

**Bericht und Antrag  
des Regierungsrates des Kantons Schaffhausen  
an den Kantonsrat betreffend Teilrevision  
des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern**

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen eine Vorlage über die Teilrevision des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern vom 17. Juni 1968 (SHR 645.100). Die Revision hat zum Ziel, neue effiziente, verbrauchsarme und umweltfreundliche Autos mit einem Bonus von der Strassenverkehrssteuer zu befreien oder zu entlasten. Diese Regelung soll dauerhaft eingeführt werden. Jedes Auto kann in den ersten drei Jahren ab erster Inverkehrsetzung ganz oder teilweise von der Strassenverkehrssteuer befreit werden, wenn es die Bedingungen erfüllt. Grundsätzlich kommen Autos mit der Energieetikette A oder B für den Bonus in Frage. Schon heute sind 5'600 Autos oder gut 15 % aller Personenwagen im Kanton Schaffhausen mit der Energieetikette A oder B ausgestattet (Stand Dezember 2008).

Die Klimaerwärmung hat den Handlungsbedarf erhöht, mit Massnahmen den Kohlendioxidausstoss zu senken. Die Kantone können über die Gestaltung der Motorfahrzeugsteuern einen wichtigen Beitrag daran leisten, den Treibstoffverbrauch und den Schadstoffausstoss zu vermindern.

Auf kantonaler Ebene haben verschiedene parlamentarische Vorstösse steuerliche Begünstigungen für emissionsarme Fahrzeuge verlangt. Die Regierung hat beschlossen, mit einer Revision des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern energieeffiziente Personenwagen zu fördern. Sie trägt damit dazu bei, die Ressourcen zu schonen und den CO<sub>2</sub>-Ausstoss zu reduzieren. Der Bonus soll aber dem Kanton keine Mindererträge bescheren: Die Vorlage ist ertragsneutral gestaltet. Damit der Kanton weiterhin insgesamt die gleiche Summe an Strassenverkehrssteuern einnimmt wie bisher, sollen in erster Linie die hubraumstarken Fahrzeuge mit einem ungünstigen Treibstoffverbrauch höher besteuert werden.

Für 19 von 20 Fahrzeugen verteuert sich dadurch die Strassenverkehrssteuer nicht oder nur geringfügig. Lediglich für Autos mit einem Hubraum von über drei Litern steigen die Strassenverkehrssteuern mehr als 10 % an: Dies betrifft weniger als 5 % aller Fahrzeuge, die im Kanton Schaffhausen zugelassen sind.

**Grundzüge der Revision:**

- ertragsneutrale Ausgestaltung für den Kanton (keine Mehr- oder Mindereinnahmen für den Kanton)
- vollständige Steuerbefreiung für energieeffiziente Personenwagen mit Energieetikette A während maximal drei Jahren nach der ersten Inverkehrsetzung (Bonus)
- 50-prozentige Steuerbefreiung für energieeffiziente Personenwagen mit Energieetikette B während maximal drei Jahren nach der ersten Inverkehrsetzung (Bonus)
- keine steuerliche Veränderung für alle Personenwagen bis 2'000 ccm (siehe nachfolgende Tabelle)
- Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern für Personenwagen mit über 2'000 ccm (siehe nachfolgende Tabelle)

<b>Motorfahrzeugsteuer (nach Hubraum)</b>	<b>Heute (Fr.)</b>	<b>Neu (Fr.)</b>
bis 800 ccm (Grundbetrag)	120.--	120.--
801 bis 2'000 ccm (Zuschlag pro 100 ccm)	12.--	12.--
2'001 bis 3'000 ccm (Zuschlag pro 100 ccm)	12.--	16.--
ab 3'001 ccm (Zuschlag pro 100 ccm)	12.--	22.--

Auch mit der Teilrevision des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern wird der Kanton Schaffhausen weiterhin zu den Kantonen mit den tiefsten Motorfahrzeugsteuern in der Schweiz gehören.

## **1. Vorgeschichte und heutige Situation**

Das geltende Gesetz über die Strassenverkehrssteuern ist seit 1. Januar 1969 in Kraft, also seit über 40 Jahren. Sechs Vorlagen zur Anpassung blieben seither chancenlos. Sie scheiterten in den Jahren 1974, 1982, 1985, 1991, 1996 und 2002 entweder an Urnenabstimmungen oder schafften nicht einmal die erste Hürde im Kantonsparlament. Angestrebt wurden mit den Revisionen teils eine (lineare) Erhöhung der Strassenverkehrssteuern, teils eine Förderung der abgasarmen Fahrzeuge. Ebenfalls chancenlos blieben Vorschläge, wonach der Kantonsrat die Strassenverkehrssteuer der Teuerung hätten anpassen oder zur Finanzierung grosser Strassenbauvorhaben vorübergehend hätte erhöhen können.

Parallel zur Entwicklung in anderen Kantonen möchte nun der Regierungsrat einen Anreiz schaffen, dass Autofahrer bei einer Neuanschaffung einem umweltfreundlichen Fahrzeug den Vorzug geben. Gleichzeitig soll so der CO<sub>2</sub>-Ausstoss reduziert werden. Um diese Ziele zu erreichen, sollen die umweltfreundlichsten Autos ganz oder teilweise von der Steuer befreit werden. Etliche andere Kantone haben das bereits getan oder planen entsprechende Änderungen (vgl. nachfolgende Aufstellung).

## Rabattmodelle Motorfahrzeugsteuern

Kanton	Neue Regelungen / Rabattmodelle für Motorfahrzeugsteuern			
	Steuerrabatte für Personenwagen auf Basis Energieetikette		Kompensation der entstehenden Mindereinnahmen	Stand Juni 2009
	Kategorie A	Kategorie B		
<b>SH</b>	<b>100%</b> ab 1. IV* + 2 Folgejahre	<b>50%</b> ab 1. IV* + 2 Folgejahre	moderate Erhöhung der Steuer für PW** mit Hubraum > 2000 ccm - kostenneutrale Lösung wird angestrebt	in Bearbeitung
<b>ZH</b>	<b>100%</b> ab 1. IV* + 2 Folgejahre	<b>50%</b> ab 1. IV* + 2 Folgejahre	massive Erhöhung der Steuer für PW** mit grossem Hubraum	in Bearbeitung / Vernehmlassung
<b>SG</b>	<b>100%</b> <sup>1)</sup> ab 1. IV* + 3 Folgejahre	<b>keine</b>		seit 1. Januar 2009 in Kraft
<b>TG</b>	<b>50%</b> ab 1. IV* + 3 Folgejahre	<b>keine</b>		seit 1. Januar 2009 in Kraft
<b>OW</b>	<b>100%</b> 36 Monate ab 1. IV*	<b>50%</b> 24 Monate ab 1. IV*	Erhöhung der Steuer für PW** ohne Energieetikette sowie mit Etikette Kat. G	seit 1. Januar 2009 in Kraft
<b>NW</b>	<b>100%</b> 36 Monate ab 1. IV*	<b>keine</b>	Erhöhung der Steuer für PW** mit Hubraum > 2500 ccm	seit 1. Januar 2009 in Kraft
<b>ZG</b>	<b>70%</b> ab 1. IV* + 2 Folgejahre	<b>keine</b>	kostenneutrale Lösung durch Bonus- / Malus-System wird angestrebt	Varianten in Bearbeitung

\* Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung

<sup>1)</sup> Zusatzkriterium: max. CO<sub>2</sub>- Ausstoss

\*\* Personenwagen

Die Schaffhauser Regierung schlägt vor, dass alle neu zugelassenen Autos mit einer Energieetikette A und B von einem Bonus profitieren. Dieser Bonus sieht im einzelnen so aus: Autos mit der Energieetikette A werden für maximal drei Jahre von der Motorfahrzeugsteuer vollständig befreit, die Fahrzeuge mit der Energieetikette B erhalten einen Rabatt von 50 % während ebenfalls maximal drei Jahren. Der Bonus gilt jeweils ab dem Datum der Erstinverkehrsetzung.

Weil der Kanton weder Mehreinnahmen noch Mindereinnahmen aus dieser Gesetzesänderung erzielen will, muss dieser Steuer-Bonus kompensiert werden. Fahrzeuge, die überdurchschnittlich viel Treibstoff verbrauchen, sollen diesen Steuerbonus finanzieren. Es läge deshalb nahe, die Fahrzeuge mit einem Malus zu bestrafen, die mit einer Energieetikette der schlechtesten Kategorie ausgestattet sind. Dies ist nicht möglich. Denn rund ein Viertel der zurzeit zugelassenen Autos verfügt noch gar nicht über eine Energieetikette; darunter befinden sich sowohl Fahrzeuge, die einen geringen Treibstoffverbrauch haben, als auch Fahrzeuge, die sehr viel Benzin oder Diesel benötigen.

Deshalb hat sich der Kanton Schaffhausen dafür entschieden, dass besonders hubraumstarke Fahrzeuge, die überdurchschnittlich viel Treibstoff verbrauchen, den Steuerbonus finanzieren und stärker belastet werden sollen.

## 2. Förderung energieeffizienter Personenwagen

### 2.1 Stand der Förderung von umweltfreundlichen Fahrzeugen

In Europa haben bereits einige Staaten eine Förderung umweltfreundlicher Fahrzeuge auf steuerlicher Basis eingeführt. Weitere Länder planen Schritte in diese Richtung. Luxemburg, Schweden, Grossbritannien und Zypern kennen heute schon eine Automobilsteuer, die auf dem CO<sub>2</sub>-Ausstoss basiert. Andere Staaten wie Frankreich und Portugal fördern emissionsarme Fahrzeuge mit Ein-

malzuschüssen beim Autokauf. Die Fördermodelle basieren meistens auf Emissionswerten (wie CO<sub>2</sub>) oder Antriebsarten (wie Hybridtechnik) und weisen teilweise stark progressive Sätze auf, die einen Bonus bis 6'000 Euro ermöglichen. Ein Entscheid mit möglicherweise weit reichenden Folgen ist im Frühling 2007 in Brüssel gefallen: Die EU legt fest, dass 2015 der CO<sub>2</sub>-Ausstoss aller neuen Autos auf 130 Gramm pro Kilometer gesenkt werden soll. Das entspricht einem Benzinverbrauch von 5,6 Litern auf 100 Kilometer. 2020, fünf Jahre später, sollen die Neuwagen durchschnittlich nur noch 95 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer ausstossen dürfen, was 4,1 Litern Benzin pro 100 Kilometer entspricht.

In der Schweiz sind die Zielvorgaben beim CO<sub>2</sub>-Ausstoss klar verfehlt worden. 2002 hatten der Verband der Autoimporteure und das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vereinbart, den Treibstoffverbrauch bei neuen Autos jährlich um drei Prozent zu reduzieren. Mit einem Durchschnittsverbrauch von 7,14 Litern Benzin pro 100 Kilometer im Jahr 2008 ist die vereinbarte Senkung auf 6,4 Liter Benzin pro 100 Kilometer bis zu diesem Zeitpunkt nicht einmal annähernd erreicht worden. Für das UVEK ist die Zeit der freiwilligen Massnahmen deshalb abgelaufen. Die Schweiz soll sich den Zielen der EU beim Treibstoffverbrauch und beim CO<sub>2</sub>-Ausstoss anschliessen.

Zurzeit führt das UVEK eine Anhörung durch zur Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes und speziell zum Thema CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen, die in der Schweiz immatrikuliert sind. Mit dem Gesetzesentwurf soll – analog zur EU – ein durchschnittlicher CO<sub>2</sub>-Zielwert für neu immatrikulierte Personenwagen festgelegt werden. Dieser Zielwert soll 130 g CO<sub>2</sub>/km betragen. Fahrzeugimporteure, die diesen Zielwert im Durchschnitt überschreiten, werden mit einer Sanktion bestraft. Das Schaffhauser Baudepartement und das Amt für Lebensmittelkontrolle und Umweltschutz (ALU), die vom Bund zum Mitbericht eingeladen worden waren, begrüssen die vorgeschlagenen Änderungen und Ergänzungen des CO<sub>2</sub>-Gesetzes.

Bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen ist der Bund auch in einem Bereich aktiv: Der Bund erhebt beim Import von Neuwagen eine Automobilimportsteuer von derzeit vier Prozent des Fahrzeugpreises. Ausgenommen von dieser Abgabe sind Elektromobile und Fahrzeuge, die die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) entrichten müssen. Im November 2005 verzichtete der Bundesrat zwar auf eine Revision der Automobilimportsteuer. Aber eine Differenzierung der Automobilimportsteuer ist auf Bundesebene weiterhin ein Thema. Einzelheiten sind zwar nicht bekannt. Eine Variante, die zur Diskussion und anscheinend im Vordergrund steht, sieht vor, den heutigen Autosteuer-Satz von vier Prozent einerseits auf acht Prozent zu verdoppeln und andererseits energieeffiziente, ausstossarme Fahrzeuge ganz von der Automobilimportsteuer zu befreien. Diese Regelung würde Autos, die die EU-Zielvorgaben beim Treibstoffverbrauch nicht erreichen, bestrafen – ihr Kaufpreis würde sich durch die höhere Autosteuer sofort erhöhen. Gleichzeitig würden aber Fahrzeuge, deren Treibstoffverbrauch schon jetzt besser als die EU-Zielvorgaben ist, in der Anschaffung billiger werden.

Die Schaffhauser Kantonsregierung befürwortet diese Anstrengungen auf Bundesebene, weil damit die Energie-, Klima- und Umweltpolitik unterstützt werden kann. Konkret wird der CO<sub>2</sub>-Ausstoss von Personenwagen allein durch die Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes zwischen 2012 und 2020 voraussichtlich um durchschnittlich eine Million Tonnen pro Jahr reduziert. Die Kantonsregierung wünscht aber auch, dass weitere Projekte und Massnahmen wie die Umweltetikette oder geplante Veränderungen bei der Automobilimportsteuer mit diesem Entwurf des CO<sub>2</sub>-Gesetzes koordiniert werden.

Doch nicht nur auf Bundesebene bewegt sich etwas, auch die Kantone sind aktiv. Die grosse Mehrheit der Kantone begünstigen bei der Motorfahrzeugsteuer Fahrzeuge mit alternativen Antrieben. Der Kanton Thurgau hat zudem seit Anfang 2007 die Förderung emissionsarmer Fahrzeuge gesetzlich verankert und steuerliche Erleichterungen auf Anfang 2009 in Kraft gesetzt. Ein solches Anreizsystem praktizieren jetzt schon beispielsweise die Kantone St. Gallen, Thurgau, Obwalden und Nidwalden (siehe Vergleich in Kapitel 1.2). In den meisten anderen Kantonen werden entsprechende gesetzliche Grundlagen zur Förderung emissionsarmer Fahrzeuge ausgearbeitet.

Unter Federführung der Zentralschweizer Umweltdirektoren arbeiteten 14 Kantone eine Empfehlung zur Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer aus. Das Modell basiert im Wesentlichen auf der Energieetikette für Personenwagen. Fahrzeuge in der Effizienzklasse A sollen für eine bestimmte Zeitdauer eine Steuerbefreiung oder einen Rabatt erhalten. Das System ist sehr flexibel angelegt und tastet weder kantonale Bemessungsgrundlagen (wie Hubraum oder Gewicht) an, noch werden Bemessungssätze oder -zeiträume festgeschrieben.

2007 beschlossen die kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren, sich dafür einzusetzen, dass die kantonalen Motorfahrzeugsteuern in Zukunft nach ökologischen Kriterien erhoben werden sollen. Als Bemessungsgrundlage soll die Energieetikette dienen. Die Energieetikette funktioniert einfach: Jedes neue Personenwagenmodell wird einer der Kategorien A bis G zugeordnet, die von «sehr effizient» bis «ineffizient» reichen. Autokäufer können seit 2003 sofort erkennen, zu welcher Kategorie ein angebotenes Modell gehört, wie hoch der durchschnittliche Treibstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen sind. Auch im Internet kann auf der Seite [www.energieetikette.ch](http://www.energieetikette.ch) abgeklärt werden, welche Energieetikette ein bestimmtes Fahrzeugmodell erhalten hat.

## 2.2 *Parlamentarische Vorstösse im Kanton Schaffhausen*

Verschiedene Parlamentarier haben im Schaffhauser Kantonsrat verlangt, verbrauchs- und emissionsarme Personenwagen bezüglich der Strassenverkehrssteuer zu privilegieren.

Der Regierungsrat beantwortete eine Kleine Anfrage von Kantonsrat Urs Capaul im Dezember 2005 noch dahingehend, dass er die Lenkungswirkung einer steuerlichen Vergünstigung als vergleichsweise gering betrachte – vor allem angesichts der ohnehin sehr tiefen Schaffhauser Motorfahrzeugsteuern. Die Regierung wolle das Anliegen Capauls aber wieder aufgreifen, schrieb sie 2005, sobald die Strassenverkehrssteuern annähernd auf das Niveau der Nachbarkantone angehoben worden seien.

Im August 2006 verlangten die Kantonsräte Matthias Freivogel und Andreas Schnider und Mitunterzeichner in einer Motion eine emissions- und verbrauchsabhängige Motorfahrzeugsteuer. Alle Kosten des motorisierten Individualverkehrs sollten nach dem Verursacherprinzip und nach dem Vorbild eines Gesetzesentwurfs aus dem Kanton Zug gedeckt werden. Insbesondere sollten Treibstoffverbrauch, Motorleistung und jährliche Kilometerfahrleistung berücksichtigt werden. Die alleinige Besteuerung nach dem Hubraum genüge den technischen Gegebenheiten nicht mehr; nötig sei eine Steuererhebung, bei der auch Emissionen und Verbrauch miteinbezogen würden. Die Regierung beantragte Ablehnung der Motion. Denn «trotz ehrenwerter Zielsetzung» würde die Berechnung nach den Kriterien Verbrauch, Emissionsausstoss und jährlicher Kilometerleistung einen unverhältnismässigen Mehraufwand verursachen. Zudem bestritt die Regierung, dass die geforderten Anpassungen eine Lenkungswirkung hätten. Die Federführung für eine emissions- und verbrauchsabhängige Motorfahrzeugsteuer liege zudem beim Bund. Deshalb sei eine gesamtschweizerische oder eine breit abgestützte, regionale Lösung anzustreben. Der Kantonsrat folgte den Erwägungen des Regierungsrats und lehnte die Motion am 15. Januar 2007 mit einem Stimmenverhältnis von 38 zu 31 Stimmen ab.

Kantonsrat Andreas Gnädinger forderte im Mai 2007 in einer Motion, die Strassenverkehrssteuer für Hybridfahrzeuge dauerhaft um 50 % zu ermässigen, um ein Zeichen zu setzen: Hybridfahrzeuge förderten den Umweltschutz und könnten für den Steuerrabatt leicht und unbürokratisch ermittelt werden. Zudem sei die Hybridtechnologie wohl die fortschrittlichste Technologie. Die Regierung wies auf den kantonalen Massnahmenplan Luftthygiene hin. Sie vertrat zudem den Standpunkt, sie wolle nicht einzelne Technologien bevorzugen, sondern mit einfachen steuerlichen Anreizen den Kauf und Betrieb umweltfreundlicher Autos generell attraktiver gestalten. Für eine solche Lösung, ein solches Rabattmodell, zeichne sich ein kantonsübergreifender Konsens ab, so die Stellungnahme der Regierung im Kantonsrat im September 2007. An dieser Lösung werde auf der Basis der Energieetikette A weitergearbeitet. – Der Kantonsrat erklärte die Motion Gnädinger mit 36 zu 6 Stimmen als erheblich.

Diese Lösung, die mit einem kleinen administrativen Aufwand umgesetzt werden kann, liegt nun mit der aktuellen Teilrevision des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern vor. Die Vorlage ist kostenneutral: Umweltfreundliche Autos werden bei den Strassenverkehrssteuern spürbar entlastet, während hubraumstarke, umweltbelastende Fahrzeuge stärker belastet werden. Die Schaffung der Energieetikette durch den Bund hat die Grundlagen für diese einfache Lösung geliefert: die Grundlagen, die eine einfache und unbürokratische Privilegierung effizienter und schadstoffarmer Autos auf der einen Seite, und eine stärkere steuerliche Belastung von Autos mit einem hohen Treibstoffverbrauch und mit einem hohen Schadstoffausstoss auf der anderen Seite zulässt. Die erwähnten Forderungen der Schaffhauser Kantonsräte können somit weitgehend erfüllt werden.

### 2.3 Fördermodelle

Die untersuchten Lösungsansätze beschränken sich auf Personenwagen. Der Grund dafür: In der Schweiz beläuft sich der Anteil des Verkehrs am gesamten Energieverbrauch auf einen Drittel. Und fast 70 Prozent davon entfallen auf den motorisierten Personenverkehr. Steuerliche Anreize für Personenwagen erzielen also die grösste Lenkungswirkung. Zudem stehen für diese Fahrzeugtypen sehr detaillierte Daten und Standards zur Verfügung, die für die rasche Umsetzung von Förderungsmodellen notwendig sind.

Anders sieht die Lage aus bei den weiteren Fahrzeugkategorien: Für landwirtschaftliche Fahrzeuge gibt es beispielsweise kaum anerkannte Normen zur Qualifizierung im Bereich Umweltschutz. Auch Vergleiche zwischen Personenwagen und Lastwagen sind schwierig, was den Umweltschutzstandard betrifft.

Bei der Erarbeitung dieser Vorlage wurde intensiv geprüft, ob auch energieeffiziente schwere Lastwagen (Gesamtgewicht über 3.5 t) und Sattelschlepper steuerlich entlastet werden könnten. Da diese Fahrzeuge aber grundsätzlich anders klassiert werden als Personenwagen, können die beiden Fahrzeugkategorien nicht miteinander verglichen werden. Die neuen Lastwagen erfüllen praktisch alle den Euro-5-Standard, stossen aber trotzdem grosse Mengen an Schadstoffen aus. Würde man Euro-5-Fahrzeuge steuerlich entlasten, müssten zur Kompensation ältere Lastwagen höher besteuert werden.

Basierend auf dem Bestand der per 30. Juni 2009 im Kanton Schaffhausen immatrikulierten Lastwagen und Sattelschlepper, wurden verschiedene Ansätze für Steuermodelle nach ökologischen Kriterien untersucht. Dabei ergab sich folgendes Bild:

- Als verfügbare Bemessungsgrundlage bietet sich bei den Lastwagen und Sattelschleppern einzig der Emissionscode an. Dieser gibt Auskunft über die Einstufung des Fahrzeugs nach Euro-Norm (zurzeit «Euro 0» bis «Euro 5»).
- Im Gegensatz zur Energieetikette bei den Personenwagen stellt der Emissionscode bei den Lastwagen und Sattelschleppern keine dynamische Bemessungsgrundlage dar, die sich periodisch am Stand der Technik orientiert. Dies hat den entscheidenden Nachteil, dass die Bemessungsgrundlage zur Steuerermässigung periodisch angepasst werden müsste, um auch nach einigen Jahren noch die umweltfreundlichen Fahrzeuge belohnen zu können. Dies wiederum würde einen geeigneten Automatismus im Gesetz bedingen.
- Es zeigt sich, dass bei einer Steuerermässigung für Fahrzeuge mit der zurzeit besten Euro-Kategorie (aktuell Euro 5) zur Kompensation des Rabattes massive Steuererhöhungen bei sämtlichen anderen Fahrzeugen mit tieferer Euro-Kategorie (Euro 0 bis Euro 4) nötig wären.

Bei einer Steuerermässigung von 50 % für alle Fahrzeuge mit Euro-5-Standard während maximal drei Jahren nach der ersten Inverkehrsetzung müssten beispielsweise zwei Drittel aller immatrikulierten Fahrzeuge diesen Rabatt mit einer Steuererhöhung zwischen 15 % und 30 % kompensieren. Für zwei Drittel aller immatrikulierten Fahrzeuge würden also die Steuern ansteigen und zwar durchschnittlich um fast 24 %.

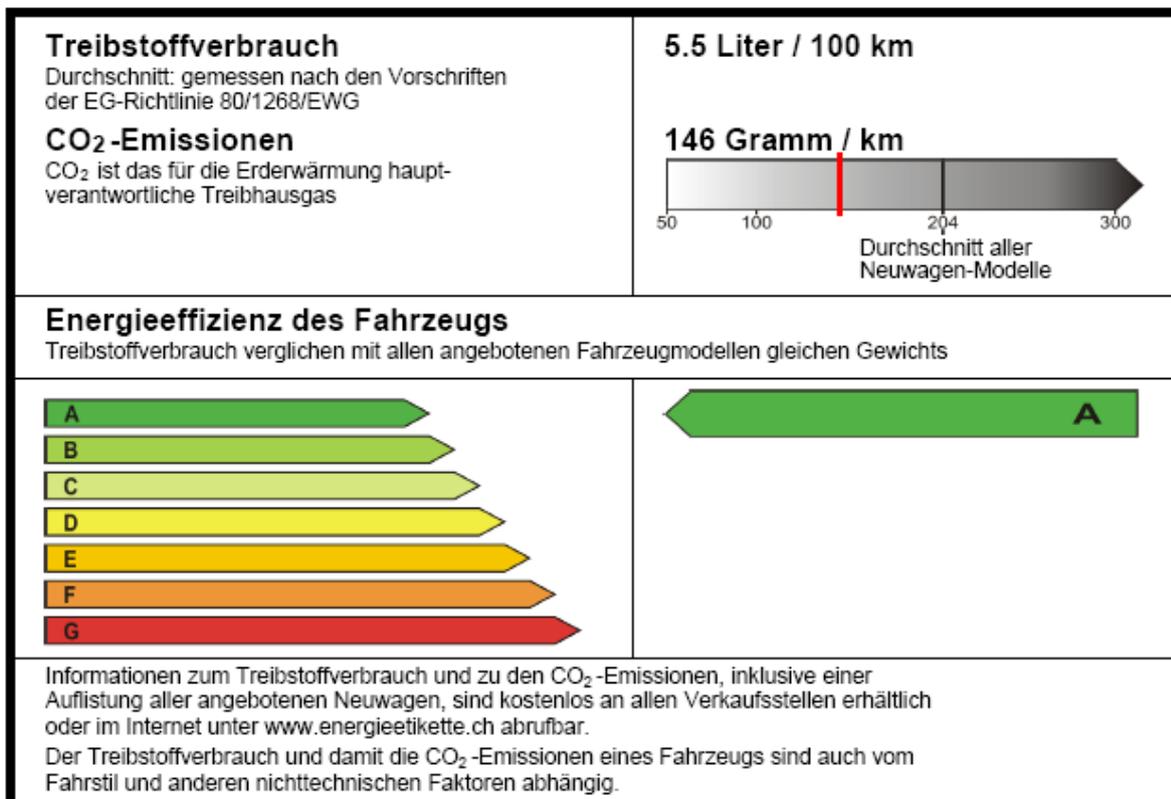
- Je nach Fuhrpark eines Unternehmens würde dieses Steuermodell insgesamt deutliche Mehrkosten zur Folge haben.

Die Umsetzung eines solchen Steuermodells würde grossen Aufwand verursachen, ohne die gewünschte Wirkung zu erzielen. Eine gute Lenkungswirkung wird bei den Lastwagen und Sattel-schleppern jedoch bereits heute mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) erzielt, deren Tarife ebenfalls auf die Euro-Kategorien abstützen. Aus diesen Gründen wurde die Idee verworfen, die Berechnungsgrundlagen für Lastwagen anzupassen.

### 2.3.1 Steuererleichterung auf Grundlage der Energieetikette

Wie im Energiegesetz festgehalten, kann der Bund Vorschriften erlassen, damit serienmässig hergestellte Anlagen, Fahrzeuge und Geräte über vergleichbare Angaben zu ihrem Energieverbrauch verfügen. Diese Vergleiche können mit Hilfe einer Energieetikette durchgeführt werden, die auf jedem neuen im Verkauf stehenden Produkt angebracht ist. Die Deklaration verbessert somit die Transparenz und gibt dem Kunden die Möglichkeit zum Produktevergleich aufgrund energetischer Aspekte.

Bei den Personenwagen informiert die Energieetikette über den Treibstoffverbrauch (in l/100 km), den CO<sub>2</sub>-Ausstoss (in g/km) und die Energieeffizienz bezogen auf das Fahrzeug-Leergewicht. Seit März 2003 muss die Etikette bei jedem zum Verkauf angebotenen Neuwagen gut sichtbar angebracht sein und auch darüber Auskunft geben, in welcher Effizienzklasse (von A=sehr effizient bis G=ineffizient) sich das Fahrzeug befindet. Käufer neuer Personenwagen erhalten dank der Energieetikette (Bild unten) Aufschluss über den Treibstoffverbrauch, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss und die Energieeffizienz.



Der Bundesrat hat aufgrund des technischen Fortschritts per 1. Juli 2006 eine Revision der Energieverordnung in Kraft gesetzt. Davon betroffen ist insbesondere die Energieetikette für Personenwagen. Die Hürde, in eine gute Effizienzklasse eingeteilt zu werden, wurde für schwere Fahrzeuge erhöht. Zusätzlich wurde die Darstellung der CO<sub>2</sub>-Emissionen aufgewertet, indem der

CO<sub>2</sub>-Ausstoss jetzt auch als Grafik auf der Energieetikette erscheint. Neu enthält die Etiketle auch die Information, ob ein Dieselfahrzeug mit einem Partikelfilter ausgerüstet ist.

Grundlage der Datenerhebung für die Berechnung sind die Typengenehmigungen der Fahrzeuge, die in der Schweiz zum Verkauf zugelassen sind. Stichtag ist jeweils der 30. November. Da maximal ein Siebtel aller Fahrzeuge der Kategorie A angehören dürfen, drängt sich aufgrund der technologischen Entwicklung auf, das Berechnungsmodell im Zweijahresrhythmus anzupassen.

Die Energieetikette soll die angestrebte Absenkung des mittleren Treibstoffverbrauchs neuer Personenwagen unterstützen. Die mit dem Verband der Automobilimporteure im Februar 2002 geschlossene Zielvereinbarung sieht eine Reduktion um durchschnittlich drei Prozent pro Jahr vor, und zwar von 8,4 l/100 km im Jahr 2000 auf 6,4 l/100 km im Jahr 2008. Der durchschnittliche Verbrauch der Personenwagen-Flotte im Jahr 2006 betrug aber noch 7,62 l, im Jahr 2008 noch 7,14 l pro 100 km. Weil die vereinbarte Senkung des Treibstoffverbrauchs auf 6,4 l/100 km damit massiv verfehlt worden ist, sollen deshalb demnächst weitergehende Massnahmen eingeführt werden – etwa eine Erhöhung der Autosteuer beim Import von Neuwagen (vgl. Kapitel 2.1).

Für die Berechnung der Energieetikette wird ein relatives System verwendet, das den Treibstoffverbrauch in Relation zum Fahrzeuggewicht setzt. Dies hat den Vorteil, dass Modelle aller Fahrzeugklassen in den besten Kategorien A und B zu finden sind. Wer also ein grösseres Auto kaufen will, findet auch in diesem Angebotsbereich ein energieeffizientes Modell.

### 2.3.2 Mögliche Weiterentwicklung der Energieetikette zu einer Umweltetikette

Um eine umfassendere Bemessungsgrundlage zu bekommen, hat das UVEK 2006 beschlossen, die Energieetikette zur Umweltetikette weiterzuentwickeln. Mit dieser Umweltetikette soll eine Differenzierung nach umfassenden ökologischen und insbesondere auch lufthygienischen Kriterien ermöglicht werden.

Grundlage für den Ausbau zur Umweltetikette für Personenfahrzeuge bilden die Kriterien für energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge. Die Kriterien sollen eine möglichst umfassende Beurteilung der Umweltbelastung und eine ökologische Differenzierung dieser Fahrzeuge unabhängig von Fahrzeuggrösse oder -gewicht ermöglichen. Diese Kriterien bewerten die Aspekte Klima, Luftschadstoffe, Lärm und Treibstoffverbrauch.

Die Arbeiten zum Ausbau der Energieetikette zur Umweltetikette wurden im August 2007 vom Bundesamt für Umwelt und vom Bundesamt für Energie in Angriff genommen. Ein definitiver Termin für die Überführung der Energieetikette in eine Umweltetikette ist noch nicht bekannt.

Für den Kanton Schaffhausen bedeutet dies: Die Energieetikette bildet die einzige Bemessungsgrundlage für den Steuerrabatt, unabhängig von den Entwicklungen rund um eine Umweltetikette. Diese Festlegung dient dazu, Rechtssicherheit in dieser Frage herzustellen.

Sollte der Bund zu einem späteren Zeitpunkt die Energieetikette nicht mehr weiterführen oder beispielsweise durch eine Umweltetikette ablösen, muss das Gesetz über die Strassenverkehrssteuern revidiert werden. Massgebend für die Steuererleichterung sollen die Kriterien der Energieetikette bleiben (Treibstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoss).

## 2.4 Schlussfolgerung

Emissionsarme Fahrzeuge sollen mit Hilfe verschiedener Lenkungsmassnahmen gefördert werden. Mit einem abgestuften Steuertarif auf dem Hubraum soll der Erwerb von Fahrzeugen mit einem hohen Treibstoffverbrauch unattraktiver werden. Neuwagen der Effizienzkatleorie A sollen von einer vollständigen Steuerbefreiung, Neuwagen der Effizienzkatleorie B sollen von einer 50-prozentigen Steuerbefreiung während maximal drei Jahren ab Erstinverkehrsetzung profitieren.

### 3. Bonusmodell für energieeffiziente Personenwagen

Käufer neuer Personenwagen erhalten mit der heute gültigen Energieetikette Aufschluss über den Treibstoffverbrauch, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss und die Energieeffizienz. Damit ist im Moment des Autokaufs die nötige Transparenz auf einfache und verständliche Art hergestellt. Das System der Energieetikette ist seit mehreren Jahren auf dem Markt eingeführt und wird sowohl von Anbietern als auch Käufern akzeptiert. Sollte die Energieetikette in Zukunft flächendeckend auch für weitere Fahrzeugarten (wie Lieferwagen oder Kleinbusse) aus der Kategorie Leichte Motorwagen zur Verfügung stehen, so kann auch für diese eine Steuerbefreiung umgesetzt werden. Mit der bereits angelaufenen Weiterentwicklung in Richtung einer Umweltetikette soll eine umfassende ökologische Beurteilung und Differenzierung von Personenwagen ermöglicht werden.

#### 3.1 Ausgestaltung des Bonus

Die vollständige Steuerbefreiung für die Effizienzklasse A und die 50-prozentige Steuerreduktion für die Effizienzklasse B gelten für maximal drei Jahre. Im Hinblick auf einen einfachen Vollzug soll der Bonus für das Jahr ab der ersten Inverkehrsetzung sowie für die zwei folgenden vollen Kalenderjahre gewährt werden: Je nach Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung dauert die Steuererleichterung mindestens zwei Jahre und einen Tag bis längstens drei Jahre. Die Fahrzeuge der Effizienzklasse A und B, die schon vor dem Inkrafttreten des neuen Gesetzes eingelöst worden sind, sollen für die zu diesem Zeitpunkt noch nicht abgelaufene Zeit bis zum Ende des dritten Zulassungs-Kalenderjahres ab Erstinverkehrsetzung im selben Umfang steuerlich profitieren.

Die Käuferin oder der Käufer eines Autos der besten Effizienzklasse (Energieetikette A) kann mit einem Fahrzeug mit einem Hubraum von 1'400 ccm auf diese Weise insgesamt maximal gut 600 Franken (dreimal Fr. 204.--) sparen, bei einem Auto mit einem Hubraum von 2'000 ccm beträgt die Einsparung rund 800 Franken (dreimal Fr. 264.--) und bei einem Wagen mit einem Motorvolumen von 2'700 ccm beläuft sich der Bonus auf über 1'100 Franken (dreimal Fr. 376.--) – siehe nachfolgende Tabelle zur Möglichkeit, Steuern einzusparen.

#### Beispiel Steuererleichterung

Marke / Modell	Fahrzeugklasse	Hubraum (ccm)	Gewicht (kg)	Energie-Etikette		Steuern SH (Fr.)		max. Steuer-Ersparnis (Fr.)
						bisher	neu	
VW Polo 1.4 TDI	Kleinwagen	1422	1650	A		204	204	612
Mercedes C 180 K	Mittelklasse	1597	2075		B	216	216	324
Peugeot 308 2.0 HDI	Untere Mittelklasse	1997	1947	A		264	264	792
Citroen C8 2.2 16V HDI	Minivan	2179	2570		B	288	296	444
Audi A6 Av. 2.7 V6 TDI	Obere Mittelklasse	2698	2365	A		348	376	1128
Jaguar XF 3.0d V6	Obere Mittelklasse	2997	2360		B	384	424	636

Stichtag für die Erteilung der Energieetikette ist der Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung (Stand Juli 2009)

Der Bonus ist an das Fahrzeug gebunden. Dies bedeutet, dass bei einem Halterwechsel der Steuerrabatt der neuen Halterin oder dem neuen Halter zugute kommt. Der Steuerrabatt kann jedoch weder unterbrochen noch verlängert werden. Als Einschränkung gilt, dass bei Wechselschildern nur der Rabatt des Fahrzeugs gewährt wird, das der schlechteren Kategorie angehört.

#### 4. Kosten und Finanzierung

Mit der vorliegenden Teilrevision des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern strebt der Kanton keine Mehr- oder Mindereinnahmen an. Die Vorlage ist ertragsneutral. Denn die vollständige oder teilweise Steuerbefreiung umweltfreundlicher Autos in den ersten drei Jahren ab Erstinverkehrsetzung wird finanziert durch eine Erhöhung der Fahrzeugsteuern für die hubraumstärksten Fahrzeuge. Dass die Autos der schlechtesten Effizienz kategorien für diese Finanzierung aufkommen, ist (noch) nicht möglich. Denn zurzeit ist ein grosser Anteil von über 25 % der zugelassenen Fahrzeuge noch gar keiner Kategorie zugeordnet (vergleiche nachfolgende Tabelle).

#### Aktueller Fahrzeugbestand, Kategorienzuzuordnung

Energieeffizienz	Anz. Fahrzeuge	Steuerertrag (in Fr.)	Steueranteil
<b>A</b>	2'397	538'020	5.6 %
<b>B</b>	3'203	690'984	7.2 %
<b>C - G</b>	21'674	5'925'924	61.6 %
<b>keine</b>	9'321	2'458'428	25.6 %

Für den allergrössten Teil der Fahrzeughalter (72,8 %) bleiben die Fahrzeugsteuern gleich hoch wie heute oder sie erhöhen sich nur geringfügig, nämlich um zwischen 1,4 % und 10,4 % (betrifft 22,3 % der Fahrzeuge): Gleich hoch bleiben sie bei allen Fahrzeugen mit einem Hubraum bis 2'000 ccm, leicht teurer werden sie bei Personenwagen zwischen 2'000 und 3'000 ccm (siehe die beiden nachfolgenden Tabellen).

Personenwagen Bestand nach Hubraum (Dez. 2008)			Fahrzeugsteuer (Fr./100 ccm)		
Hubraum	Anzahl Fahrzeuge		Anteil %	bisher	neu
bis 2000 ccm		26'652	72.8%	12.--	12.--
bis 3000 ccm		8'166	22.3%	12.--	16.--
über 3000 ccm		1'777	4.9%	12.--	22.--
	<b>Total</b>	<b>36'595</b>	<b>100.0%</b>		

Durch die Steuerbefreiung für Autos mit der Energieetikette A nimmt der Kanton Fr. 246'450.-- pro Jahr weniger ein (Stand Dezember 2008). Der Rabatt von 50 % für Autos mit der Energieetikette B löst zusätzliche Mindereinnahmen von Fr. 168'912.- pro Jahr aus. Insgesamt wären das weniger Einnahmen von Fr. 415'452.-- pro Jahr. Weil sich der Fahrzeugbestand (und damit die Zahl der

rabattberechtigten oder nicht mehr rabattberechtigten Autos) aber laufend verändert, muss der Kanton bei den Strassenverkehrssteuern mit Mindereinnahmen rechnen, die bis etwa 20 % höher liegen können. Um bei den Strassenverkehrssteuern den gleichen Ertrag wie bisher erzielen zu können, werden die hubraumstärksten Fahrzeuge stärker besteuert als bisher.

Konkret bedeutet das, dass alle Autos mit einem Hubraum bis 2 Liter (2'000 ccm) gleich hoch besteuert werden wie bisher. Dies betrifft drei von vier Autos im Kanton Schaffhausen, also die überwiegende Mehrheit (siehe nachstehende Tabelle).

Für hubraumstärkere Autos gilt, dass sie für die ersten 2'000 ccm gleich hoch wie bisher besteuert werden; erst für den darüberliegenden Hubraumanteil wird die Besteuerung erhöht: Zwischen 2'000 ccm und 3'000 ccm wird die heutige Besteuerung um 4 Franken pro 100 ccm erhöht (von Fr. 12.-- pro 100 ccm auf Fr. 16.-- pro 100 ccm); ab 3'000 ccm steigt die derzeitige Steuer um 10 Franken pro 100 ccm (von Fr. 12.-- auf Fr. 22.-- pro 100 ccm.)

Hubraum (ccm)	aktueller Tarif (Fr.)	neuer Tarif		72.8 % der Fahrzeuge
		(Fr.)	Mehrkosten	
800	120	120	0.0 %	72.8 % der Fahrzeuge
1'200	168	168	0.0 %	
1'600	216	216	0.0 %	
2'000	264	264	0.0 %	
2'100	276	280	1.4 %	22.3%
2'500	324	344	6.2 %	
3'000	384	424	10.4 %	
3'500	444	534	20.3 %	2.9%
4'000	504	644	27.8 %	
4'500	564	754	33.7 %	1.9%
5'000	624	864	38.5 %	
<b>Mehreinnahmen (ohne Berücksichtigung der Steuerrabatte für die Kategorien A und B):</b>		<b>etwa Fr. 500'000.--</b>		

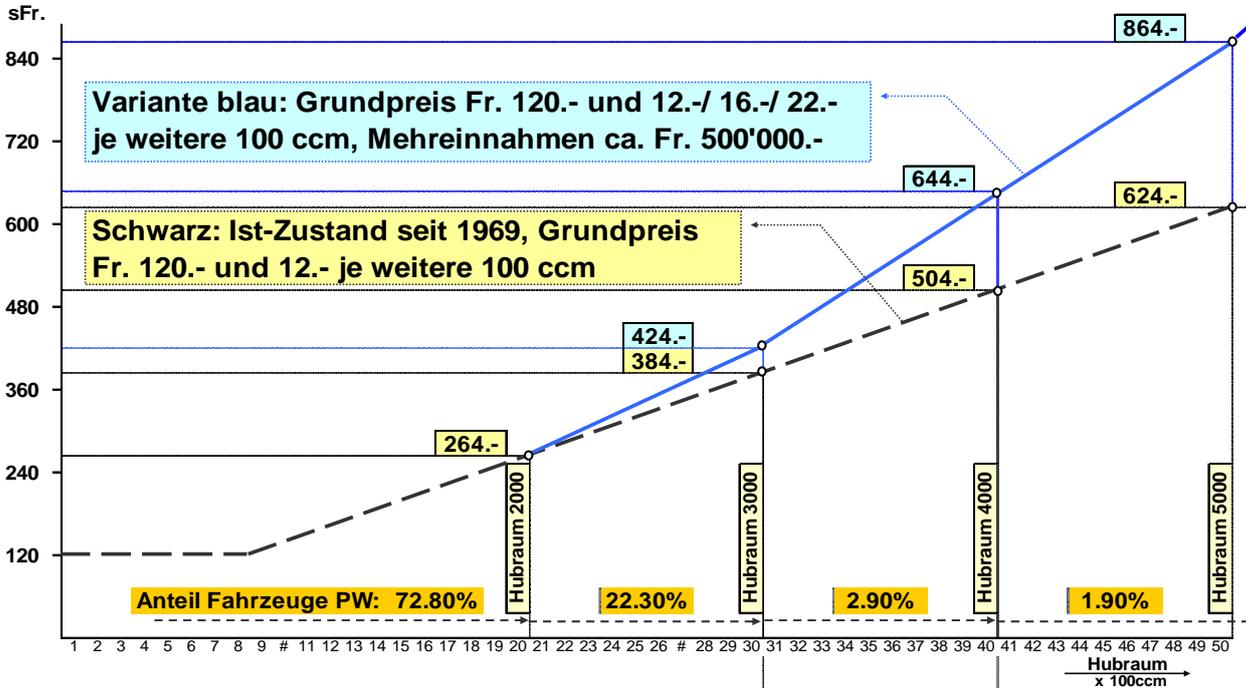
Insgesamt bedeutet das also, dass die Motorfahrzeugsteuer für einen 1,6-Liter VW Golf heute und in Zukunft Fr. 216.-- beträgt. Und auch für einen Audi A4 (2'000 ccm) müssen heute und in Zukunft Fr. 264.-- abgeliefert werden (siehe Tabelle unten). Autos mit Motoren von 2 bis 3 Litern Hubraum werden leicht höher besteuert: Die Strassenverkehrssteuern für einen BMW 530i (3'000 ccm) kosten heute Fr. 384.-- pro Jahr und steigen um 10,4 % auf Fr. 424.-- an.

Alle höher motorisierten Wagen (mit einem Hubraum über 3'000 ccm) werden stärker zur Kasse gebeten. Sie finanzieren die Steuerbefreiung der effizienten Neuwagen: Der Halter eines Range Rover HSE (4'600 ccm), der heute jährlich Fr. 576.-- entrichten muss, müsste künftig einen Obolus von Fr. 776.-- zahlen – also gut 34 % mehr.

Wie die nachfolgende Grafik zeigt, bleibt die steuerliche Belastung für 72,8 % aller Fahrzeuge unverändert – beispielsweise bei Fr. 264.-- jährlich für ein Fahrzeug mit 2'000 ccm Motorvolumen. Die Motorfahrzeugsteuer verteuert sich lediglich für knapp 5 % der Fahrzeuge markant. Ihre Halter finanzieren im Wesentlichen das Bonusmodell für die sparsamsten Neuwagen. Die Halter der Au-

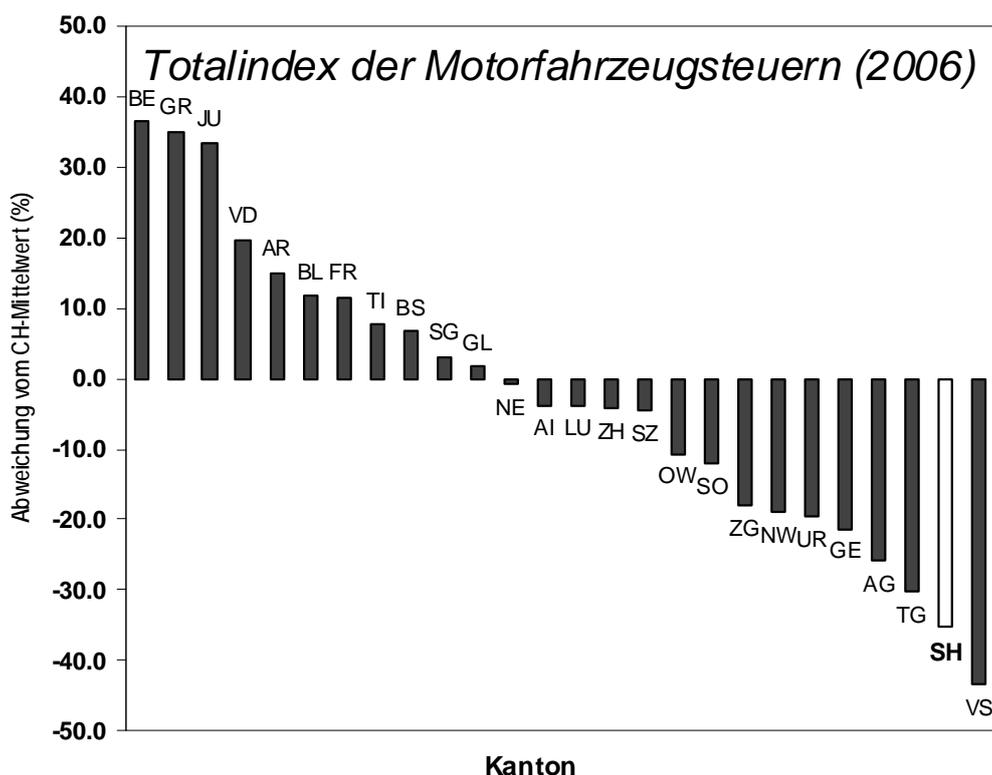
tos mit einem Hubraum zwischen 2 und 3 Litern zahlen in bescheidenem Umfang die Systemänderung mit. Für knapp 73 % aller Fahrzeughalter – für alle Besitzer eines Wagens mit maximal 2 Litern Hubraum - bleiben die Steuern so günstig wie bis anhin.

### Motorfahrzeugsteuer leichte Motorwagen Kanton Schaffhausen



Die geplante Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern für einen kleinen Teil der Fahrzeughalter ergibt Mehreinnahmen von etwa Fr. 500'000.-- (alle Zahlen Stand Dezember 2008). Diese Mehreinnahmen sollen die Mindereinnahmen von etwa Fr. 415'452.-- und ein Schwankungsband von 20 % oder Fr. 83'090.-- aufwiegen, die durch den vollständigen Steuererlass für neue Autos mit der Energieetikette A und den Steuerrabatt für neue Autos mit der Energieetikette B entstehen. Die Vorlage ist damit für den Kanton ertragsneutral.

Grundsätzlich profitieren die Schaffhauser Fahrzeughalter seit Jahren und Jahrzehnten von traditionell tiefen Motorfahrzeugsteuern. Sie liegen bei den Personenwagen durchschnittlich etwa 35 % unter dem schweizerischen Mittelwert (siehe nachfolgende Grafik). Nur gerade der Kanton Wallis berechnet insgesamt noch tiefere Strassenverkehrssteuern als Schaffhausen.



Der Kanton Schaffhausen wird auch nach den geplanten Änderungen zu den Kantonen mit den günstigsten Strassenverkehrssteuern gehören. Dies illustriert folgender Quervergleich, der die heutige und die geplante jährliche Besteuerung von fünf Automodellen in den Kantonen Schaffhausen, Zürich und St. Gallen aufzeigt:

#### Strassenverkehrssteuern

Marke / Typ	Klasse	Hubraum (ccm)	Gewicht (kg)	Steuern SH		Steuern ZH		Steuern SG	
				bisher	neu	bisher	neu	bisher	neu
VW Polo	Kleinwagen	1422	1550	204	204	314	208	401	403
Volvo V 50 2.0 D	Mittelklasse	1997	1960	264	264	395	308	498	510
BMW 3er 2500	Mittelklasse	2476	1640	324	344	476	610	422	426
Mercedes CLK 320	Oberklasse	3199	2070	408	468	590	786	522	538
Range Rover HSE	Offroadler	4600	2780	576	776	817	1508	702	723

Bemessungsgrundlage (Hubraum, Gewicht od. Kombination):      Hubraum      Hubraum und Gesamtgewicht      Gesamtgewicht

Lesebeispiel: Für einen Volvo V 50 2.0D muss man heute wie in Zukunft in Schaffhausen 264 Franken Strassenverkehrssteuer entrichten. In Zürich muss ein Fahrzeughalter für das gleiche Auto heute 395 Franken Steuern entrichten und nach der Revision des Zürcher Strassenverkehrsgesetzes 308 Franken. Noch grösser sind die Unterschiede bei diesem Fahrzeug zu den St. Galler Ansätzen: Dort beläuft sich der bisherige Rechnungsbetrag auf 498 und der neue Betrag auf 510 Franken: Zürcher und St. Galler zahlen also in Gegenwart und Zukunft für ein und dasselbe Automodell 17 % bis 93 % mehr jährliche Strassenverkehrssteuern als die Schaffhauser. Die Ansätze im Kanton Schaffhausen sind und bleiben konkurrenzfähig.

## 5. Fazit

Die Vorlage zur Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern (Teilrevision) ist ausgewogen. Umweltfreundliche Neufahrzeuge werden durch einen Bonus in Form eines Steueranreizes gefördert. Die wenigen Fahrzeughalter, die Autos mit weit überdurchschnittlich grossen Motoren betreiben und damit viel Treibstoff verbrauchen und viel CO<sub>2</sub> ausstossen, bezahlen dieses Bonusmodell. Für den Kanton sind die Änderungen ertragsneutral.

Für die grosse Mehrzahl der Autobesitzer steigen die Strassenverkehrssteuern auch in Zukunft nicht an, für einen Viertel steigen sie moderat und für lediglich fünf Prozent deutlich an. Insgesamt gehören die Schaffhauser Strassenverkehrssteuern auch bei der Annahme dieser Vorlage zu den günstigsten in der ganzen Schweiz – auch bei den Personenwagen, die hubraumstark und schwer sind. Die Vorlage erfüllt auch die Forderungen der Motion von Andreas Gnädinger betreffend Ermässigung der Strassenverkehrssteuer für Hybridfahrzeuge, weshalb diese abgeschrieben werden kann.

*Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren*

*Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, auf die Vorlage einzutreten, dem im Anhang beigefügten Entwurf für eine Teilrevision des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern zuzustimmen und die Motion Nr. 492 von Andreas Gnädinger betreffend Ermässigung der Strassenverkehrssteuer für Hybridfahrzeuge als erledigt abzuschreiben.*

Schaffhausen, 19. Januar 2010

Im Namen des Regierungsrates  
Der Präsident:  
*Dr. Erhard Meister*

Der Staatsschreiber:  
*Dr. Stefan Bilger*

## 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 Ziff. 1**

Die jährliche Strassenverkehrssteuer beträgt:

- |                                                                      |            |
|----------------------------------------------------------------------|------------|
| 1. für Motorwagen mit Hubkolbenmotor, ausgenommen schwere Lastwagen: |            |
| bis 800 cm <sup>3</sup> Hubraum                                      | Fr. 120.-- |
| Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene                      |            |
| 100 cm <sup>3</sup> Hubraum bis 2'000 cm <sup>3</sup> Hubraum        | Fr. 12.--  |
| je weitere volle oder angebrochene                                   |            |
| 100 cm <sup>3</sup> Hubraum bis 3'000 cm <sup>3</sup> Hubraum        | Fr. 16.--  |
| je weitere volle oder angebrochene                                   |            |
| 100 cm <sup>3</sup> Hubraum über 3'000 cm <sup>3</sup> Hubraum       | Fr. 22.--  |

### **Art. 4a**

<sup>1</sup> Für emissionsarme Personenwagen wird die Steuer ganz oder teilweise erlassen.

<sup>2</sup> Bemessungsgrundlage für die Steuerermässigung ist die Energieetikette für serienmässig hergestellte Neuwagen bis zu einem Gesamtgewicht von 3'500 kg und mit maximal neun Sitzplätzen inklusive Führer oder Führerin, gemäss Energieverordnung (EnV).

<sup>3</sup> Die Steuerermässigung ist befristet und beträgt:

- a) 100 % für Personenwagen mit der Energieeffizienz-Kategorie A, ab der ersten Inverkehrsetzung und für die darauf folgenden zwei Kalenderjahre;
- b) 50 % für Personenwagen mit der Energieeffizienz-Kategorie B, ab der ersten Inverkehrsetzung und für die darauf folgenden zwei Kalenderjahre.

<sup>4</sup> Massgebend für die gesamte Dauer der Steuerermässigung ist diejenige Energieeffizienz-Kategorie, welche im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung des Personenwagens gültig ist; unabhängig davon, ob das Fahrzeug während dieser Zeitdauer in eine höhere oder tiefere Kategorie umgeteilt wird.

<sup>5</sup> Die Steuerermässigung bezieht sich auf das Fahrzeug und wird bei einem Halterwechsel auch der neuen Halterin oder dem neuen Halter gewährt. Ein Unterbruch der Immatrikulation während der Steuerermässigungsfrist verlängert die Dauer der Ermässigung nicht.

<sup>6</sup> Für Fahrzeuge, welche mit Wechselschildern immatrikuliert werden, gelten die gleichen Bestimmungen, wobei für die Bemessung der Steuerermässigung immer die ineffizienteste Kategorie massgebend ist.

<sup>7</sup> Die Steuerermässigung entfällt, wenn ein Fahrzeug aufgrund technischer Eingriffe oder Veränderungen die Voraussetzungen hierfür nicht mehr erfüllt.

## II.

<sup>1</sup> Dieses Gesetz untersteht dem Referendum.

<sup>2</sup> Der Regierungsrat bestimmt das Inkrafttreten.

<sup>3</sup> Das Gesetz ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die kantonale Gesetzessammlung aufzunehmen.

Schaffhausen,

Im Namen des Kantonsrates  
Der Präsident:

Die Sekretärin:

# **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 Ziff. 1**

Die jährliche Strassenverkehrssteuer beträgt:

1. für Motorwagen mit Hubkolbenmotor, ausgenommen schwere Lastwagen:

bis 800 cm <sup>3</sup> Hubraum	Fr. 120.--
Zuschlag für je weitere volle oder angebrochene 100 cm <sup>3</sup> Hubraum bis 2000 cm <sup>3</sup> Hubraum	Fr. 12.--
je weitere volle oder angebrochene 100 cm <sup>3</sup> Hubraum bis 3000 cm <sup>3</sup> Hubraum	Fr. 16.--
je weitere volle oder angebrochene 100 cm <sup>3</sup> Hubraum über 3000 cm <sup>3</sup> Hubraum	Fr. 22.--

### **Art. 4a**

<sup>1</sup> Für emissionsarme Personenwagen wird die Steuer ganz oder teilweise erlassen.

<sup>2</sup> Bemessungsgrundlage für die Steuerermässigung ist die Energieetikette für serienmässig hergestellte Neuwagen bis zu einem Gesamtgewicht von 3500 kg und mit maximal neun Sitzplätzen inklusive Führer oder Führerin, gemäss Energieverordnung (EnV).

<sup>3</sup> Die Steuerermässigung ist befristet und beträgt:

- a) 100 % für Personenwagen mit der Energieeffizienz-Kategorie A, ab der ersten Inverkehrsetzung und für die darauf folgenden zwei Kalenderjahre;

b) 50 % für Personenwagen mit der Energieeffizienz-Kategorie B, ab der ersten Inverkehrsetzung und für die darauf folgenden zwei Kalenderjahre.

<sup>4</sup> Massgebend für die gesamte Dauer der Steuerermässigung ist diejenige Energieeffizienz-Kategorie, welche im Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung des Personenwagens gültig ist; unabhängig davon, ob das Fahrzeug während dieser Zeitdauer in eine höhere oder tiefere Kategorie umgeteilt wird.

<sup>5</sup> Die Steuerermässigung bezieht sich auf das Fahrzeug und wird bei einem Halterwechsel auch der neuen Halterin oder dem neuen Halter gewährt. Ein Unterbruch der Immatrikulation während der Steuerermässigungsfrist verlängert die Dauer der Ermässigung nicht.

<sup>6</sup> Für Fahrzeuge, welche mit Wechselschildern immatrikuliert werden, gelten die gleichen Bestimmungen, wobei für die Bemessung der Steuerermässigung immer die ineffizienteste Kategorie massgebend ist.

<sup>7</sup> Die Steuerermässigung entfällt, wenn ein Fahrzeug aufgrund technischer Eingriffe oder Veränderungen die Voraussetzungen hierfür nicht mehr erfüllt.

## II.

<sup>1</sup> Dieses Gesetz untersteht dem Referendum.

<sup>2</sup> Der Regierungsrat bestimmt das Inkrafttreten.

<sup>3</sup> Das Gesetz ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die kantonale Gesetzessammlung aufzunehmen.

Schaffhausen,

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

*Patrick Strasser*

Die Sekretärin:

*Erna Frattini*