

Inhalt



Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern

In Kürze	Seite	3
Zur Sache	Seite	6
Erwägungen des Kantonsrates	Seite	21
Beschluss des Kantonsrates	Seite	22



Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern

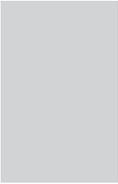
Die Attraktivität des Kantons Schaffhausen als Wohnort und Betriebsstandort soll erhöht werden. Zu diesem Zweck will die Regierung die ordentlichen Steuern in den nächsten Jahren schrittweise senken. Die optimale Verkehrserschliessung ist ein weiterer zentraler Faktor im Wettbewerb der Städte und der Regionen. Neuzuzüger sind nötig und hoch willkommen. Aus diesem Grund und auch wegen des allgemeinen Verkehrswachstums und des steigenden Bedürfnisses nach Mobilität sind für die nächsten Jahre grössere Strassenbauvorhaben geplant – beispielsweise die «Unterführung Zollstrasse» in Neuhausen am Rheinfall und der Galgenbucktunnel.

Die finanziellen Mittel der öffentlichen Hand sind jedoch knapp. Neue, grössere Strassenbauvorhaben können kaum noch ohne zusätzliche Mittel realisiert werden. Die gegenwärtigen Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer reichen bei weitem nicht aus. Die Motorfahrzeugsteueransätze im Kanton Schaffhausen haben sich seit dem 1. Januar 1969 nicht verändert. Heute liegen sie weit unter dem schweizerischen Durchschnitt. Seit

längerer Zeit decken sie die jährlich anfallenden Aufwendungen des Kantons – betrieblicher und baulicher Unterhalt sowie Amortisation und Verzinsung von Neuanlagen – nicht mehr. All diese Gründe sprechen an sich für eine unbefristete generelle Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern. Angesichts von fünf vergeblichen Anläufen in den letzten dreissig Jahren steht ein weiterer Versuch zur generellen Anhebung der Strassenverkehrssteuern aber nicht zur Diskussion.

Die Einnahmen aus den ordentlichen Steuern sind am Sinken. Wie also sollen neue, grössere Strassenbauvorhaben finanziert werden, die in den nächsten Jahren in Angriff genommen werden müssen? Wie kann eine andere Quelle erschlossen werden? Dieses Problem muss grundsätzlich gelöst werden. Deshalb soll Art. 11 des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern vom 17. Juni 1968 revidiert werden, und zwar folgendermassen:

Einzelne, grössere Strassenbauvorhaben sollen in Zukunft mit einem **zeitlich befristeten** Zuschlag auf der Strassenverkehrssteuer finanziert werden. Wichtig dabei ist, dass dieser Steuerzuschlag den Stimmberechtigten jeweils zusam-



men mit dem entsprechenden Baukredit zur Abstimmung unterbreitet wird.

Die Gesamtsteuer – das heisst die ordentliche Steuer **plus** die befristete so genannte Objektsteuer – darf für jede Fahrzeugkategorie den schweizerischen Durchschnittswert nicht übersteigen.

Diese Gesetzesänderung ist ein Mittelweg. Er lässt alle Optionen offen und stellt einen Ausgleich der verschiedenen Interessen dar. Mit der Revision von Art. 11 des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern können inskünftig neue, grössere Strassenbauvorhaben finanziert werden, indem die allgemeinen Steuermittel durch eine befristete Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer – dies in Prozenten der jährlichen Strassenverkehrssteuer – ergänzt werden. Diese beiden Quellen miteinander gewährleisten die Realisierung neuer, grösserer Strassenbauvorhaben.

Mit diesem Schritt wird die **gesetzliche Grundlage** für zweckgebundene Zuschläge auf den Ansätzen der Motorfahrzeugsteuer geschaffen. Die vorliegende Gesetzesrevision hat deshalb im Hauptpunkt keine direkten finanziellen Auswirkungen auf die Motorfahrzeughal-

ter beziehungsweise auf die Finanzen des Kantons.

Finanzielle Auswirkungen stehen erst in einem zweiten Schritt beziehungsweise in weiteren Schritten zur Diskussion. Über diese Schritte haben die Stimmberechtigten jeweils wiederum abzustimmen. Wollen der Kantonsrat sowie der Regierungsrat bei einem einzelnen Strassenbauvorhaben zur Gewährleistung der Finanzierung die Motorfahrzeugsteuern zeitlich befristet erhöhen, so wird dies den Stimmberechtigten in einer einzigen Abstimmungsfrage unterbreitet.

Nehmen die Stimmberechtigten diese Vorlage mit dem **damit verknüpften** Zuschlag an, so kann die neue Investition teilweise mit neuen, zweckgebundenen Mehreinnahmen finanziert werden. Es wird also nur eine Abstimmungsfrage geben. Die Stimmberechtigten können nur dem ganzen Paket – dem Baukredit und der damit verbundenen Objektsteuer – zustimmen oder es ablehnen.

Von solchen Strassenbauvorhaben verursachte zusätzliche Belastungen der Laufenden Rechnung können folglich teilweise mit zusätzlichen Einnahmen ausgeglichen werden.

Die Nebenpunkte der Revision sind auf Seite 17 näher erläutert.

Der Kantonsrat hat an seiner Sitzung vom 20. Januar 2003 den oben erwähnten Änderungen des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern vom 17. Juni 1968 mit 47 zu 16 zugestimmt. Er empfiehlt Ihnen, sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, der Revision des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern ebenfalls zuzustimmen.



Zur Sache

1. Zur heutigen Situation

1.1 *Fünf erfolglose Versuche zur Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer*

Das Gesetz über die Strassenverkehrssteuern ist seit dem 1. Januar 1969 in Kraft. Trotz fünf Revisionsversuchen blieb die Strassenverkehrssteuer seither unverändert. Die Folge davon: Im Jahr 2002 mussten wegen der Teuerung für ein bestimmtes Motorfahrzeug real 66 Prozent weniger Steuern bezahlt werden als vor 33 Jahren. Demgegenüber haben die meisten Kantone seit 1969 Steuererhöhungen für Motorfahrzeuge und Anhänger vorgenommen, einige Kantone sogar wiederholt. Die Motorfahrzeugsteueransätze im Kanton Schaffhausen liegen heute weit unter dem schweizerischen Durchschnitt. Sie decken bei weitem die Aufwendungen nicht, die sich für den Kanton und die Gemeinden aufgrund des unentwegt zunehmenden motorisierten Strassenverkehrs und seiner vielfältigen Folgen ergeben. Angesichts von fünf vergeblichen Anläufen in den letzten dreissig

Jahren steht ein weiterer Versuch zur generellen Anhebung der Strassenverkehrssteuern nicht zur Diskussion. Dennoch muss folgendes Problem grundsätzlich gelöst werden: Wie können neue, grössere Strassenbauvorhaben, die in den nächsten Jahren in Angriff zu nehmen sind, finanziert werden? Zur Begründung des Kernpunktes der Vorlage – der Schaffung einer gesetzlichen Grundlage zur Erhebung eines befristeten Steuerzuschlages für die Finanzierung von künftigen grösseren Strassenbauvorhaben – wird im Folgenden die Entwicklung der Strassenverkehrssteuern und des Fahrzeugbestandes im Einzelnen aufgezeigt, ebenso die Strassenverkehrssteuer im interkantonalen Vergleich.



1.2 Entwicklung der Strassenverkehrssteuern und des Fahrzeugbestandes

Die nachstehende Tabelle bietet einen Überblick über die Entwicklung der Strassenverkehrssteuern und des Fahrzeugbestandes im Kanton Schaffhausen:

Bei den Steuereinnahmen ist zu berücksichtigen, dass seit dem 1. Januar 1969 die Teuerung 193,4 Prozent beträgt. Wäre die Teuerung automatisch ausgeglichen worden, hätten die Einnahmen aus den Strassenverkehrssteuern 2001 22,43 Mio. Franken mehr, insgesamt also über 34 Mio. Franken ausgemacht.

Entwicklung des Steuerertrages und des Fahrzeugbestandes im Kanton Schaffhausen (1969–2001)

Jahr	Ertrag Strassenverkehrssteuer	Anzahl Motorfahrzeuge
1969	Fr. 3'494'529	19'079
1975	Fr. 5'030'223	23'462
1980	Fr. 6'105'446	27'137
1985	Fr. 7'331'784	32'062
1990	Fr. 8'954'726	39'714
1995	Fr. 9'987'605	43'283
1996	Fr. 10'338'365	44'899
1997	Fr. 10'589'206	45'857
1998	Fr. 10'876'554	46'842
1999	Fr. 11'342'972	48'695
2000	Fr. 11'667'578	49'768
2001	Fr. 11'597'846	50'695

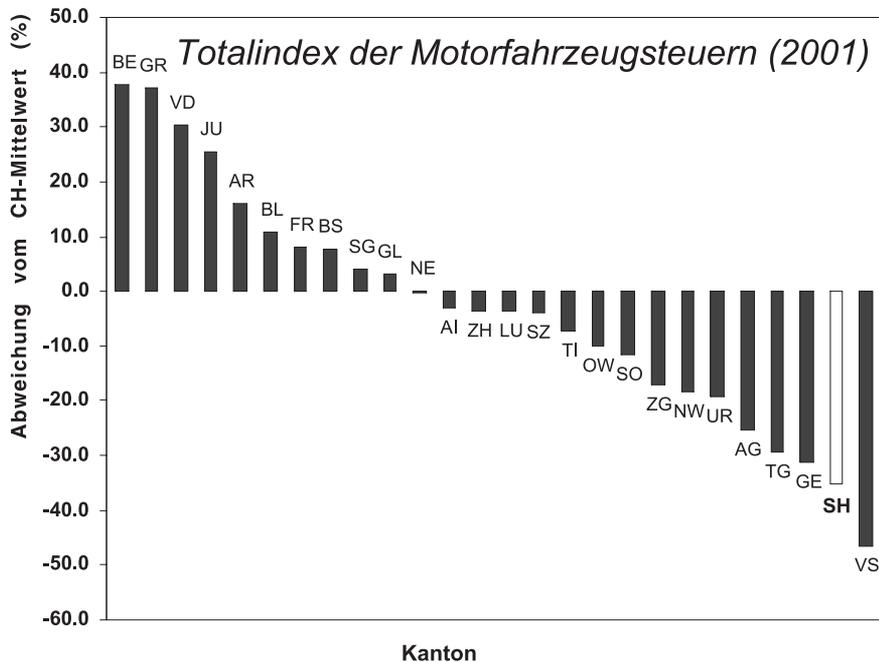
Tabelle 1



1.3 Die Strassenverkehrssteuern im interkantonalen Vergleich

Eine Gegenüberstellung des Totalindex der Motorfahrzeugsteuern (Zusammenzug der einzelnen Fahrzeugkategorien, Stand 2001) zeigt,

dass der Kanton Schaffhausen mit 64,8 Punkten nach dem Kanton Wallis mit 53,6 Punkten bei einem schweizerischen Durchschnitt von 100 Punkten im Bereich Strassenverkehrssteuern der zweitgünstigste Kanton ist.





Totalindex der Motorfahrzeugsteuern nach Fahrzeugkategorien (2001)

Kanton	Personenwagen	Motorräder	Lastwagen	Sattelschlepper	Anhänger	Totalindex
BE	138,7	132,8	120,6	141,0	169,9	137,8
GR	138,6	144,2	123,7	88,7	121,4	137,0
VD	130,3	165,3	124,1	123,1	81,3	130,5
JU	126,9	120,2	100,7	127,7	153,8	125,5
AR	116,5	134,8	103,5	113,2	111,2	116,1
BL	107,8	114,4	128,0	168,0	109,4	110,8
FR	107,3	127,2	108,6	116,5	133,1	108,0
BS	106,7	117,0	121,5	103,3	92,8	107,7
SG	103,9	99,2	99,8	116,3	136,6	103,9
GL	98,3	228,9	109,7	95,3	82,8	103,2
NE	97,1	164,8	112,3	66,3	183,1	99,8
AI	95,1	152,6	96,6	111,5	100,0	97,1
ZH	96,1	57,2	109,5	79,0	58,7	96,4
LU	97,6	127,2	54,0	91,2	86,4	96,3
SZ	94,8	81,4	96,3	128,4	178,5	96,1
TI	90,7	132,3	104,8	109,3	18,9	92,8
OW	89,3	94,1	92,2	94,6	91,8	89,8
SO	88,7	83,9	90,1	54,7	100,9	88,4
ZG	80,8	101,7	98,0	115,6	101,7	82,8
NW	80,2	101,7	91,2	111,5	90,9	81,6
UR	78,2	101,7	94,2	123,0	79,2	80,6
AG	73,0	76,3	91,9	82,0	48,6	74,7
TG	69,6	76,3	77,2	83,4	63,0	70,5
GE	69,3	20,3	63,9	66,8	96,1	68,9
SH	63,2	61,0	74,8	90,5	48,6	64,8
VS	52,7	76,3	57,8	60,5	54,0	53,6
CH-Mittelwert	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0



2. Einnahmen und Ausgaben im Strassenwesen

2.1 Zweckgebundene Einnahmen

Die Zweckbindung der Motorfahrzeugsteuern ergibt sich aus Art. 11 des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern. Diese Bestimmung lautet wie folgt:

Der Ertrag der Steuer ist zum Unterhalt und zur Verbesserung der dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen zu verwenden. Der Grosse Rat setzt die Grundsätze der Beitragsleistung an die Gemeinden durch Dekret fest.

Das im zitierten Artikel erwähnte Dekret des Grossen Rates wurde nie erlassen. Die Höhe der Beitragsleistung an die Gemeinden wurde vielmehr auf Gesetzesstufe festgelegt. So bestimmt Art. 72 des Strassengesetzes vom 18. Februar 1980 (StrG, SHR 725.100), dass von der Motorfahrzeugsteuer nach Abzug der Verwaltungskosten 75 Prozent dem Kanton und 25 Pro-

zent den Gemeinden zufallen. Im Übrigen wiederholt das (jüngere) Strassengesetz die schon im Gesetz über die Strassenverkehrssteuern enthaltene Zweckbindung der Motorfahrzeugsteuern und weitet diese explizit auf den Benzinzollertrag aus. Gemäss Art. 71 StrG sind die Kosten für Bau, Betrieb und Unterhalt der dem Gemeingebrauch offen stehenden Kantons- und Gemeindestrassen in erster Linie aus dem kantonalen Anteil am Benzinzollertrag, aus dem Ertrag der Motorfahrzeugsteuer, aus Mehrwertbeiträgen und aus allfälligen weiteren zweckgebundenen Einnahmen zu decken.

Im Jahr 2001 belief sich der Ertrag der Motorfahrzeugsteuer auf Fr. 11'597'846.65. Nach Abzug der Erhebungskosten (Fr. 756'700.-) und des Anteils der Gemeinden (Fr. 2'729'396.10) erfolgte eine Zuweisung an Unterhaltungsdienst und Strassenbau im Betrag von Fr. 8'111'750.55. Dem gleichen Konto des Tiefbauamtes wurden ausserdem die Anteile am Ertrag des Benzinzolls in Höhe von Fr. 2'028'074.25 und der LSVA im Betrag von Fr. 909'442.15 zugewiesen. Nach den Prognosen des



Bundes werden sich die Einnahmen aus der LSVA in den Jahren 2003 und 2004 voraussichtlich nur leicht und ab 2005 stärker erhöhen. In den Jahren 2003 und 2004 ist daher bei gleich bleibender Zuweisung an den öffentlichen und den Individualverkehr mit einem LSVA-Anteil für Unterhaltsdienst und Strassenbau in Höhe von rund Fr. 950'000.– und ab 2005 von rund Fr. 1'500'000.– zu rechnen.

2.2 Laufender Aufwand

Die Zahl der Motorfahrzeuge und der Anhänger hat im Kanton Schaffhausen seit 1969 stark zugenommen (vgl. Tabelle 1). Auch das Verkehrsaufkommen auf dem Strassennetz steigt immer noch an; der durchschnittliche tägliche Verkehr über das ganze Jahr hat sich seit 1969 mehr als verdoppelt bzw. ist um ca. 225 Prozent angestiegen. Diese stärkere Beanspruchung der Strassen führt zu laufend höheren Aufwendungen in diesem Bereich.

Der Strassenunterhalt besteht einerseits aus dem betrieblichen Unterhalt (Reinigung, Grünpflege, Wasserabfluss, Winterdienst, Klein-

reparaturen, Behebung von Belagsabnützungen, Beleuchtung, Belüftung, Signalisation usw. ohne Polizeiaufwand) und andererseits aus dem baulichen Unterhalt (Reparaturen, Erhaltungsmassnahmen, Ergänzung fehlender Teile, Verstärkungen usw.). Gemäss den Jahresrechnungen der letzten fünf Jahre beträgt allein der Nettoaufwand für den betrieblichen Unterhalt der Kantons- und der Nationalstrassen durchschnittlich etwa 4 Mio. Franken pro Jahr. Für den baulichen Unterhalt wurden nominal im Durchschnitt jährlich etwa 2 Mio. Franken eingesetzt, was Gesamtausgaben von netto durchschnittlich 6 Mio. Franken ergibt. Insbesondere für den baulichen Unterhalt wären hingegen vermehrte Aufwendungen in der Höhe von ca. 3 Mio. Franken erforderlich gewesen. Die Differenz beläuft sich somit auf jährlich 1 Mio. Franken. Das heisst, dass in den vergangenen Jahren auf verschiedene an sich notwendige Projekte verzichtet werden musste. Wenn die Mittel für den Unterhalt nicht aufgebracht werden können, verschlechtert sich der Zustand der Strassen immer schneller.



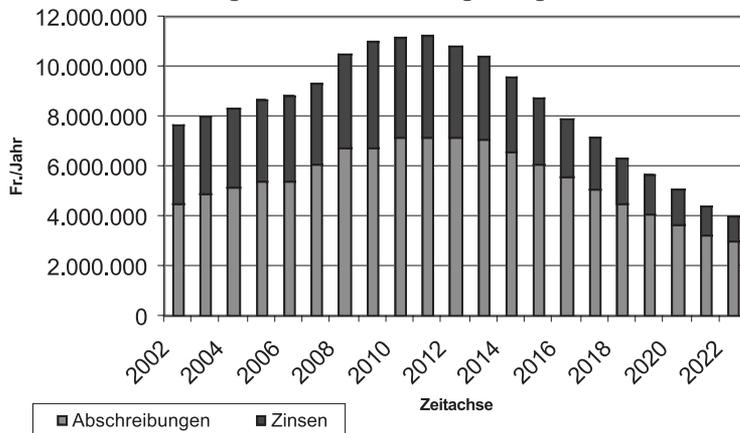
2.3 Neue Investitionen

Damit die Attraktivität des Kantons Schaffhausen als Wohnort und Betriebsstandort erhöht werden kann, sollten die ordentlichen Steuern in den nächsten Jahren schrittweise gesenkt werden. Auch die Erreichbarkeit und die optimale Verkehrserschliessung sind zentrale Faktoren im Wettbewerb der Städte und der Regionen um Zuzüger und Zuzügerinnen. Deshalb, sowie aufgrund des allgemeinen Verkehrswachstums und des anhaltend steigenden Bedürfnisses nach Mobilität, sind in den nächsten Jahren grössere Strassenbauvorhaben ge-

plant, so zum Beispiel die «Unterführung Zollstrasse» in Neuhausen am Rheinfluss und der Galgenbuckeltunnel. Diese werden die Laufende Rechnung zusätzlich belasten.

Die noch abzuschreibenden Restwerte aus dem National- und Kantonsstrassenbau (per 31. Dezember 2001 ca. 64 Mio. Franken) und die in der Orientierungsvorlage «Perspektiven und Vorhaben des privaten und öffentlichen Verkehrs 2002–2020» enthaltenen Bauvorhaben (Kantonsanteil rund 65 Mio. Franken) zur Verbesserung der Infrastruktur für den motorisierten Verkehr belasten die Laufende Rechnung voraussichtlich wie folgt:

**Belastung Laufende Rechnung durch Strassenbauten
gemäss Orientierungsvorlage**





Diese Übersicht macht deutlich, dass die vorgesehenen Strassenbauten – selbst wenn sie nur zum Teil realisiert werden sollten – zusammen mit den Restbelastungen aus dem Nationalstrassenbau (A4) und dem übrigen Strassenbau zu einer nicht zu verantwortenden Belastung der Laufenden Rechnung und damit des Staatshaushalts führen werden. Die zweckgebundenen Einnahmen reichen bei weitem nicht aus, nebst dem betrieblichen und dem baulichen Unterhalt auch noch die geplanten Strassenbauvorhaben zu finanzieren. Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, ein zusätzliches Finanzierungsinstrument zu schaffen.

3. Kernpunkt der Revision

3.1 Gesetzliche Grundlage zur Erhebung eines Steuerzuschlags zur teilweisen Finanzierung grösserer Strassenbauvorhaben

Aufgrund der knappen Finanzmittel der öffentlichen Hand sind neue, grössere Strassenbauvorhaben

kaum mehr ohne zusätzliche Einnahmen zu finanzieren. Die gegenwärtigen Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer reichen dazu bei weitem nicht aus. Grössere zukünftige Strassenbauvorhaben müssen teilweise mit einer Objektsteuer finanziert werden können.

Die vorliegende Teilrevision des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern bildet die Grundlage zur Finanzierung von neuen, grösseren Strassenbauvorhaben. Es wird die Möglichkeit geschaffen, den zweckgebundenen Ertrag der Motorfahrzeugsteuer mit einem zeitlich befristeten Zuschlag auf den einzelnen Steuerbeträgen zu erhöhen. Die dafür nötige gesetzliche Grundlage wird mit einer Ergänzung von Art. 11 des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern erlassen. Die neuen Absätze 2 und 3 dieses Artikels sehen vor, dass der Kantonsrat den Zuschlag festlegt und ihn zusammen mit dem Kredit für jedes einzelne grössere Strassenbauvorhaben, das teilweise mit dem Steuerzuschlag finanziert werden soll, den Stimmberechtigten zur Abstimmung unterbreitet. Insünftig würden demnach neue Strassenbauvorhaben, die den



Kanton mehrere Millionen Franken kosten, in der Regel zu 60 bis 80 Prozent durch einen Zuschlag auf der Strassenverkehrssteuer finanziert, sofern die Stimmberechtigten im Einzelfall dem betreffenden Strassenbauvorhaben zustimmen. Ein Steuerzuschlag würde während rund 25 Jahren (so lange dauert die durchschnittliche Amortisation) erhoben.

Mit der Ergänzung von Art. 11 des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern durch einen neuen Abs. 4 wird im Übrigen sichergestellt, dass die Gesamtsteuer für jede Fahrzeugart (ordentliche zuzüglich befristete Objektsteuer) den interkantonalen Durchschnitt der Motorfahrzeugsteuer nicht übersteigt. Diese im Rahmen der parlamentarischen Beratung eingefügte Schranke der Steuerzuschläge bedeutet insbesondere, dass bei den Lastwagen und den Sattelschleppern ein geringerer Spielraum für einen Zuschlag besteht, weil diese Fahrzeugkategorien näher beim schweizerischen Durchschnitt der Motorfahrzeugsteuer liegen.

Im Kanton Schaffhausen ist die Verknüpfung eines Baukredits mit der

Finanzierung der Baukosten nichts Ungewöhnliches. Der Kredit von 14,9 Mio. Franken für die Sanierung der alten Pflgetrakte des Kantonsospitals wurde beispielsweise in Anwendung von Art. 6 Abs. 2 des Finanzhaushaltgesetzes zusammen mit der Erhebung eines zweckgebundenen Steuerzuschlags in der Höhe von 1 Prozent der einfachen Staatssteuer der Volksabstimmung vom 5. Dezember 1999 unterstellt.

Das damit verbundene Signal an die Stimmberechtigten ist eindeutig: Es soll nur gebaut werden, wenn die Finanzierung der Bauinvestitionen mit zweckgebundenen Steuerzuschlägen gesichert ist.

Die Aufwendungen des Kantons für den laufenden Strassenunterhalt und die Amortisation von bereits getätigten oder vom Grossen Rat schon beschlossenen neuen Investitionen in den Strassenbau (Kredit von 7,84 Mio. Franken für die Aufhebung des Niveauübergangs «Enge» in Beringen) übersteigen die zweckgebundenen Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer beträchtlich. Wie mit der Objektsteuer gemäss Finanzhaushaltgesetz soll künftig gewährleistet werden können, dass kostspielige neue Investitionen in die Infrastruktur des



motorisierten Individualverkehrs grundsätzlich nur noch dann getätigt werden, wenn die Finanzierung weitgehend über eine Erhöhung der für diesen Zweck bestimmten Einnahmen erfolgt.

Das Strassengesetz regelt die Aufteilung des Ertrags der Motorfahrzeugsteuer zwischen dem Kanton und den Gemeinden. In der revidierten Fassung von Art. 11 des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern ist deshalb die Bestimmung nicht mehr enthalten, wonach der Grosse Rat die Grundsätze der Beitragsleistung an die Gemeinden dekretiert. Zugleich wird klargestellt, dass der Zuschlag zu Gunsten des Kantons erhoben wird bzw. die Verteilregel des Strassengesetzes für die bisher erhobenen Motorfahrzeugsteuern nicht auf diesen Steuerzuschlag angewendet wird.

3.2 Erläuterung des Steuerzuschlags am Beispiel der teilweisen Finanzierung «Unterführung Zollstrasse»

Als erster Anwendungsfall für die Festsetzung eines Zuschlags auf

der Motorfahrzeugsteuer bietet sich das Strassenbauvorhaben «Unterführung Zollstrasse» in Neuhausen am Rheinfall an. Dieses Vorhaben soll in den Jahren 2004 bis 2006 realisiert werden. Es ist mit einem Kantonsanteil an den Baukosten von rund 13 Mio. Franken zu rechnen. Diese Investition wird die Laufende Rechnung während 25 Jahren mit durchschnittlich Fr. 858'000.– pro Jahr belasten (Fr. 520'000.– Abschreibungen und Fr. 338'000.– Zinsen). Im Jahr 2001 belief sich der Ertrag der Motorfahrzeugsteuer auf rund 11,6 Mio. Franken. Mit einem Zuschlag von 5,5 Prozent auf den einzelnen Steueransätzen könnten die Einnahmen auf 12,24 Mio. Franken erhöht werden. Die Laufende Rechnung würde somit durch das Bauvorhaben «Unterführung Zollstrasse» statt mit Fr. 858'000.– nur noch mit Fr. 220'000.– zusätzlich belastet.

Obwohl dank dieser geringfügigen Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer ein verhältnismässig grosses Strassenbauvorhaben im Rechenbeispiel mit rund 75 Prozent finanziert würde, wären die Auswirkungen für die einzelnen Motorfahrzeughalter kaum spürbar. Der jährliche Steuer-



betrag für einen Mittelklassewagen mit einem Hubraum von 2'000 cm³ würde während 25 Jahren von heute Fr. 264.– lediglich auf neu Fr. 278.60 ansteigen.

3.3 Weitere mögliche Anwendungsfälle und deren Auswirkungen

Aufgrund der Orientierungsvorlage sind folgende zusätzliche grössere Strassenbauvorhaben geplant, für welche die vorgeschlagene Gesetzesänderung Anwendung finden könnte. Die Kosten basieren auf ersten Schätzungen:

Bahnübergänge Neunkirch	Fr. 14 Mio.
Bahnübergänge Wilchingen-Hallau	Fr. 9 Mio.
Galgenbucktunnel (Kantonsanteil)	Fr. 20 Mio.
Total	Fr. 43 Mio.

Bei einer angenommenen Finanzierung von 75 Prozent über eine befristete Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer würde der Gesamtindex der Schaffhauser Motorfahrzeugsteuer von heute 64,8 auf rund 83 steigen und damit immer noch weit

unter dem schweizerischen Durchschnitt liegen. Der jährliche Steuerbetrag für den Halter eines Mittelklassewagens würde so in mehreren Etappen von heute Fr. 264.– auf ca. Fr. 324.– erhöht.

In welchem Mass die Motorfahrzeugsteuer befristet angehoben werden soll, hat der Kantonsrat beim jeweiligen Bauvorhaben festzulegen. Da alle Projekte in einem gewissen Mass dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr (Velofahrer, Fussgänger) dienen, können selbstverständlich auch mehr als 25 Prozent über die laufende Rechnung beziehungsweise die ordentlichen Steuern finanziert werden. Dies dürfte vor allem bei den geplanten Sanierungen der DB-Übergänge zwischen Neuhausen am Rheinfall und Trasadingen gerechtfertigt sein.



4. Weitere Revisionspunkte

4.1 Besteuerung der landwirtschaftlichen Motorfahrzeuge

Die Besteuerung der landwirtschaftlichen Motorfahrzeuge richtet sich nach Art. 3 Ziff. 10 des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern. Heute gilt Folgendes:

Motoreinachser	Fr. 15.–
übrige landwirtschaftliche Motorfahrzeuge bis 2'299 cm ³ Hubraum	Fr. 48.–
2'300 bis 3'000 cm ³ Hubraum	Fr. 60.–
über 3'000 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 Prozent der für sie geltenden Ansätze.

Die Regelung, wonach ein Halter von mehreren Traktoren nur den

grössten voll versteuern muss und auf der Steuer für die anderen einen Rabatt von 50 Prozent erhält, lässt sich in der Praxis mit einem vertretbaren Aufwand nicht umsetzen. Es muss auch davon ausgegangen werden, dass der Datenbestand infolge zahlreicher Fahrzeugwechsel in den letzten Jahren fehlerhaft geworden ist. Berechnungen des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamtes haben ergeben, dass sich bei einer Senkung der heute geltenden Steueransätze um rund 20 Prozent und bei einem Verzicht auf die Rabatte der aus der Besteuerung der 2'167 landwirtschaftlichen Fahrzeuge (Stand Mai 2002) resultierende Steuerertrag nur unwesentlich von Fr. 110'566.– auf Fr. 112'246.– erhöhen würde. Da die heutigen Fehler im Datenbestand im Grossen und Ganzen kompensiert würden, kann davon ausgegangen werden, dass der angestrebte Systemwechsel für die betroffenen Fahrzeughalter in den weitaus meisten Fällen kaum spürbare Auswirkungen hat.

Im vorgeschlagenen Art. 10 Ziff. 3 des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern bleibt die Jahressteuer für Motoreinachser bei Fr. 15.–.



Die Ansätze für die drei verschiedenen Hubraumkategorien der übrigen landwirtschaftlichen Motorfahrzeuge sind je um rund 20 Prozent reduziert worden, unter Verzicht auf die unpraktikable Rabattmöglichkeit.

4.2 Besondere Besteuerung von Mietwagenflotten und besonders emissionsarmen Fahrzeugen

Dank der Möglichkeit, für Fahrzeugausweise sowie die Deponierung und den Wiederbezug von Kontrollschildern für Mietwagen pauschale Gebühren zu erheben (§ 3 der Verordnung über die Gebühren im Strassenverkehr vom 27. Mai 1997, SHR 741.012), und der Bereitschaft des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamtes, solche Geschäfte auch ausserhalb der ordentlichen Schalteröffnungszeiten abzuwickeln, konnte die Zahl der im Kanton Schaffhausen immatrikulierten Mietwagen von ca. 1'000 im Jahr 1995 auf rund 2'800 im Mai 2002 erhöht werden. Seit einigen Monaten versuchen mehrere Kantone, Mietwagenfirmen mit interessanten Steuerangeboten zu ge-

winnen. Dabei spielt neben dem effektiven Steuerbetrag auch die einfache Abwicklung der Geschäftsfälle eine wichtige Rolle. Verschiedene Kantone bieten eine Steuerpauschale pro Jahr an, unabhängig davon, wie viele Monate die Fahrzeuge im Verkehr sind. Diese Lösung ist für die Mietwagenfirmen einfach in der Abwicklung und bietet Vorteile für die Kalkulation, da die Beträge für jedes Fahrzeug identisch sind. Ohne Anpassung der Verordnung zum Gesetz über die Strassenverkehrssteuern im Februar 2003 hätte sich die Zahl der im Kanton Schaffhausen zugelassenen Mietwagen bereits markant reduziert, und das Steueraufkommen wäre entsprechend gesunken. In Konkretisierung der Ziff. 14 von Art. 3 des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern, wonach für besondere Arten von Motorfahrzeugen und für Sonderbewilligungen eine vom Regierungsrat auf dem Verordnungsweg festgesetzte Abgabe erhoben wird, wird in Art. 3 Ziff. 14 nun ausdrücklich erwähnt, dass für Mietwagenflotten die Abgabe vom Regierungsrat auf dem Verordnungsweg festgesetzt wird. Ferner hält Art. 3 Ziff. 14 neu fest, dass für besonders emissionsarme



Fahrzeuge (beispielsweise solche mit Elektro- oder Hybridantrieb) eine vom Regierungsrat auf dem Verordnungsweg festgesetzte Abgabe erhoben wird.

4.3 Umstellung von Monats- auf Tagesbesteuerung

Gemäss geltendem Gesetz über die Strassenverkehrssteuern beträgt die Fahrzeugsteuer für einen Monat einen Zwölftel der Jahressteuer; angebrochene Monate werden voll besteuert (Art. 6 Abs. 2). Die Tagesbesteuerung ist heute in allen Kantonen umgesetzt und entspricht dem aktuellen Stand der Technik. Auch die Versicherungsgesellschaften kennen seit vielen Jahren nur noch die Berechnung der Haftpflichtversicherungsprämien nach Tagen. Es ist deshalb angezeigt, die veraltete Regelung der Monatsbesteuerung auf Tagesbesteuerung zu ändern.

5. Finanzielle Auswirkungen

In ihrem Kernpunkt hat die vorliegende Teilrevision des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern keine finanziellen Auswirkungen. Denn es geht in diesem ersten Schritt nur um die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für zweckgebundene Zuschläge auf den seit 1969 unverändert gebliebenen Ansätzen der Motorfahrzeugsteuer. Finanzielle Auswirkungen stehen erst in einem zweiten Schritt beziehungsweise in weiteren Schritten, die jeweils ebenfalls der Volksabstimmung unterliegen, zur Diskussion, dann also, wenn im Zusammenhang mit einem einzelnen Strassenbauvorhaben von der Möglichkeit zu zeitlich befristeten Erhöhungen der Motorfahrzeugsteuern Gebrauch gemacht werden soll. Wenn den Stimmberechtigten inskünftig der Baukredit für ein grösseres neues Strassenbauvorhaben mit einem damit verknüpften Zuschlag auf den Strassenverkehrssteuern zur Abstimmung unterbreitet und das Vorhaben angenommen wird, kann die neue Investition nach der Kreditbewilligung



teilweise mit neuen zweckgebundenen Mehreinnahmen finanziert werden.

Die Anpassung der Besteuerung von landwirtschaftlichen Fahrzeugen ist im Wesentlichen ertragsneutral. Ebenfalls keine direkten finanziellen Auswirkungen hat die in der Praxis bereits vollzogene Umstellung von der Monats- auf die Tagesbesteuerung. In Bezug auf die Privilegierung besonders emissionsarmer Fahrzeuge gilt es festzuhalten, dass nur eine sehr kleine Zahl von immatrikulierten Fahrzeugen als besonders emissionsarm bezeichnet werden kann. Daher wird sich eine Steuerreduktion für diese einzelnen Fahrzeuge nicht signifikant auswirken.

Erwägungen des Kantonsrates



In den Beratungen wurde geäußert, die Halter von Motorfahrzeugen würden unverhältnismässig behandelt, da doch beispielsweise auch die Radfahrer und der öffentliche Verkehr in den Genuss verbesserter Verkehrsbedingungen kämen. Diesem Argument steht die Tatsache gegenüber, dass der Kanton Schaffhausen die zweittiefste Motorfahrzeugsteuer der Schweiz hat und dass zudem viele Radfahrer auch Autobesitzer sind und entsprechend Motorfahrzeugsteuern bezahlen. Ausserdem werden die Strassenbauvorhaben nicht voll, sondern nur teilweise und zeitlich befristet über eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern finanziert. Besonderer Wert wurde auch darauf gelegt, dass die Gesamtsteuer für jede Fahrzeugart («ordentliche plus befristete Objektsteuer») nur so weit erhöht werden darf, dass sie den interkantonalen Durchschnitt der Motorfahrzeugsteuer nicht übersteigt. Die Stimmberechtigten werden zu jedem einzelnen Strassenbauvorhaben befragt. Wenn sie eine Erhöhung bewilligen, wird diese sehr moderat ausfallen, aber viel zur Finanzierung neuer, grösserer Strassenbauvorhaben und damit zur nachhaltigen Verbes-

serung der Verkehrsstrukturen beitragen.

Der Kantonsrat hat an seiner Sitzung vom 20. Januar 2003 den vorstehend erwähnten Änderungen des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern vom 17. Juni 1968 mit 47 zu 16 zugestimmt. Er empfiehlt Ihnen, sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, der Revision des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern im Interesse des Kantons Schaffhausen ebenfalls zuzustimmen.

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

Hermann Beuter

Die Sekretärin:

Erna Frattini



Beschluss des Kantonsrates

Gesetz über die Strassenverkehrssteuern

Änderung vom 20. Januar 2003

Der Kantonsrat Schaffhausen beschliesst als Gesetz:

I.

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

Art. 3 Ziff. 10 und Ziff. 14

Die jährliche Strassenverkehrssteuer wird wie folgt festgesetzt:

10. für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge

Motoreinachser	Fr. 15.–
übrige landwirtschaftliche Motorfahrzeuge	
bis 2'299 cm ³ Hubraum	Fr. 38.–
2'300 bis 3'000 cm ³ Hubraum	Fr. 48.–
über 3'000 cm ³ Hubraum	Fr. 58.–

Die Steuer für Motoreinachser ist eine feste Jahresabgabe, die nicht nach Tagen unterteilbar ist.

14. für besonders emissionsarme Fahrzeuge, für Mietwagenflotten sowie für Sonderbewilligungen eine durch den Regierungsrat auf dem Verordnungsweg festgesetzte Abgabe;

Art. 6

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 eine Rückerstattung.

² Die Erhebung der Steuer erfolgt nach Tagen.

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.



Art. 11

¹ Der Ertrag der Steuer ist zum Unterhalt, zum Betrieb und zur Verbesserung der dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen zu verwenden.

² Zur teilweisen Finanzierung von einzelnen grösseren Strassenbauvorhaben kann der Kantonsrat auf den Steuerbeträgen gemäss Art. 3 zu Gunsten des Kantons einen zeitlich befristeten Zuschlag erheben, wobei differenzierte Zuschläge für einzelne Fahrzeugarten zulässig sind.

³ Der Steuerzuschlag wird dem Volk zusammen mit dem Baukredit zur Abstimmung unterbreitet.

⁴ Die Gesamtsteuer für jede Fahrzeugart (ordentliche zuzüglich befristete Objektsteuer) darf den interkantonalen Durchschnitt der Motorfahrzeugsteuer nicht übersteigen.

II.

¹ Nach der Annahme durch das Volk bestimmt der Regierungsrat das In-Kraft-Treten dieses Gesetzes. Er kann es zeitlich gestaffelt in Kraft setzen.

² Das Gesetz ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die kantonale Gesetzessammlung aufzunehmen.

Schaffhausen, 20. Januar 2003

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident: Hermann Beuter

Die Sekretärin: Erna Frattini



PP
POSTAUFGABE

Retouren bitte an
die Einwohnerkontrolle
der Gemeinde

SCHAFFHAUSER ABSTIMMUNGSMAGAZIN

zur Volksabstimmung
vom 18. Mai 2003



Änderung des Gesetzes
über die Strassenverkehrssteuern

