerungsindex und der Veränderung des Fahrzeugbestands.
- Der **Steuerertrag** der leichten Motorwagen **setzt sich aus den Steueranteilen «Leergewicht», «Hubraum» und «Leistung» zusammen**, wobei:
 - der **Steueranteil «Hubraum»** durch den Hubraum aller Verbrennerfahrzeuge zu generieren ist (dieser Steueranteil sinkt mit zunehmendem Anteil Elektrofahrzeugen);
 - die **Steueranteile «Leergewicht» und «Leistung»** durch das Leergewicht und die Leistung aller Fahrzeuge zu generieren sind (diese Steueranteile wachsen mit zunehmendem Anteil Elektrofahrzeugen). Die Gewichtung dieser beiden Steueranteile ist einstellbar.
- Das **Berechnungsmodell stellt das Ertragsniveau** der Strassenverkehrssteuern langfristig **sicher**. Dies unabhängig davon, ob Zukunftsszenarien bezüglich Elektrifizierung des Fahrzeugbestands zutreffen oder nicht, oder ob alternative Technologien an Bedeutung gewinnen.
- Die **Berechnungsmethodik ist für alle leichten Motorwagen identisch**, unabhängig von der Antriebsart. Der Hubraumanteil wird allerdings nur dann fällig, wenn das Fahrzeug mit einem Verbrennungsmotor ausgerüstet ist (ansonsten ist er gleich Null).
- Es gilt **für alle Motorfahrzeuge ein Mindeststeuerbetrag** der im Gesetz festgelegt wird.

2.2 Berechnung des Steuerbetrags mit Einbezug der Leistung

Die fällige Strassenverkehrssteuer ergibt sich aus der Summe der Steueranteile «Leergewicht», «Hubraum» und «Leistung». Die Gewichtung dieser Steueranteile erfolgt über drei berechnete Faktoren «x», «y» und «z»:

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

wobei:

$$\text{Faktor } x \text{ (Leergewicht)} = \frac{(\text{Basissteuersumme}) \cdot (\text{K-Faktor}) \cdot (\text{Anteil FZ ohne Verbrennungsmotor}) \cdot (\text{Gewichtung})}{(\text{Anzahl FZ alle}) \cdot (\emptyset \text{ Leergewicht aller FZ})}$$

$$\text{Faktor } y \text{ (Hubraum)} = \frac{(\text{Basissteuersumme}) \cdot (\text{K-Faktor}) \cdot (\text{Anteil FZ mit Verbrennungsmotor})}{(\text{Anzahl FZ mit Verbrennungsmotor}) \cdot (\emptyset \text{ Hubraum aller FZ mit Verbrennungsmotor})}$$

$$\text{Faktor } z \text{ (Leistung)} = \frac{(\text{Basissteuersumme}) \cdot (\text{K-Faktor}) \cdot (\text{Anteil FZ ohne Verbrennungsmotor}) \cdot (\text{Gewichtung})}{(\text{Anzahl FZ alle}) \cdot (\emptyset \text{ Leistung aller FZ})}$$

Definitionen betreffend Einbezug der Leistung:

- Leergewicht, Hubraum und Leistung

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

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

Die Leistung entspricht dem Wert in Feld Nr. 76 des Fahrzeugausweises.

27	Plätze: Places: Posti: Plazs:	Total Total Totale Total	5	2 (vorne) (avant) (anteriori) (davant)	30	Leergewicht Poids à vide Peso a vuoto Paisa da vid	kg	**1439
18	Stamnummer N° matricule N. di matricola Nr. da matricia		301.549.933		32	Nutz-/Sattellast Charge utile/selette 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	**

Fehlt die Leistungsangabe im Fahrzeugausweis, wird die Durchschnittsleistung aller Fahrzeuge aus dem betreffenden Segment (alle Fahrzeuge mit bzw. ohne Verbrennungsmotor) für die Steuerberechnung verwendet.

- Faktoren «x», «y» und «z»

Die Faktoren «x», «y» und «z» werden durch das StVA jährlich im 4. Quartal neu berechnet und publiziert und gelten für die Steuerberechnung im folgenden Kalenderjahr.

- Ø Leistung aller FZ

Durchschnittliche Leistung in Kilowatt aller Fahrzeuge des Bestands der leichten Motorwagen im Kanton Schaffhausen per 30. September.

- Gewichtung (Faktoren «x» und «z»)

Die Steueranteile aus «Leergewicht» und «Leistung» sind durch das Leergewicht und die Leistung aller Fahrzeuge zu generieren. Die Gewichtung dieser beiden Steueranteile ist einstellbar bzw. einmalig zu definieren. Die nachfolgenden Rechenbeispiele basieren auf einer Gewichtung von «Leergewicht» und «Leistung» zu je 50 %.

2.3 Rechenbeispiele Steuerbelastung bei Szenario «30% Anteil Elektrofahrzeuge»














Fahrzeug		Treibstoff	Steuerbelastung bei 30% E-Fahrzeuge	
			Variante gem. Vorlage 11.04.2023	Variante mit Einbezug Leistung
Datenbasis: 13.10.2022, Basissteuersumme: Fr. 14'448'120 Mindeststeuer: Fr. 100 Gewichtung Leistung/ Leergewicht: 50%				
	VW Polo 1.0 TSI Personenwagen, 1250 kg, 999 ccm, 70 kW	Benzin	Fr. 191	Fr. 182
	Mercedes-Benz CLA 250 e (PHEV) Personenwagen, 1853 kg, 1332 ccm, 118 kW	Benzin/ Elektro	Fr. 264	Fr. 254
	KIA Niro 1.6 (PHEV) Personenwagen, 1651 kg, 1580 ccm, 77.2 kW	Benzin/ Elektro	Fr. 287	Fr. 271
	VW Golf Variant Personenwagen, 1425 kg, 1984 ccm, 85 kW	Benzin	Fr. 330	Fr. 321
	Porsche Carrera (Veteran) Personenwagen, 1100 kg, 2992 ccm, 147 kW	Benzin	Fr. 449	Fr. 465
	Jeep Grand Cherokee TH Personenwagen, 2545 kg, 6166 ccm, 522 kW	Benzin	Fr. 939	Fr. 1'028
	Renault Zoe Personenwagen, 1605 kg, 100 kW	Elektro	Fr. 100	Fr. 100
	Tesla Model 3 Long Range Personenwagen, 1919 kg, 366 kW	Elektro	Fr. 100	Fr. 149
	Dodge RAM 1500 Lieferwagen, 2735 kg, 5654 ccm, 294 kW	Benzin	Fr. 879	Fr. 899
	Renault Master dCi150 Lieferwagen, 2237 kg, 2299 ccm, 110 kW	Diesel	Fr. 410	Fr. 389
	Renault Kangoo ZE Lieferwagen, 1620 kg, 44 kW	Elektro	Fr. 100	Fr. 100
	Mercedes-Benz MP 250 4m (Wohnmobil) Leichter Motorw., 2750 kg, 2143 ccm, 140 kW	Diesel	Fr. 414	Fr. 389
	FIAT-Dethleffs Trend T 7057 (Wohnmobil) Leichter Motorw., 3105 kg, 2287 ccm, 118 kW	Diesel	Fr. 449	Fr. 410

Abbildung 2: Steuerbelastung FZ-Beispiele bei Szenario «30% Anteil Elektrofahrzeuge» je Variante

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

- Basissteuersumme: 14'448'120 Fr. (K-Faktor = 100 %)
- Ø Leergewicht Elektro FZ: 1'833 kg
- Ø Leergewicht Verbrenner FZ: 1'599 kg
- Ø Leergewicht aller FZ: 1'604 kg (bei Anteil 2.10 % Elektro-FZ)
- Ø Hubraum aller Verbrenner FZ: 1'962 cm³
- Ø Leistung Elektro FZ 181 kW
- Ø Leistung Verbrenner FZ 118 kW
- Ø Leistung alle FZ 119 kW (bei Anteil 2.10 % Elektro-FZ)

2.4 Auswirkung bei Implementierung der Leistung in die Steuerberechnung

Die Diagramme auf den folgenden Seiten (Abbildungen 3 bis 10) zeigen jeweils die Auswertungen für die **Variante «Vorlage vom 11.04.2023»** und die **Variante «Mit Einbezug Leistung»** zum besseren Vergleich.

- Die **Abbildungen 3 und 4** zeigen den Vergleich, wie sich der **Steuerertrag** in Abhängigkeit der Entwicklung des Fahrzeugbestands (zunehmende Elektrifizierung) aus den Steueranteilen «Leergewicht», «Hubraum» und «Leistung» **zusammensetzt**, wobei die Basissteuersumme stets konstant bleibt.
 - ☞ Bei Einbezug der Leistung nimmt der Steueranteil der Elektrofahrzeuge zu während der Steueranteil der Verbrennerfahrzeuge entsprechend abnimmt.
- Die **Abbildungen 5 und 6** zeigen den Vergleich von Steuerbeispielen für **Personenwagen mit Verbrennungsmotoren**.
 - ☞ Bei Einbezug der Leistung nimmt die Steuerbelastung bei besonders leistungsstarken Personenwagen zu während die leistungsschwächeren Fahrzeuge entlastet werden.
- Die **Abbildungen 7 und 8** zeigen den Vergleich von Steuerbeispielen für **Personenwagen mit Elektroantrieb**.
 - ☞ Bei Einbezug der Leistung geht die «Schere» der Steuerbelastung bei den Elektroautos markant auf. Die sehr leistungsstarken Fahrzeugtypen werden deutlich höher besteuert als die leistungsschwächeren Fahrzeuge. Dieser Effekt verstärkt sich bei höherer Durchdringung der Elektromobilität zusätzlich. Die sehr leistungsstarken Elektroautos profitieren zudem weniger lang von der Mindeststeuer von Fr. 100, welche im Übrigen auch auf einen anderen Betrag fixiert werden kann.
- Die **Abbildungen 9 und 10** zeigen den Vergleich von Steuerbeispielen für **Lieferwagen und Wohnmotorwagen mit Verbrennungs- und Elektromotoren**.
 - ☞ Bei Einbezug der Leistung nimmt die Steuerbelastung bei besonders leistungsstarken Lieferwagen leicht zu während die leistungsschwächeren Fahrzeuge deutlich entlastet werden.

Fazit

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Implementierung der Leistung in die Steuerberechnung die gewünschte Differenzierung von sehr leistungsstarken und leistungsärmeren Fahrzeugen zur Folge hat. Die «Schere» der Steuerbelastung geht insbesondere bei den Elektroautos auf. Die Verbrennerfahrzeuge werden aufgrund ihrer tieferen Durchschnittsleistung (verglichen mit den E-Fahrzeugen) insgesamt etwas entlastet. Insofern kann mit der Implementierung der Antriebsleistung in die Steuerberechnung der Problematik des Mikroplastiks in der Umwelt Rechnung getragen werden. Von einer Lenkungswirkung kann aber aufgrund des insgesamt relativ tiefen Steuerbelastungsniiveaus nach wie vor nicht ausgegangen werden.

Um den **Effekt der Differenzierung** von sehr leistungsstarken und leistungsärmeren Fahrzeugen zu **überprüfen**, wurden für die **Elektroautos** zusätzlich **Steuerbeispiele mit 100% Leistungsgewichtung** gerechnet (Leergewicht 0%). **Abbildung 11** zeigt die entsprechende Auswertung als Vergleich.

Strassenverkehrssteuern leichte Motorwagen

Aufteilung der Steuersumme in Steueranteile aus FZ mit und ohne Verbrennungsmotor
 Variante: Vorlage vom 11.04.2023

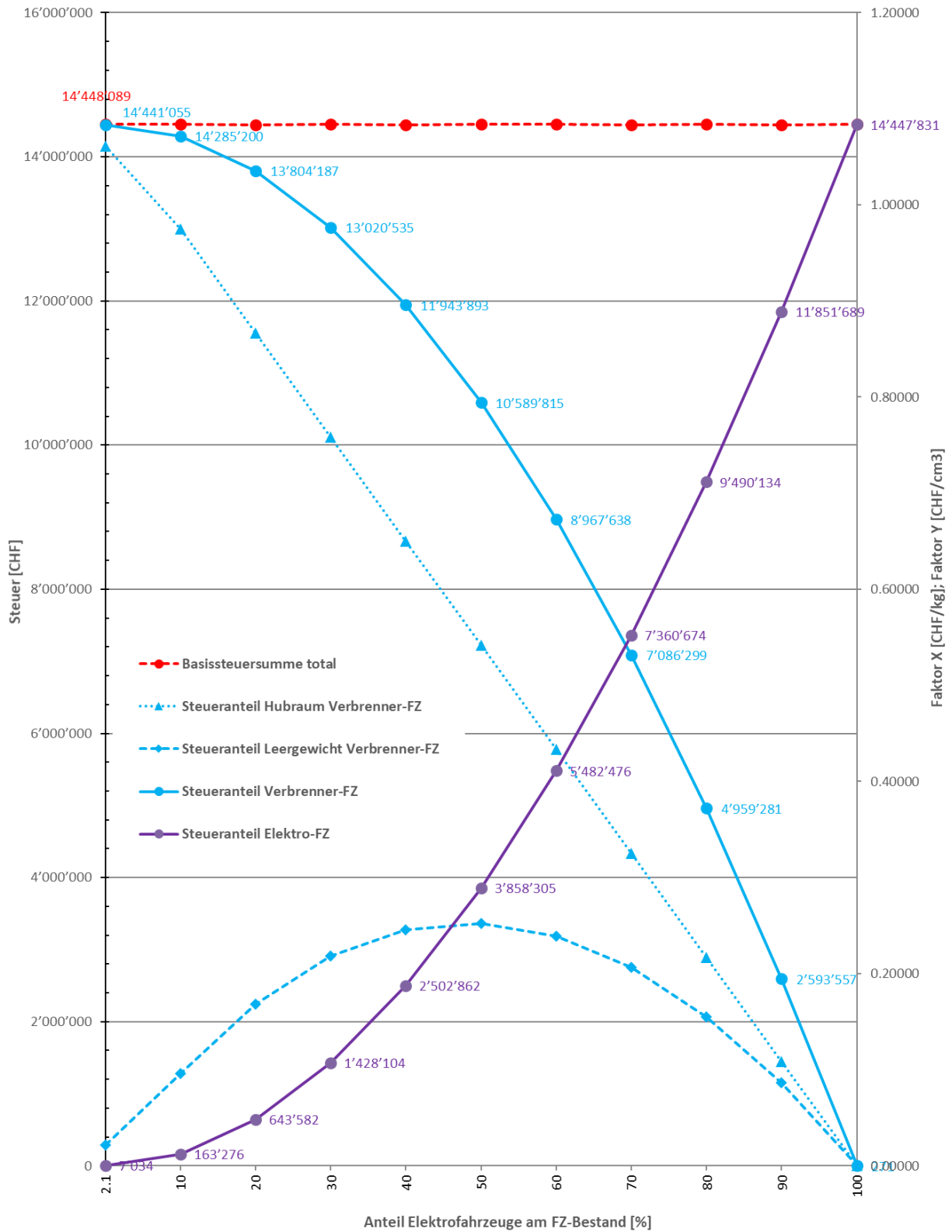


Abbildung 3: Aufteilung der Steuersumme in **Steueranteile aus Hubraum und Leergewicht** der Fahrzeuge mit und ohne Verbrennungsmotor (∅ Leergewicht aller FZ kalkulatorisch angepasst; ohne Berücksichtigung Mindeststeuerbetrag und Wechselschilder)

Strassenverkehrssteuern leichte Motorwagen

Aufteilung der Steuersumme in Steueranteile aus FZ mit und ohne Verbrennungsmotor
Variante: Mit Einbezug Leistung (Gewichtung 50%)

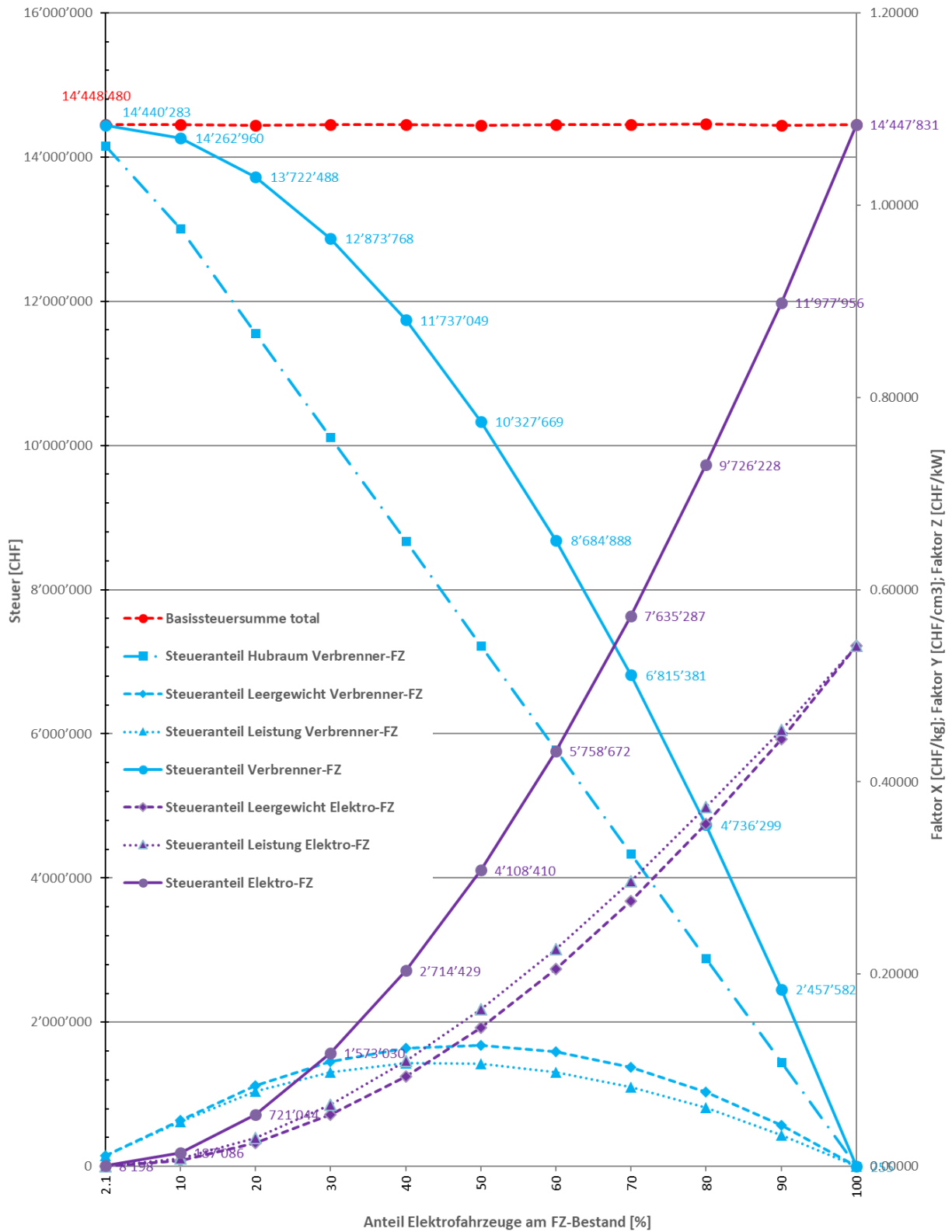


Abbildung 4: Aufteilung der Steuersumme in **Steueranteile aus Hubraum, Leergewicht und Leistung** der Fahrzeuge mit und ohne Verbrennungsmotor (∅ Leergewicht und ∅ Leistung aller FZ kalkulatorisch angepasst; ohne Berücksichtigung Mindeststeuerbetrag und Wechselschilder)

Strassenverkehrssteuern PW mit Verbrennungsmotoren
Steuerbeispiele BISHER - NEU in Abhängigkeit des Elektro-Anteils am FZ-Bestand
Variante: Vorlage vom 11.04.2023

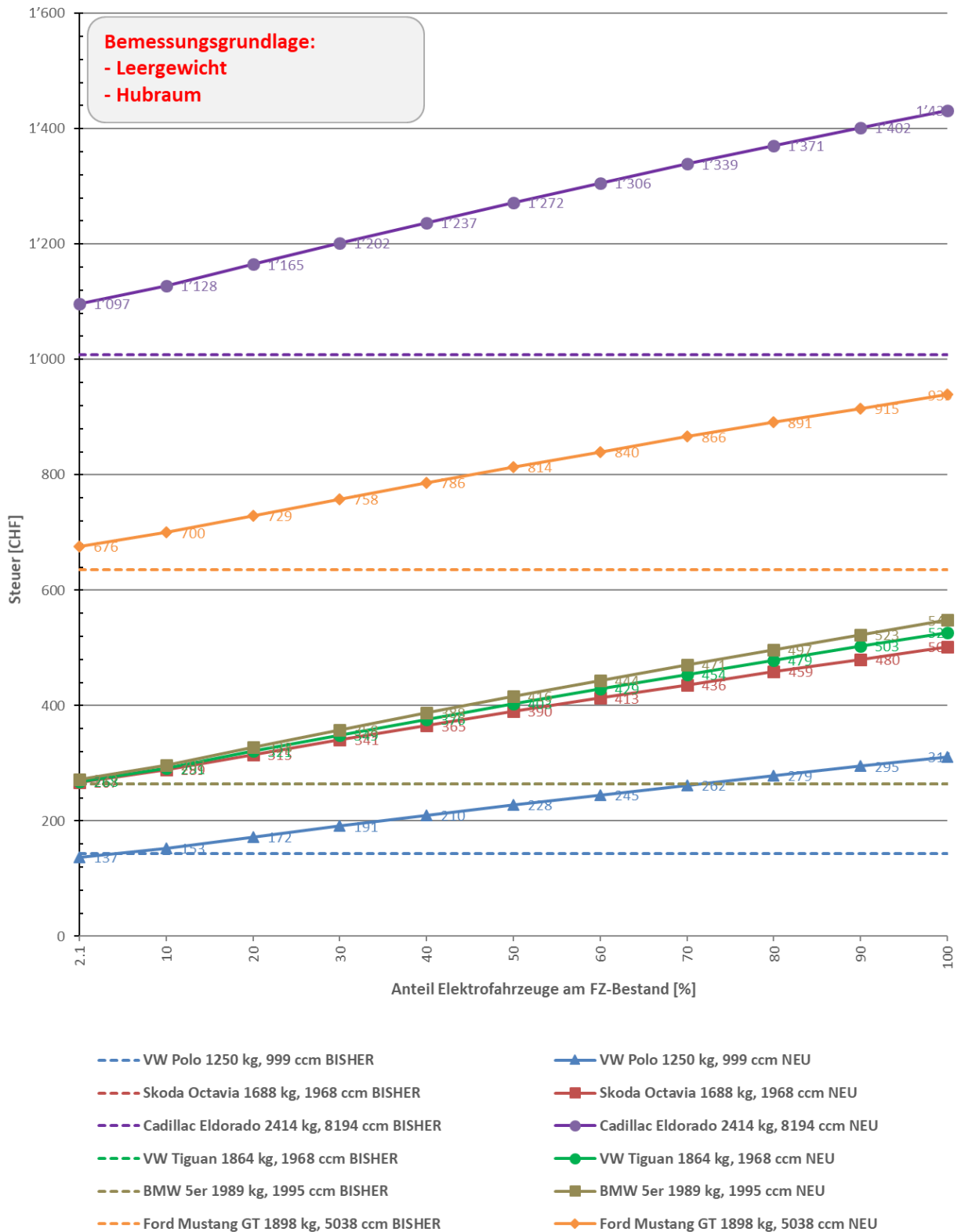


Abbildung 5: **Steuerbeispiele für Personenwagen mit Verbrennungsmotoren (bisher - neu) in Abhängigkeit der Entwicklung des FZ Bestands bei zunehmender Elektrifizierung (Ø Leergewicht aller FZ kalkulatorisch angepasst; ohne Berücksichtigung Wechselschilder)**

Strassenverkehrssteuern PW mit Verbrennungsmotoren
Steuerbeispiele BISHER - NEU in Abhängigkeit des Elektro-Anteils am FZ-Bestand
Variante: Mit Einbezug Leistung

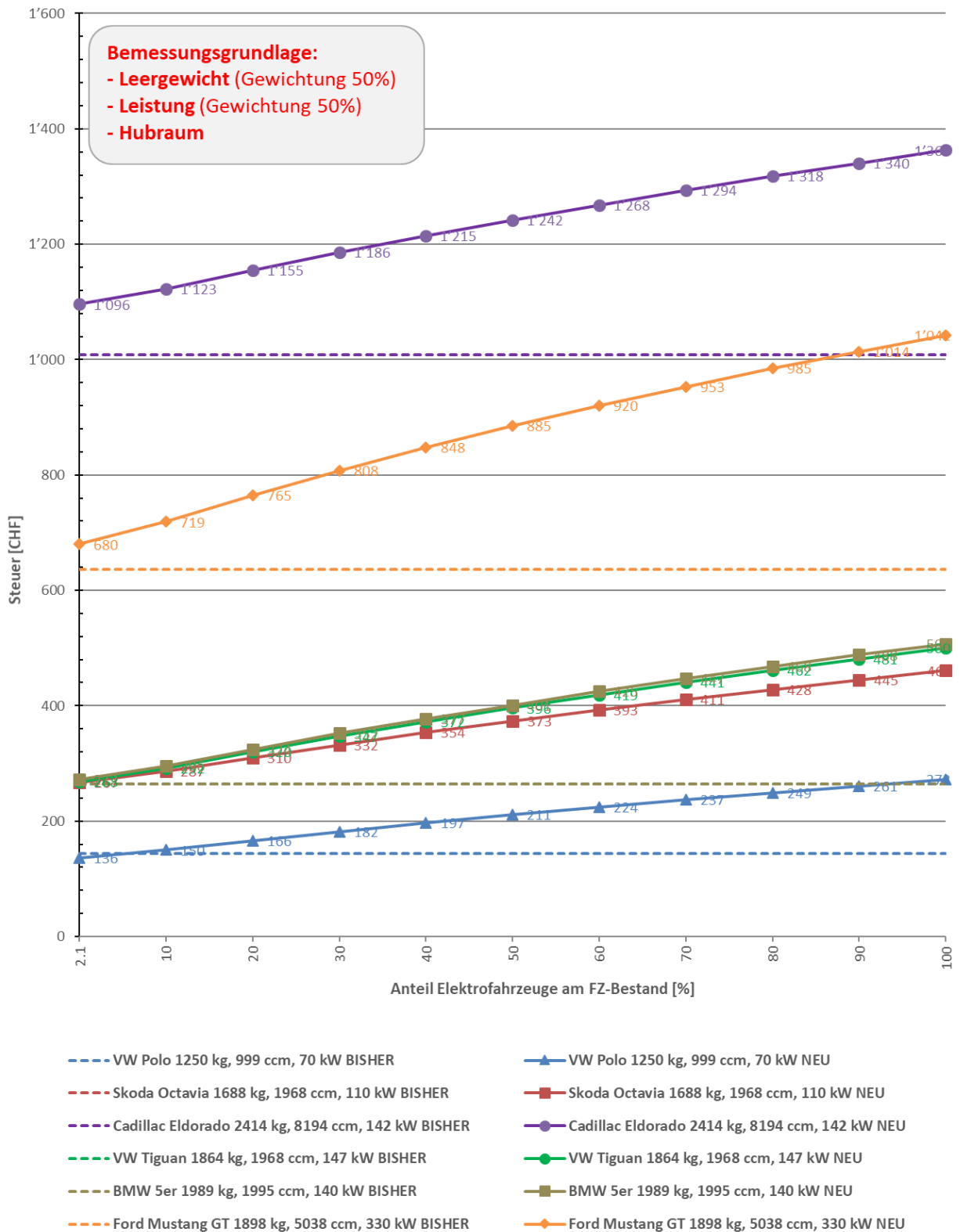


Abbildung 6: **Steuerbeispiele für Personenwagen mit Verbrennungsmotoren** (bisher - neu) in Abhängigkeit der Entwicklung des FZ Bestands bei zunehmender Elektrifizierung (Ø Leergewicht und Ø Leistung aller FZ kalkulatorisch angepasst; ohne Berücksichtigung Wechselschilder)

Strassenverkehrssteuern PW mit Elektroantrieb
 Steuerbeispiele BISHER - NEU in Abhängigkeit des Elektro-Anteils am FZ-Bestand
 Variante: Vorlage vom 11.04.2023

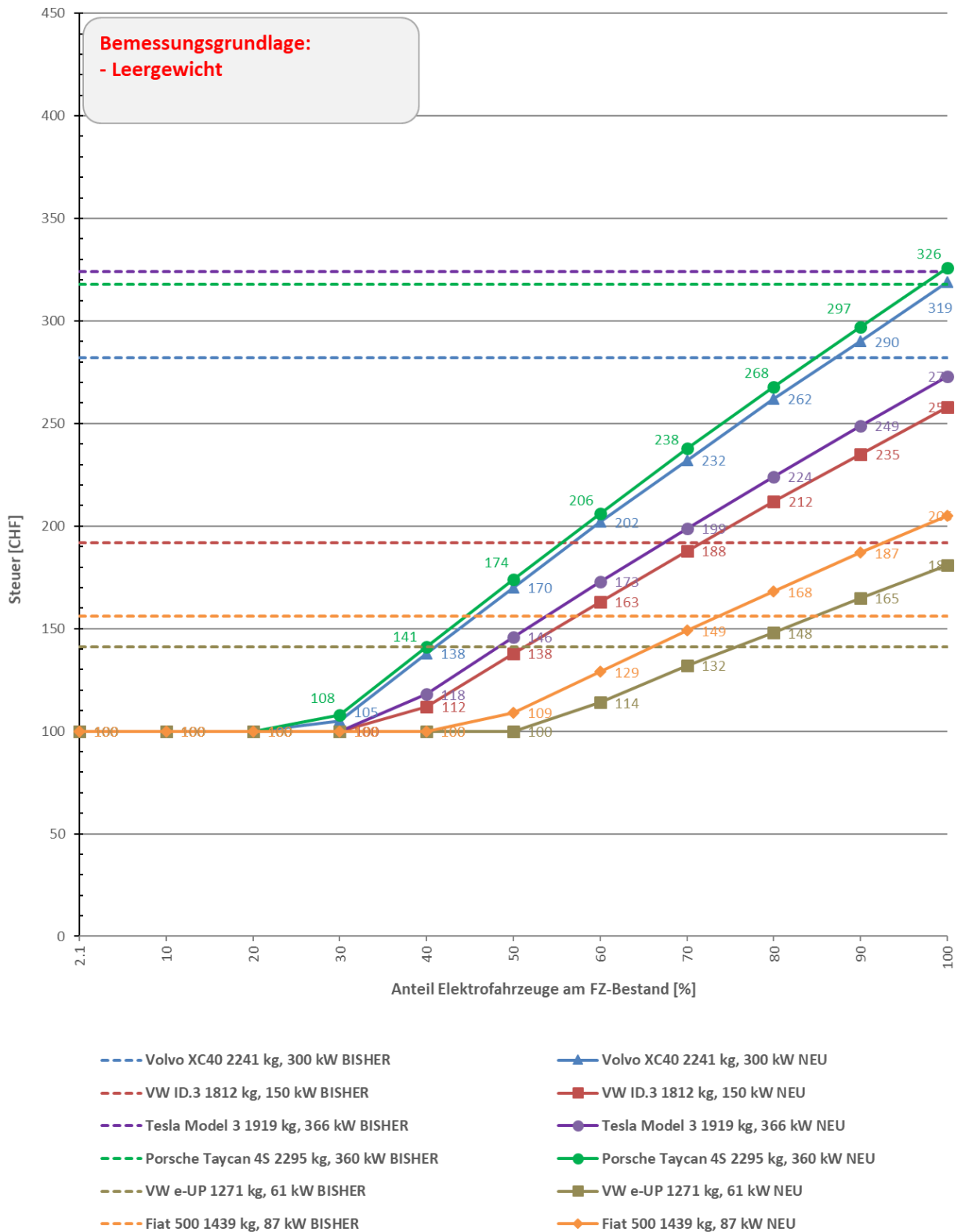
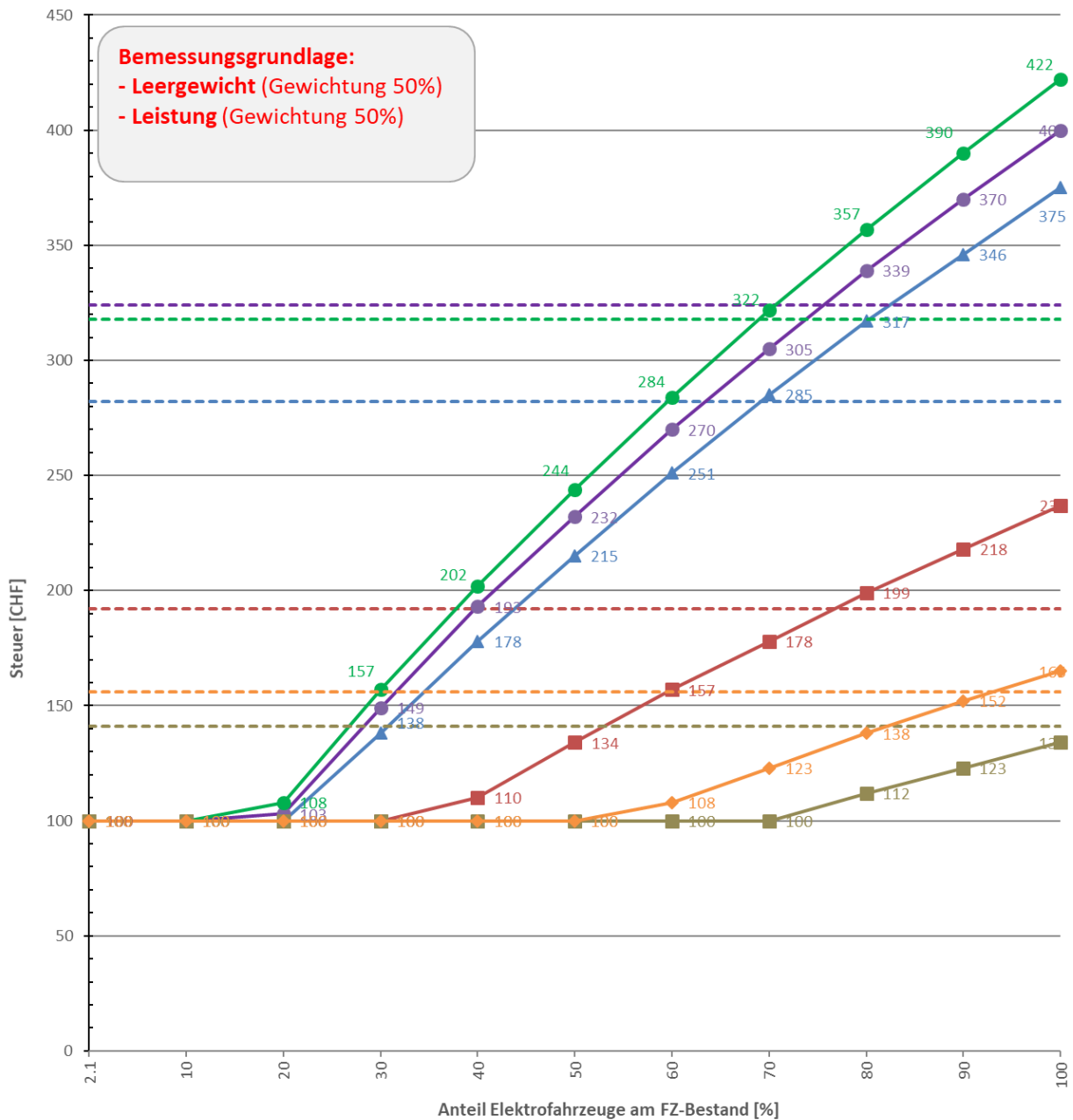


Abbildung 7: **Steuerbeispiele für Personenwagen mit Elektroantrieb (bisher - neu) in Abhängigkeit der Entwicklung des FZ Bestands bei zunehmender Elektrifizierung (Ø Leergewicht aller FZ kalkulatorisch angepasst; ohne Berücksichtigung Wechselschilder)**

Strassenverkehrssteuern **PW mit Elektroantrieb**

Steuerbeispiele BISHER - NEU in Abhängigkeit des Elektro-Anteils am FZ-Bestand
Variante: Mit Einbezug Leistung



- Volvo XC40 2241 kg, 300 kW BISH
- VW ID.3 1812 kg, 150 kW BISH
- Tesla Model 3 1919 kg, 366 kW BISH
- Porsche Taycan 4S 2295 kg, 360 kW BISH
- VW e-UP 1271 kg, 61 kW BISH
- Fiat 500 1439 kg, 87 kW BISH
- Volvo XC40 2241 kg, 300 kW NEU
- VW ID.3 1812 kg, 150 kW NEU
- Tesla Model 3 1919 kg, 366 kW NEU
- Porsche Taycan 4S 2295 kg, 360 kW NEU
- VW e-UP 1271 kg, 61 kW NEU
- Fiat 500 1439 kg, 87 kW NEU

Abbildung 8: **Steuerbeispiele für Personenwagen mit Elektroantrieb (bisher - neu) in Abhängigkeit der Entwicklung des FZ Bestands bei zunehmender Elektrifizierung (Ø Leergewicht und Ø Leistung aller FZ kalkulatorisch angepasst; ohne Berücksichtigung Wechselschilder)**

Strassenverkehrssteuern Lieferwagen und Wohnmotorwagen
Steuerbeispiele BISHER - NEU in Abhängigkeit des Elektro-Anteils am FZ-Bestand
Variante: Vorlage vom 11.04.2023

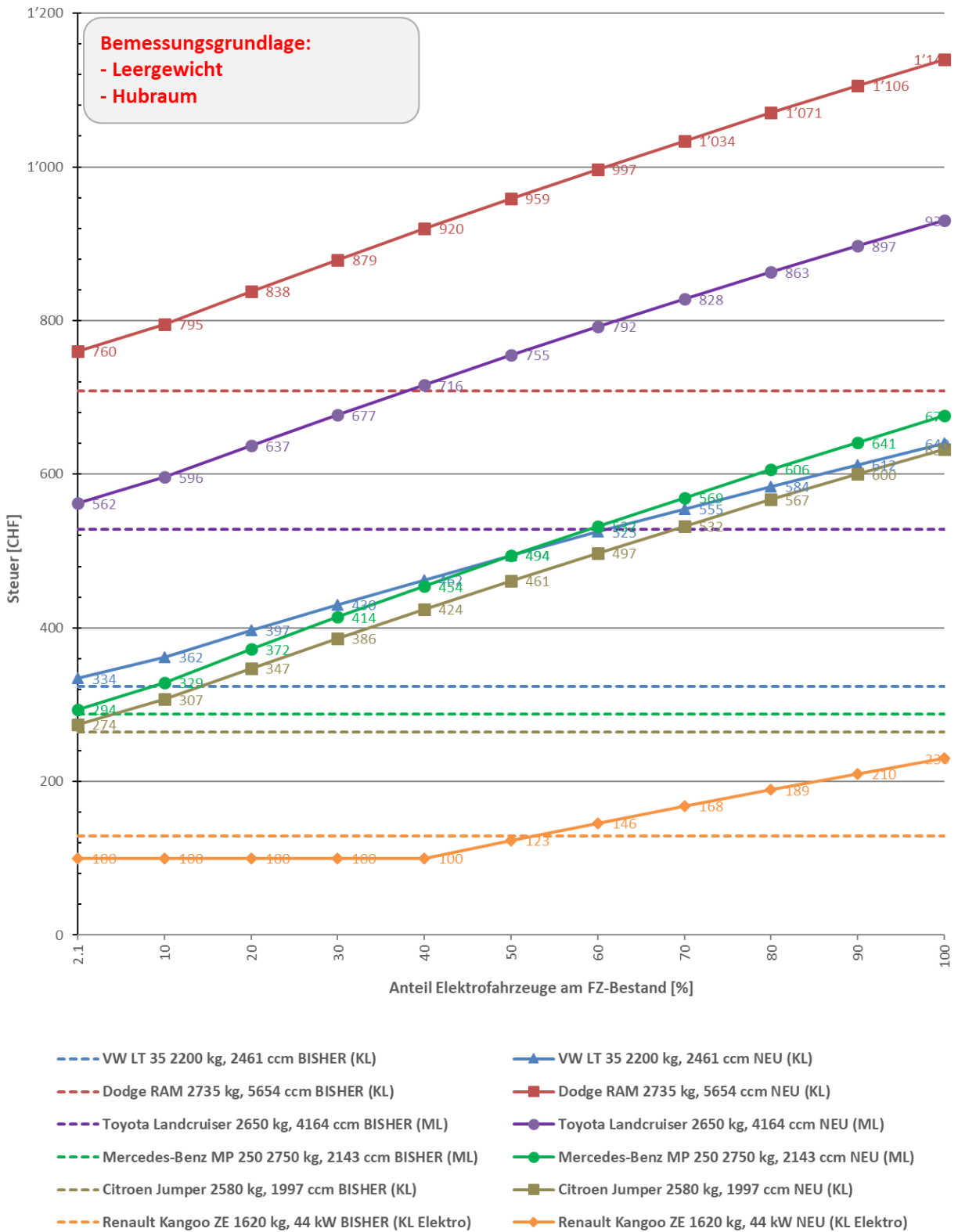


Abbildung 9: Steuerbeispiele für Lieferwagen und Wohnmotorwagen mit Verbrennungs- und Elektromotoren (bisher - neu) in Abhängigkeit der Entwicklung des FZ Bestands bei zunehmender Elektrifizierung (Ø Leergewicht aller FZ kalkulatorisch angepasst; ohne Berücksichtigung Wechselschilder)

Strassenverkehrssteuern Lieferwagen und Wohnmotorwagen
Steuerbeispiele BISHER - NEU in Abhängigkeit des Elektro-Anteils am FZ-Bestand
Variante: Mit Einbezug Leistung

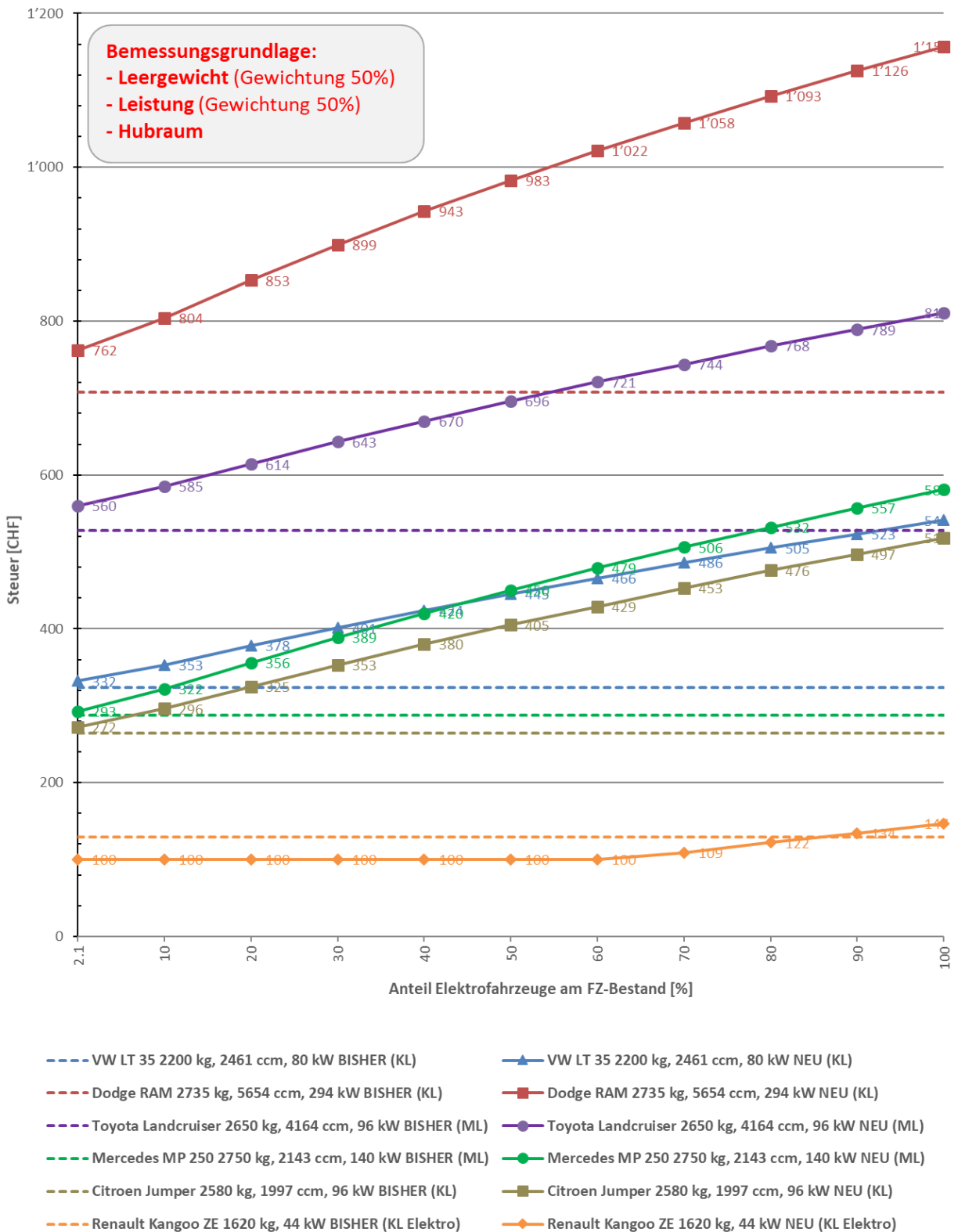


Abbildung 10: **Steuerbeispiele für Lieferwagen und Wohnmotorwagen mit Verbrennungs- und Elektromotoren (bisher - neu) in Abhängigkeit der Entwicklung des FZ Bestands bei zunehmender Elektrifizierung** (Ø Leergewicht und Ø Leistung aller FZ kalkulatorisch angepasst; ohne Berücksichtigung Wechselschilder)

Strassenverkehrssteuern **PW mit Elektroantrieb**

Steuerbeispiele BISHHER - NEU in Abhängigkeit des Elektro-Anteils am FZ-Bestand
Variante: Mit Einbezug Leistung

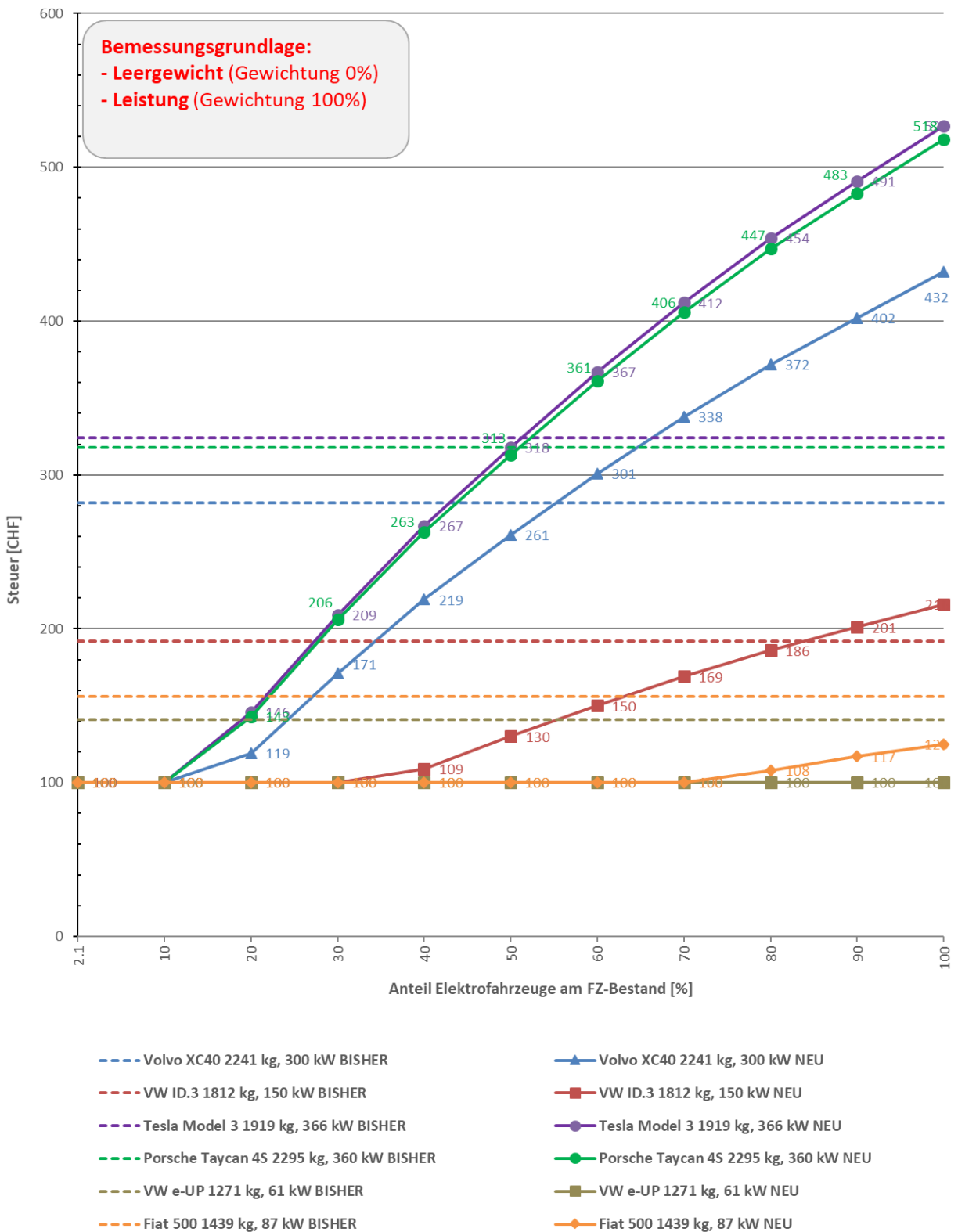


Abbildung 11: **Steuerbeispiele für Personenwagen mit Elektroantrieb bei 100% Leistungsgewichtung** (Leergewicht entsprechend nicht mehr berücksichtigt)

3. Auftrag b) «Variante Steuerberechnung mit Steuererhöhung»

Es soll eine **Variante der Steuerberechnung mit Steuererhöhung** gerechnet werden. Die Erhöhung des Steuerertrags soll so festgelegt werden, dass für ein durchschnittliches Fahrzeug mit Verbrennungsmotor eine Steuerbelastung von rund Fr. 400.- resultiert (bei Einführung). Dies entspricht knapp der Grössenordnung des heutigen CH-Steuerdurchschnitts.

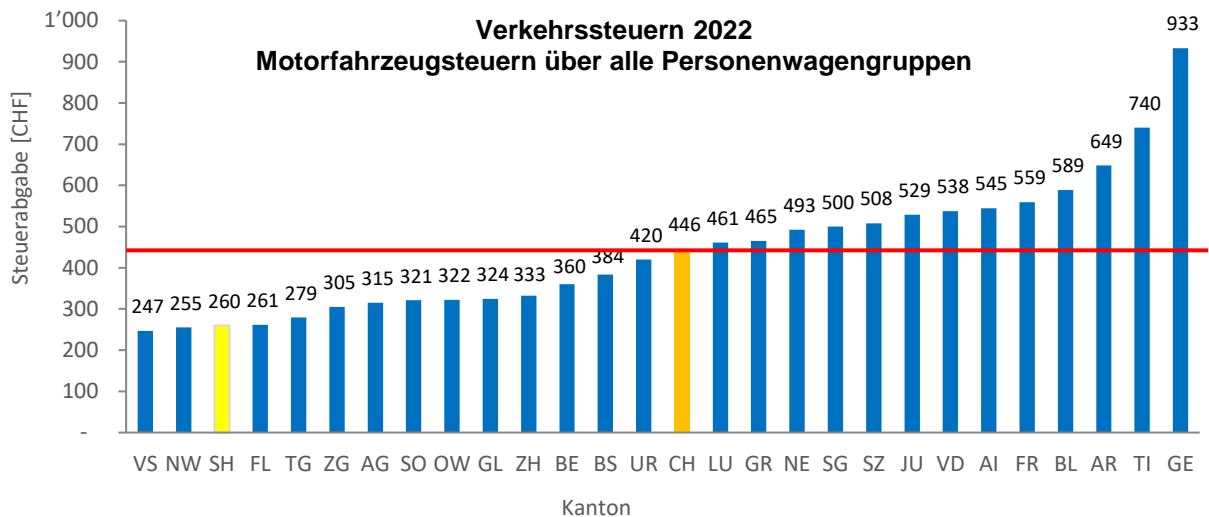


Abbildung 12: Übersicht Kantone Verkehrssteuern 2022 der meistverkauften Fahrzeuge 2021

Die Steuerberechnung wurde auf der Grundlage von Auftrag a) durchgeführt. Das heisst, die Berechnung erfolgte unter Einbezug der Leistung mit einer Gewichtung von 50 %.

Bei **Erhöhung der Basissteuersumme auf Fr. 22 Millionen** resultiert für ein Verbrennerfahrzeug mit durchschnittlichem Hubraum, Leergewicht und Leistung eine **Steuerbelastung von Fr. 405** bei Einführung.

Die **Abbildungen 13, 14 und 15** auf den folgenden Seiten zeigen die Steuerbelastungen der verschiedenen Fahrzeugbeispiele bei Fr. 22 Millionen Basissteuersumme in Abhängigkeit der Entwicklung des Fahrzeugbestands (zunehmende Elektrifizierung).

☞ Wie stark sich die Wirksamkeit der Lenkungswirkung mit dieser Steuererhöhung erhöhen lassen würde, bleibt zu beurteilen.

Strassenverkehrssteuern PW mit Verbrennungsmotoren
Steuerbeispiele BISHER - NEU in Abhängigkeit des Elektro-Anteils am FZ-Bestand
Variante: Mit Einbezug Leistung @ Basissteuersumme Fr. 22 Millionen

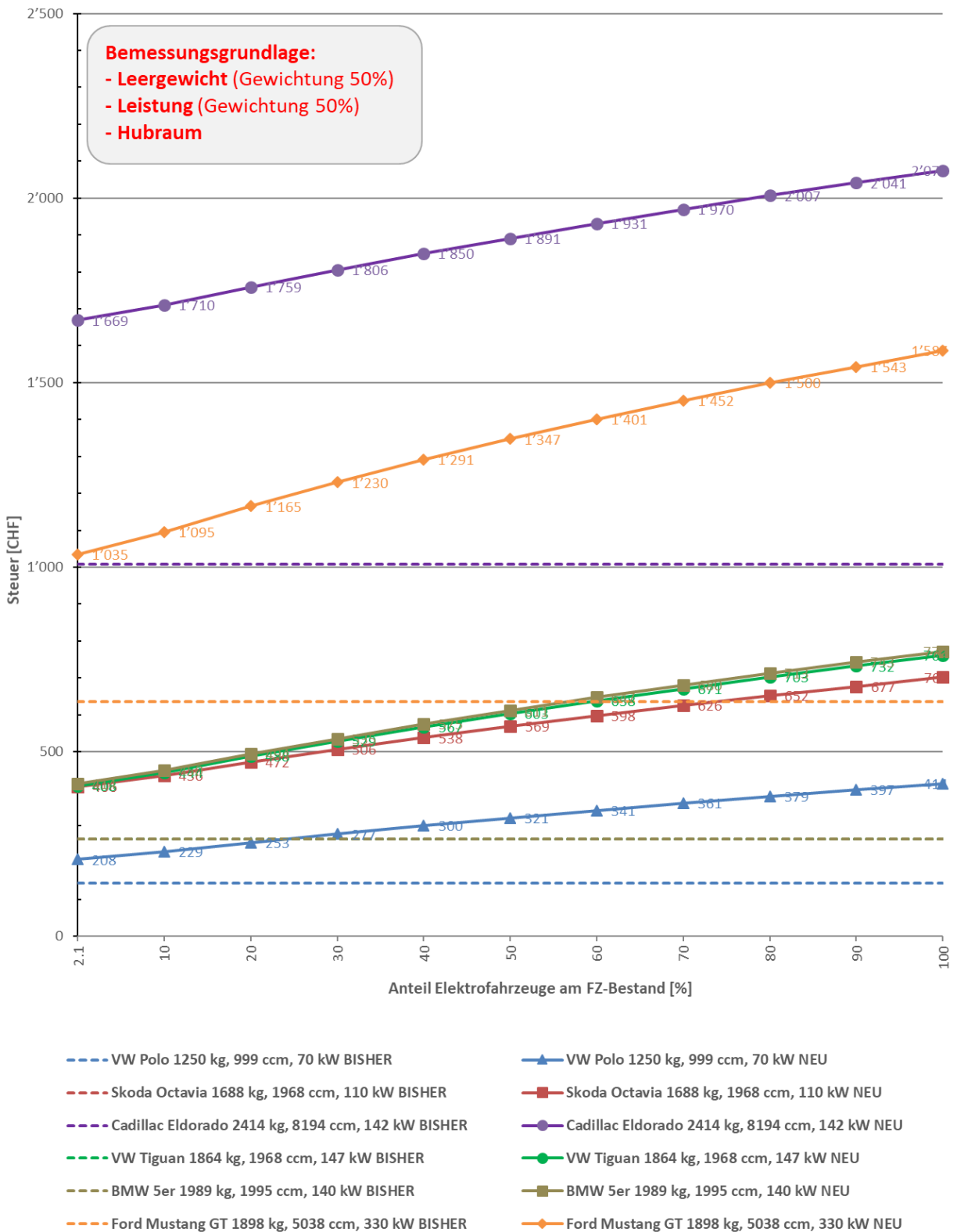
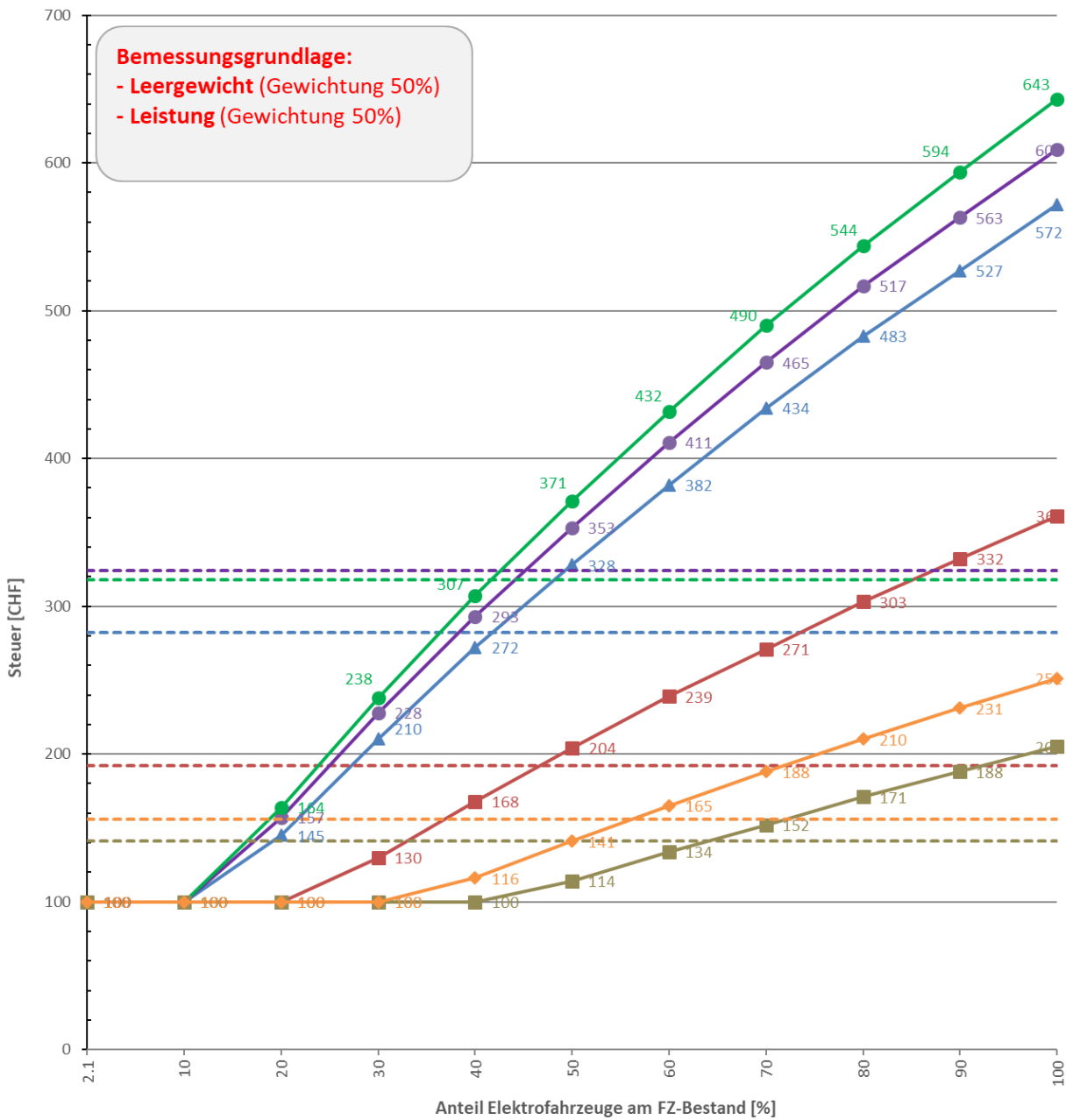


Abbildung 13: Steuerbeispiele für Personenwagen mit Verbrennungsmotoren bei Fr. 22 Millionen Basissteuersumme

Strassenverkehrssteuern PW mit Elektroantrieb
Steuerbeispiele BISHER - NEU in Abhängigkeit des Elektro-Anteils am FZ-Bestand
Variante: Mit Einbezug Leistung @ Basissteuersumme Fr. 22 Millionen



- Volvo XC40 2241 kg, 300 kW BISHER
- VW ID.3 1812 kg, 150 kW BISHER
- Tesla Model 3 1919 kg, 366 kW BISHER
- Porsche Taycan 4S 2295 kg, 360 kW BISHER
- VW e-UP 1271 kg, 61 kW BISHER
- Fiat 500 1439 kg, 87 kW BISHER
- ▲— Volvo XC40 2241 kg, 300 kW NEU
- VW ID.3 1812 kg, 150 kW NEU
- Tesla Model 3 1919 kg, 366 kW NEU
- Porsche Taycan 4S 2295 kg, 360 kW NEU
- VW e-UP 1271 kg, 61 kW NEU
- ◆— Fiat 500 1439 kg, 87 kW NEU

Abbildung 14: Steuerbeispiele für Personenwagen mit Elektroantrieb bei Fr. 22 Millionen Basissteuersumme

Strassenverkehrssteuern Lieferwagen und Wohnmotorwagen
Steuerbeispiele BISHER - NEU in Abhängigkeit des Elektro-Anteils am FZ-Bestand
Variante: Mit Einbezug Leistung @ Basissteuersumme Fr. 22 Millionen

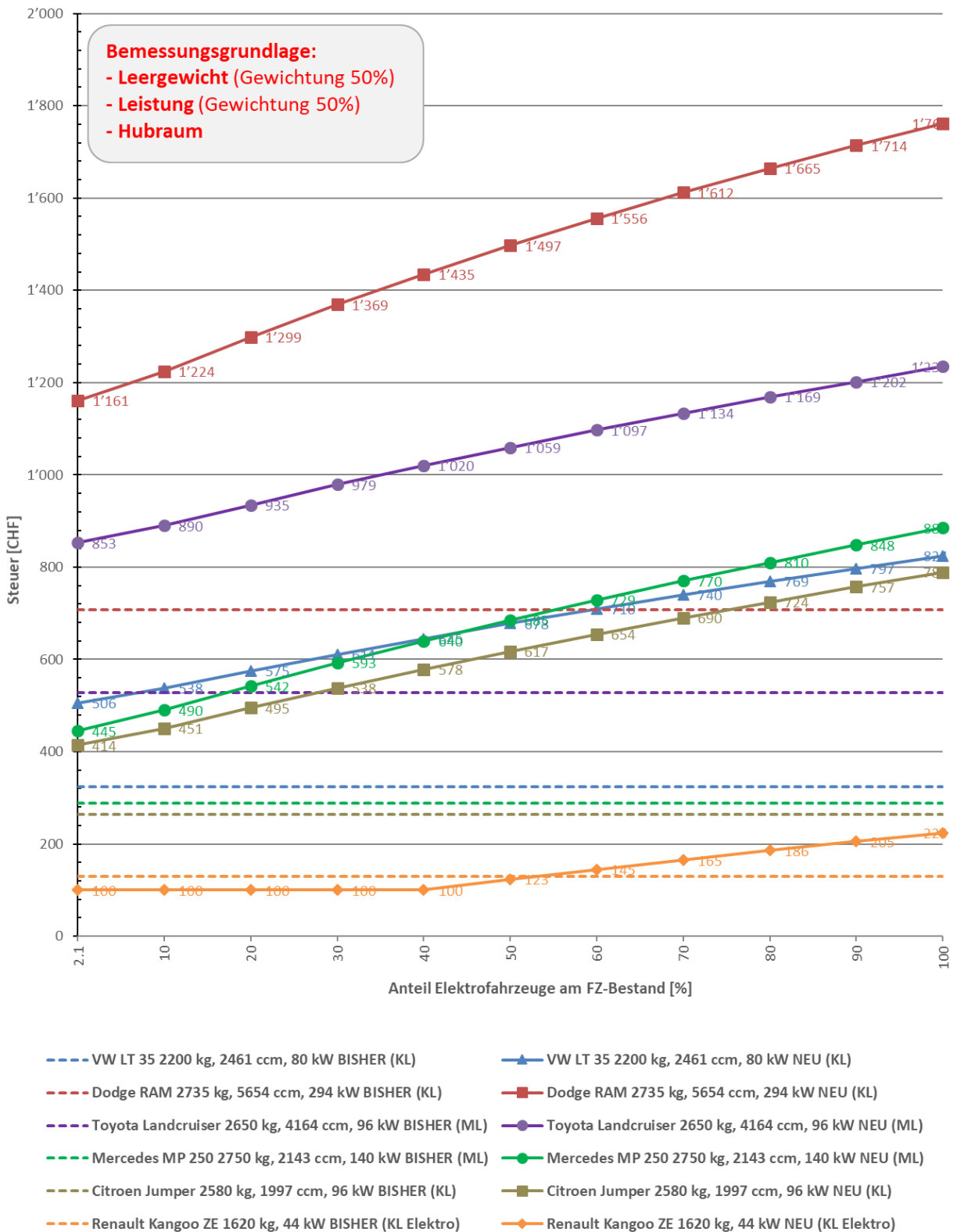


Abbildung 15: Steuerbeispiele für Lieferwagen und Wohnmotorwagen mit Verbrennungs- und Elektromotoren bei Fr. 22 Millionen Basissteuersumme

4. Auftrag c) «Entwicklung der Strassenfinanzierung»

Es soll eine Übersicht über die Entwicklung der Strassenfinanzierung im Kanton Schaffhausen erstellt werden.

Die **Entwicklung der Strassenfinanzierungsströme** des Tiefbauamtes des Kantons Schaffhausen/ Tiefbau Schaffhausen präsentiert sich wie folgt:

Jahr	Anteil Verkehrssteuer auf Motorfahrzeugen	Anteil am Ertrag der LSVA	Anteil am Ertrag des Benzinzolls	Total verfügbare Mittel für den Kanton	Total verfügbare Mittel für die Gemeinden	Auszahlung aus dem Strassenfonds an die Gemeinden
2017	SFr. 10'715'290.69	SFr. 853'726.70	SFr. 3'033'105.85	SFr. 14'602'123.24	SFr. 4'582'798.85	
2018	SFr. 10'986'747.15	SFr. 832'125.10	SFr. 3'002'049.25	SFr. 14'820'921.50	SFr. 4'662'932.13	
2019	SFr. 11'026'845.63	SFr. 609'807.60	SFr. 2'908'128.95	SFr. 14'544'782.18	SFr. 4'644'991.53	
2020	SFr. 11'215'960.20	SFr. 596'984.55	SFr. 2'988'099.15	SFr. 14'801'043.90	SFr. 4'734'686.45	
2021	SFr. 11'330'736.00	SFr. 557'015.05	SFr. 2'794'278.00	SFr. 14'682'029.05	SFr. 4'708'338.00	
*2022	SFr. 8'256'171.06	SFr. 554'761.91	SFr. 1'894'825.25	SFr. 10'705'758.22	SFr. 6'567'059.85	SFr. 3'216'270.14

Abbildung 16: Entwicklung Strassenfinanzierungsströme Kanton SH; Quelle Tiefbau Schaffhausen

* Inkrafttreten des revidierten Strassengesetzes des Kantons Schaffhausen. Vor der Revision des Strassengesetzes wurden 25 % der Verkehrssteuern und des kantonalen Anteils am Ertrag des Benzinzolles an die Gemeinden weitergegeben, ab 01.01.2022 1/3 derselben Einnahmen.

Stassenfinanzierung Tiefbau Schaffhausen 2017 - 2022

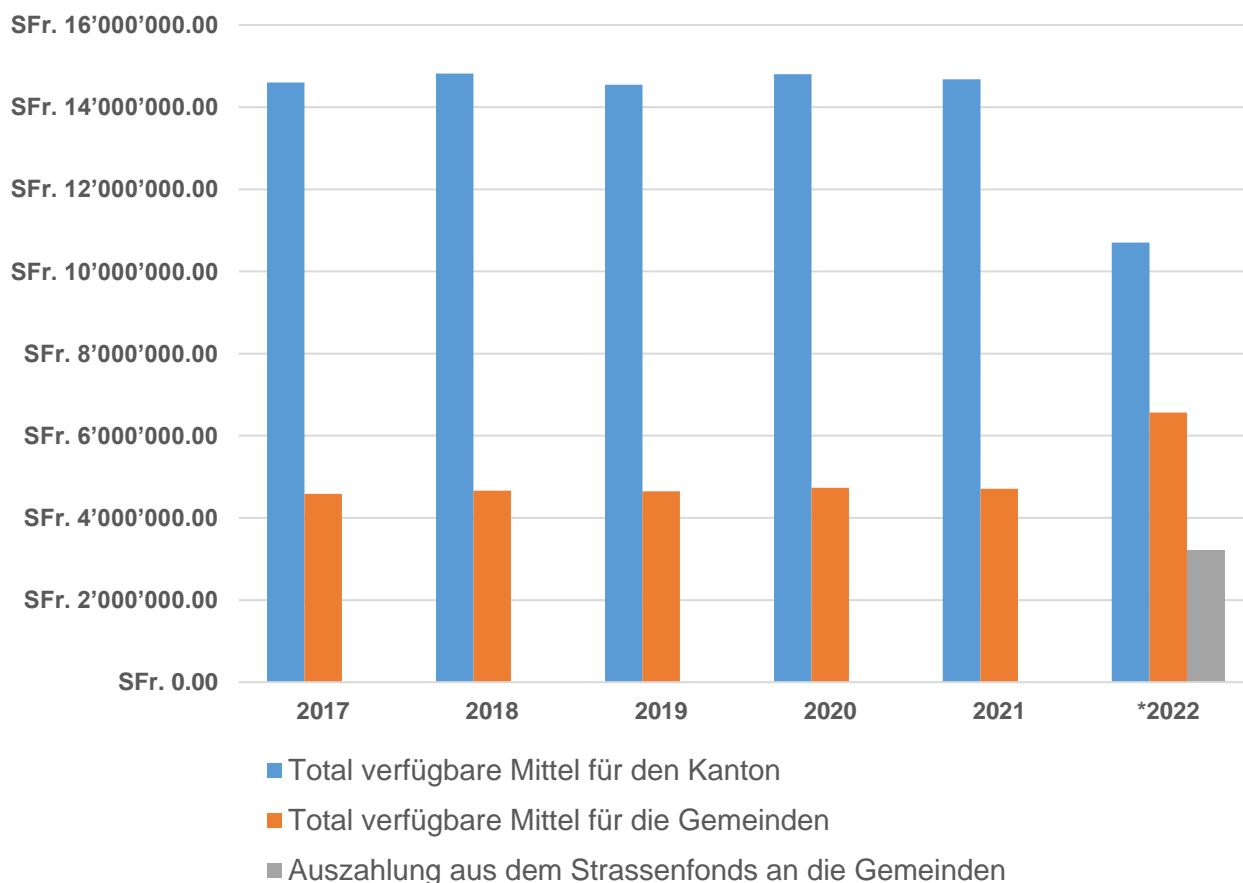


Abbildung 17: Entwicklung Strassenfinanzierung Kanton SH; Quelle Tiefbau Schaffhausen