

N°	Signature Signatur	Genre Typ	Affaire Geschäft	Traitement Behandlung	Personnes Personen	Remarques Bemerkungen	Cat. Kat.
1.	2013-GC-4	Divers <i>Verschiedenes</i>	Communications <i>Mitteilungen</i>				
2.	2020-GC-191	Rapport <i>Bericht</i>	CIP détention pénale: rapport aux parlements pour l'année 2019 <i>IPK 'Strafrechtlicher Freiheitsentzug': Bericht an die Parlamente für das Jahr 2019</i>	Discussion <i>Diskussion</i>	Erika Schnyder Rapporteur-e / <i>Berichterstatter/-in</i> Maurice Ropraz Représentant-e du Gouvernement / <i>Regierungsvertreter/-in</i>		
3.	2018-DSJ-228	Loi <i>Gesetz</i>	Imposition des véhicules automobiles et des remorques (LIVAR) <i>Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger (BMfzAG)</i>	Entrée en matière, 1re lecture <i>Eintreten, 1. Lesung</i>	Hubert Dafflon Rapporteur-e / <i>Berichterstatter/-in</i> Maurice Ropraz Représentant-e du Gouvernement / <i>Regierungsvertreter/-in</i>		I

N°	Signature Signatur	Genre Typ	Affaire Geschäft	Traitement Behandlung	Personnes Personen	Remarques Bemerkungen	Cat. Kat.
4.	2020-GC-162	Motion <i>Motion</i>	Pour une réduction de l'imposition des bateaux équipés d'un moteur thermique <i>Reduzierung der Bootstaxen bei Booten mit Verbrennungsmotor</i>	Prise en considération <i>Erheblicherklärung</i>	Markus Zosso Auteur-e / <i>Urheber/-in</i> Christine Jakob Auteur-e / <i>Urheber/-in</i> Maurice Ropraz Représentant-e du Gouvernement / <i>Regierungsvertreter/-in</i>		
5.	2020-GC-29	Motion populaire <i>Volksmotion</i>	Pour une école durable et solidaire et pour le maintien de la qualité de l'enseignement: Projet BYOD/AVEC : « Moratoire de 3 ans sur l'introduction du projet BYOD/AVEC » <i>Für eine nachhaltige und solidarische Schule und für die Aufrechterhaltung der Qualität des Unterrichts: Projekt BYOD/AVEC:</i> <i>«Dreijähriges Moratorium für die Einführung des Projekts BYOD/AVEC»</i>	Prise en considération <i>Erheblicherklärung</i>	Armando Hauser Auteur-e / <i>Urheber/-in</i> Matteo Autunno Auteur-e / <i>Urheber/-in</i> Mattéo Ducrest Auteur-e / <i>Urheber/-in</i> Terenia Dembinski Auteur-e / <i>Urheber/-in</i> Jean-Pierre Siggen Représentant-e du Gouvernement / <i>Regierungsvertreter/-in</i>		

N°	Signature <i>Signatur</i>	Genre <i>Typ</i>	Affaire <i>Geschäft</i>	Traitement <i>Behandlung</i>	Personnes <i>Personen</i>	Remarques <i>Bemerkungen</i>	Cat. <i>Kat.</i>
6.	2020-GC-18	Postulat <i>Postulat</i>	Quelle reconnaissance et quel appui pour les clubs sportifs de notre canton ? <i>Welche Anerkennung und Unterstützung für die Sportvereine in unserem Kanton?</i>	Prise en considération <i>Erheblicherklärung</i>	André Kaltenrieder Auteur-e / <i>Urheber/-in</i> Bruno Boschung Auteur-e / <i>Urheber/-in</i> Jean-Pierre Siggen Représentant-e du Gouvernement / <i>Regierungsvertreter/-in</i>		

RAPPORT

de la Commission interparlementaire ‘détention pénale’ aux parlements des cantons de Fribourg, de Vaud, du Valais, de Neuchâtel, de Genève, du Jura et du Tessin du 23 novembre 2020

La Commission interparlementaire (CIP) chargée du contrôle de l'exécution des concordats latins sur la détention pénale¹, composée des délégations des cantons de Fribourg, Vaud, Valais, Neuchâtel, Genève et Jura, vous transmet son rapport².

Mission et mode de travail de la Commission interparlementaire

La Commission est chargée d'exercer la haute surveillance sur les autorités chargées de l'exécution des deux concordats. Pour accomplir ses tâches, la Commission se base sur un rapport qui lui est soumis par la Conférence latine des chefs des départements de justice et police (CLDJP). Cette information est complétée par des questions orales adressées en cours de séance au représentant de la Conférence.

Réponse de la CLDJP au postulat de la CIP ‘détention pénale’ du 6 mai 2019

En date du 6 mai 2019, la CIP adressait à la CLDJP un postulat dont le texte était le suivant :

« La CIP, inquiète du constat que de nombreux jeunes, faute de places disponibles pour l'exécution de mesures en milieu fermé, continuent d'être au bénéfice de solutions de fortune, voire sont privés de l'accès à une mesure institutionnelle tout court, invite les autorités des cantons concordataires à entreprendre tout ce qui est en leur pouvoir afin de favoriser la création rapide de places supplémentaires, en particulier de faire en sorte que soit mise en place une structure appropriée et raisonnable pour l'accueil des mineurs, dans un délai de trois ans. De plus, la CIP demande que des discussions soient entreprises avec des institutions de Suisse alémanique pour pallier l'urgence. »

La CLDJP a répondu à ce postulat le 10 janvier 2020. De cette réponse, la CIP retient les éléments suivants :

- > les quatre places pour jeunes filles projetées à Time Up, structure de la Fondation de Fribourg pour la Jeunesse, devraient pouvoir se concrétiser dans le délai de trois ans souhaité par la CIP ;
- > l'éventuelle réouverture de l'ancien Foyer d'éducation de Prêles (BE) fait l'objet de discussions entre le concordat latin et le canton de Berne, en vue de l'utilisation conjointe des installations. Mais dans tous les cas, la faisabilité d'un tel projet exigera du temps. Dans le rapport 2019 de la CLDJP, il est précisé que l'exploitation de cette infrastructure devrait être assumée par une institution indépendante. La Fondation Suisse Bellevue a été sollicitée et devait se déterminer lors de sa séance du 17 novembre 2020 ;

¹ Concordat du 10 avril 2006 sur l'exécution des peines et mesures concernant les adultes et les jeunes adultes dans les cantons romands et du Tessin ; concordat du 24 mars 2005 sur l'exécution de la détention pénale des personnes mineures des cantons romands (et partiellement du Tessin).

² Dans le but de limiter le décalage entre les faits évoqués dans son rapport et la transmission de celui-ci aux parlements, la CIP a choisi de ne plus le structurer par année civile. Le présent rapport porte ainsi sur les faits survenus ou constatés dans une période comprise entre le 1^{er} janvier 2019 et le 23 novembre 2020.

- > la réalisation des 18 places projetées au Centre éducatif fermé de Pramont (VS) n'est pas une priorité à court terme du Gouvernement valaisan³. Ce projet sera réalisé au-delà du délai de trois ans souhaité par la CIP ;
- > l'établissement de détention pour mineurs *Aux Léchaïres* (Palézieux, VD) est chargé d'accueillir des mineurs en exécution de peine et en détention avant jugement. L'exécution des mesures ne fait pas partie de ses missions ; elle n'est par ailleurs pas compatible avec le site au vu de sa configuration ;
- > le placement ponctuel de mineurs latins dans certaines institutions de Suisse alémanique est possible, moyennant que les conditions d'admission de l'institution soient remplies, notamment au niveau d'un seuil minimal de compréhension de l'allemand. Une institutionnalisation de ces placements n'est en revanche pas envisageable.

- ➔ La Commission prend acte de cette réponse et de ses conclusions avec une certaine insatisfaction. Si elle se félicite de la création annoncée de quatre places pour jeunes filles au sein de la structure Time Up et de la potentielle réouverture de l'ancien Foyer d'éducation de Prêles, elle constate et déplore, une fois encore, le manque de volonté politique des cantons concordataires, qui ne déploient pas les moyens indispensables à la résolution du problème des places accessibles aux mineurs pour l'exécution des mesures pénales en milieu fermé. Bien que les cantons reconnaissent la nécessité vitale d'agir, pour la Commission, ils se contentent d'affirmations sans suite et sans réelle volonté de remédier à cette problématique.
- ➔ Forte de ce constat, la CIP, dans sa conviction que rien ne se passera dans un proche avenir, adressera une résolution aux Gouvernements concordataires, leur réitérant son vœu de les voir s'emparer avec détermination et courage de ce dossier qui doit être considéré comme prioritaire, dans l'intérêt tant de la justice que des justiciables.

Rapport de la CLDJP du 10 novembre 2020 / observations de la CIP

La Commission remercie la Conférence pour son rapport, qu'elle accueille favorablement et avec intérêt. Les points suivants ont spécialement retenu son attention :

A) Détention des adultes et jeunes adultes : exécution des sanctions orientée vers le risque et les ressources

Extraits du rapport de la CLDJP :

« [...], le processus latin d'exécution des sanctions orientée vers le risque et les ressources (PLESORR) tend à modéliser, en tenant compte des particularités [...] de la Suisse latine, une démarche à la base identique [...] (tri, évaluation, planification, suivi) [à celle adoptée] par les deux concordats alémaniques. [...]. La différence essentielle avec [la démarche alémanique] réside [...] dans le fait que l'évaluation du détenu ne se conçoit pas sans entretien(s) avec ce dernier. [...].

³ <https://www.vs.ch/documents/529400/4408016/2018+11+12+-+Communiqué+-+stratégie+pénitentiaire.pdf/8fc358c4-9942-40ba-bb6f-e48986fa8c13?t=1542008844091>

Sous l'égide d'un comité de pilotage, des groupes de travail (GT) progressent [dans leurs travaux]. Cependant, la consolidation des travaux doit être reportée au plus tôt à la fin de l'année 2021 en vue de la finalisation du processus. »

→ La CIP prend acte du fait que la consolidation des travaux, annoncée « au plus tôt à la fin du 1^{er} semestre 2020 » dans le précédent rapport de la CLDJP, doit être reportée à la fin de l'année 2021 « au plus tôt ». Elle juge long mais toujours plausible le délai de mise en œuvre de ce projet, lequel donne suite à des recommandations de la conférence gouvernementale nationale (CCDJP) du 13 novembre 2014. L'exécution des sanctions fondée sur le risque ne saurait en effet se limiter à la mise en place de nouveaux processus métier mais doit impérativement s'accompagner d'un changement de culture professionnelle auprès de toutes les parties impliquées. Or, de tels changements ne s'opèrent pas du jour au lendemain.

B) Concordat latin sur la détention pénale des adultes : prix de pension

Extraits du rapport de la CLDJP :

« Lors de sa séance du 29 mars 2018, la Conférence latine a adopté les nouveaux prix de pension tels que proposés par la Commission concordataire latine [...]. [...]. Ces prix ont cependant été validés provisoirement dans la mesure où des travaux complémentaires doivent encore être effectués, notamment par la finalisation d'un catalogue de prestations visant à établir des standards de prise en charge des personnes détenues afin de pouvoir affiner les coûts journaliers en tenant compte du niveau des prestations fournies et d'un taux d'encadrement standard ; dans ce cadre, il conviendra de pondérer les infrastructures [...]. »

→ La CIP maintient les observations et recommandations formulées dans son rapport du 6 mai 2019, notamment les deux points suivants :

1. Par souci d'économie, concernant le futur catalogue de prestations, la CIP invite la Conférence à arrêter pour chaque régime d'exécution une liste de prestations impératives et un taux d'encadrement requis, puis de fixer le prix de pension en fonction de ces termes-là. Les éventuelles prestations additionnelles ou un éventuel encadrement supérieur aux normes seraient alors à la charge du canton propriétaire de l'établissement pénitentiaire.
2. Toujours par souci d'économie, la CIP invite la Conférence à ne pas tenir compte d'éventuelles différences entre cantons relatives aux différents facteurs de coûts (prix des terrains, coûts de construction, niveau salarial, etc.). De cette manière, il sera plus intéressant, financièrement parlant, de construire les équipements pénitentiaires là où leur coût d'exploitation sera bas, ce qui tendra à alléger la facture de l'ensemble des cantons partenaires.

C) Planification concordataire

Extraits du rapport de la CLDJP :

« Le projet de construction d'un nouvel établissement de 410 places dans la plaine de l'Orbe, projet « Les Grands Marais », suit son cours. Selon le planning du canton de Vaud, sa mise en service est prévue à l'horizon 2026.

Inversement, le projet du canton de Genève, « Les Dardelles », prévoyant 430 places, a été définitivement enterré par le parlement genevois.

Dans la mesure où, dans le cadre de la planification concordataire, les projets cantonaux tiennent compte de ceux des autres cantons, que ce soit pour le dimensionnement des places ou le type de régime, un tel abandon est évidemment de nature à créer un déséquilibre qu'il n'est pas facile de combler. Surtout lorsque la surpopulation ne peut dès lors pas être réduite dans les délais initialement prévus, délais déjà assez lents eu égard aux processus parlementaires. »

→ La Commission se réjouit de voir le projet des *Grands Marais* suivre normalement son cours – la mise en service de l'établissement est prévue à l'horizon 2026 –, et ne peut que regretter l'abandon, pour une voix, du projet des *Dardelles*. Si elle accepte la décision souveraine du parlement genevois, elle espère cependant que ce canton – qui pèse un tiers des journées de privation de liberté en Suisse latine – pourra rapidement proposer une alternative.

D) Manque de places pour les mineurs

Le rapport de la CLDJP fait une nouvelle fois état d'un manque flagrant de places, en Suisse romande, pour l'exécution des mesures pénales en milieu fermé prononcées à l'égard de personnes mineures. Un constat qui inquiète la CIP depuis plusieurs années déjà et qui, à lire la réponse de la CLDJP au postulat (*voir plus haut*), ne semble pas près de s'améliorer. Cette situation, pourtant, est dommageable tant pour la société que pour les jeunes concernés, qui sont privés d'une prise en charge adéquate précoce, promesse d'un pronostic favorable : cela doit être corrigé et ne peut l'être que par la création urgente de places supplémentaires. Cette revendication, la Commission n'aura de cesse d'adresser aux cantons concordataires jusqu'à résolution du problème.

E) Manque de places pour les mineurs : inadéquation des équipements

La Commission relève une nouvelle fois la situation paradoxale dont fait état le rapport de la CLDJP:

> d'un côté, le centre éducatif de Pramont (24 places), destiné à l'exécution de mesures en milieu fermé prononcées à l'égard de garçons mineurs et de jeunes adultes mâles, souffre d'une surcharge chronique. La liste d'attente est à cet égard révélatrice⁴ ;

> de l'autre, l'établissement de détention pour mineurs et jeunes adultes *Aux Léchaïres*, destiné à l'exécution de peines privatives de liberté en milieu fermé, affiche un taux d'occupation relativement bas⁵ alors même que la moitié seulement des places disponibles – soit 18 – est effectivement affectée à des pensionnaires mineurs.

La configuration et l'organisation de l'EDM *Aux Léchaïres* ne permettent cependant pas d'y faire exécuter simultanément des peines et des mesures pour mineurs tout en respectant les exigences fédérales. Or, condition nécessaire à l'obtention de subventions fédérales, le respect de ces normes est impératif.

⁴ Le rapport de la CLDJP indique, pour 2019, un taux d'occupation annuel de 96,59%. De janvier à septembre 2020, le taux d'occupation était de 99,54%. Au 30 septembre 2020, la liste d'attente comprenait 26 mineurs et 2 jeunes adultes.

⁵ En 2019, le taux d'occupation mensuel moyen fluctue entre 54,5% et 94,3%.

→ La CIP a déjà invité les gouvernements à promouvoir une construction modulaire et polyvalente des équipements pénitentiaires – de sorte à faciliter la détention, en parallèle mais sans contact entre elles, de personnes des deux sexes, de classes d'âges différentes ou détenues selon des régimes différents. Elle espère qu'il sera tenu compte de ce conseil dans tout projet de rénovation, de transformation, d'agrandissement ou de construction nouvelle et ce, quelle que soit la population à laquelle l'équipement en question est prioritairement destiné.

Fribourg, le 23 novembre 2020

Au nom de la Commission interparlementaire 'détention pénale'

(Sig.) Erika Schnyder (FR)

Présidente

(Sig.) Patrick Pugin

Secrétaire

BERICHT

der interparlamentarischen Kommission 'strafrechtlicher Freiheitsentzug' an die Parlamente der Kantone Freiburg, Waadt, Wallis, Neuenburg, Genf, Jura und Tessin vom 23. November 2020

Die interparlamentarische Kommission (IPK), die mit der Kontrolle des Vollzugs der lateinischen Konkordate über den strafrechtlichen Freiheitsentzug¹ beauftragt ist und sich aus Delegationen aus den Kantonen Freiburg, Waadt, Wallis, Neuenburg, Genf und Jura zusammensetzt, stellt Ihnen ihren Bericht zu.²

Aufgabe und Arbeitsweise der interparlamentarischen Kommission

Die Kommission hat die Aufgabe, die Oberaufsicht über die Behörden, die mit dem Vollzug der beiden Konkordate beauftragt sind, auszuüben. Damit die Kommission ihre Aufgaben erfüllen kann, stützt sie sich auf einen Bericht, der ihr von der Westschweizer Justiz- und Polizeidirektorenkonferenz (LKJPD) unterbreitet wird. Diese Informationen werden durch mündliche Fragen, die während der Sitzung an die Vertreterin oder den Vertreter der Konferenz gerichtet werden, ergänzt.

Antwort der LKJPD auf das Postulat der IPK 'strafrechtlicher Freiheitsentzug' vom 6. Mai 2019

Am 6. Mai 2019 richtete die IPK ein Postulat an die LKJPD, das wie folgt lautete:
«Die IPK stellt mit Besorgnis fest, dass viele Jugendliche mangels verfügbarer Plätze für die Durchführung von geschlossenen Massnahmen weiterhin von Behelfslösungen profitieren oder gar keinen Zugang zu einer stationären Massnahme haben, und fordert die Behörden der Konkordatskantone auf, alles in ihrer Macht Stehende zu tun, um die rasche Schaffung zusätzlicher Plätze zu fördern, insbesondere um sicherzustellen, dass innerhalb von drei Jahren eine angemessene und vernünftige Struktur für die Aufnahme von Minderjährigen geschaffen wird. Zudem bittet die IPK darum, dass Gespräche mit Institutionen in der Deutschschweiz geführt werden, um die Notlage zu lindern».

Die LKJPD hat am 10. Januar 2020 auf dieses Postulat geantwortet. Die IPK hält folgende Elemente aus dieser Antwort fest:

- > Die vier Plätze für junge Mädchen, die bei Time Up, einer Struktur der Freiburger Jugendstiftung, geplant sind, sollten innerhalb der von der IPK gewünschten Dreijahresfrist realisiert werden können.
- > Die mögliche Wiedereröffnung des ehemaligen Foyer d'éducation de Prêles (BE) ist, im Hinblick auf die gemeinsame Nutzung der Einrichtungen, Gegenstand von Gesprächen zwischen dem Lateinischen Konkordat und dem Kanton Bern. Aber in jedem Fall wird die Durchführbarkeit eines solchen Projekts jedoch Zeit in Anspruch nehmen. Im Bericht 2019 der LKJPD heisst es, dass der Betrieb dieser

¹ Konkordat vom 10. April 2006 über den Vollzug der Freiheitsstrafen und Massnahmen an Erwachsenen und jungen Erwachsenen in den Kantonen der lateinischen Schweiz (Konkordat über den strafrechtlichen Freiheitsentzug an Erwachsenen); Konkordat vom 24. März 2005 über den Vollzug der strafrechtlichen Einschliessung Jugendlicher aus den Westschweizer Kantonen (und teilweise aus dem Kanton Tessin).

² Die IPK hat sich dafür entschieden, ihren Bericht nicht mehr nach Kalenderjahr zu gliedern; auf diese Weise liegen die beschriebenen Ereignisse bei der Zustellung des Berichts an die Parlamente zeitlich weniger weit zurück. Dieser Bericht konzentriert sich somit auf Ereignisse, die in der Zeitspanne zwischen dem 1. Januar 2019 und dem 23. Mai 2020 eingetreten sind oder festgestellt wurden.

Infrastruktur von einer unabhängigen Institution übernommen werden sollte. Die Schweizer Bellevue-Stiftung wurde angefragt und dürfte an ihrer Sitzung vom 17. November 2020 einen Entscheid fällen.

- > Die Realisierung der 18 geplanten Plätze im Geschlossenen Bildungszentrum von Pramont (VS) stellt keine kurzfristige Priorität der Walliser Regierung dar.³ Dieses Projekt wird nach der von der IPK erwünschten Frist realisiert werden.
- > Das Jugendgefängnis *Aux Léchaires* (Palézieux, VD) ist für die Aufnahme von Minderjährigen im Strafvollzug und in der Untersuchungshaft zuständig. Der Vollzug der Massnahmen gehört nicht zu seinen Aufgaben, er ist angesichts der Beschaffenheit auch nicht mit dem Standort vereinbar.
- > Die gelegentliche Unterbringung lateinischer Minderjähriger in bestimmten Einrichtungen in der Deutschschweiz ist möglich, sofern die Voraussetzungen für die Aufnahme in die Einrichtungen erfüllt sind, insbesondere ein Mindestniveau an Deutschkenntnissen. Eine Institutionalisierung solcher Platzierungen ist hingegen nicht vorstellbar.

- ➔ Die Kommission nimmt diese Antwort und ihre Schlussfolgerungen mit einer gewissen Unzufriedenheit zur Kenntnis. Sie begrüsst zwar die angekündigte Schaffung von vier Plätzen für Mädchen im Rahmen der Struktur Time Up und die mögliche Wiedereröffnung des ehemaligen Foyer d'éducation de Prêles (BE), stellt jedoch erneut den mangelnden politischen Willen der Kantone des Konkordats fest und bedauert, dass diese nicht die erforderlichen Mittel bereitstellen, um das Problem der für Minderjährige zugänglichen Plätze für den geschlossenen Vollzug von Strafmassnahmen zu lösen. Obwohl die Kantone den dringenden Handlungsbedarf erkennen, begnügen sie sich aus Sicht der Kommission damit, Erklärungen abzugeben, die keine Folgemassnahmen und keinen wirklichen Willen zur Behebung des Problems zum Ausdruck bringen.
- ➔ Aufgrund dieser Feststellung und mit der Überzeugung, dass in naher Zukunft nichts geschehen wird, richtet die IPK eine Resolution an die Regierungen der Konkordatskantone richten und ihren Wunsch bekräftigen, dass sie dieses Dossier, das im Interesse der Justiz und der Rechtssuchenden als vorrangig betrachtet werden muss, mit Entschlossenheit und Mut in Angriff nehmen sollen.

Bericht der LKJPD vom 10 November 2020 2019 / Bemerkungen der IPK

Die Kommission bedankt sich bei der Konferenz für deren Bericht, den sie mit Interesse und zustimmend zur Kenntnis nimmt. Besondere Aufmerksamkeit hat die Kommission dabei folgenden Punkten geschenkt:

A) Freiheitsentzug bei Erwachsenen und jungen Erwachsenen: Risikoorientierter Sanktionsvollzug

Auszüge aus dem Bericht der LKJPD:

«[...] der Risikoorientierte Sanktionsvollzug („processus d'exécution des sanctions orientée vers le risque et les ressources“; in der Westschweiz mit PLESORR abgekürzt) übernimmt, unter Berücksichtigung der Besonderheiten der lateinischen Schweiz, die Methode der beiden Deutschschweizer Konkordate praktisch ohne

³ <https://www.vs.ch/documents/529400/4408016/2018+11+12+-+Communiqué+-+stratégie+pénitentiaire.pdf/8fc358c4-9942-40ba-bb6f-e48986fa8c13?t=1542008844091>

Änderungen (Triage, Beurteilung, Planung, Nachkontrolle) [...]. Der entscheidende Unterschied zur Deutschschweizer Methode liegt in der Tatsache begründet, dass die Beurteilung der gefangenen Person nicht ohne mindestens ein Gespräch mit letzterer durchgeführt werden kann [...].

Unter der Federführung eines Lenkungsausschusses kommen die Arbeitsgruppen (AG) [mit ihrer Arbeit] voran. Die Konsolidierung der Arbeiten muss, um den Prozess zum Abschluss bringen zu können, jedoch frühestens bis Ende 2021 verschoben werden.»

→ Die IPK nimmt zur Kenntnis, dass die Konsolidierung der Arbeiten, die im letzten Bericht der LKJPD «frühestens bis zum Ende der ersten Hälfte des Jahres 2020» angekündigt wurde, «frühestens» auf Ende 2021 verschoben werden muss. Sie geht davon aus, dass die Umsetzungsdauer für das lateinische Projekt, das die Empfehlungen der nationalen Regierungskonferenz (KKJPD) vom 13. November 2014 berücksichtigt, lang, aber einleuchtend ist. Der Vollzug der risikobegründeten Sanktionen wird sich nicht auf die Einrichtung von neuen Geschäftsprozessen beschränken, sondern muss zwingend mit einem Wandel der Berufskultur aller beteiligten Parteien einhergehen. Und solche Veränderungen geschehen nicht von heute auf morgen.

B) Konkordat über den strafrechtlichen Freiheitsentzug an Erwachsenen : Pensionspreis

Auszüge aus dem Bericht der LKJPD:

«An ihrer Sitzung vom 29. März 2018 hat die lateinische Konferenz die neuen Pensionspreise bewilligt, so wie es die lateinische Konkordatskommission vorgeschlagen hatte [...]. Diese Preise wurden jedoch provisorisch genehmigt, weil noch ergänzende Arbeiten erledigt werden müssen, namentlich durch die Fertigstellung eines Leistungskatalogs, mit dem Betreuungsstandards für inhaftierte Personen festgesetzt werden, um die Kosten pro Tag zu präzisieren, wobei das Niveau der erbrachten Leistungen und ein Standard-Betreuungsniveau berücksichtigt werden; in diesem Rahmen wäre es angebracht, Infrastrukturen abzuwägen [...].»»

→ Die IPK hält an den Beobachtungen und Empfehlungen, die sie in ihrem Bericht vom 6. November 2019 ausgedrückt hat, fest, namentlich an den folgenden zwei Punkten:

1. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit des künftigen Leistungskatalogs lädt die IPK die Konferenz ein, für jede Vollzugsart eine Liste zwingend vorgeschriebener Leistungen und einen nötigen Betreuungssatz festzuhalten und dann den Pensionspreis aufgrund dieser Elemente festzusetzen. Allfällige Zusatzleistungen oder eine allfällige Betreuung über die Normen hinaus gingen dann zulasten des Kantons, der Eigentümer der Strafanstalt ist.

2. Ebenfalls aus Gründen der Wirtschaftlichkeit lädt die IPK die Konferenz ein, allfällige Unterschiede zwischen den Kantonen bei den verschiedenen Kostenfaktoren (Grundstückpreise, Baukosten, Lohnniveau usw.) nicht zu berücksichtigen. So ist es finanziell interessanter, Strafvollzugseinrichtungen dort zu bauen, wo die Betriebskosten tief sind, was die Rechnung für alle Partnerkantone etwas billiger werden lässt.

C) Vergleichende Planung

Auszüge aus dem Bericht der LKJPD:

«Das Projekt zum Bau einer neuen Einrichtung mit 410 Plätzen in der Orbe-Ebene, das Projekt "Les Grands Marais", schreitet voran. Gemäss der Planung des Kantons Waadt ist die Inbetriebnahme für 2026 vorgesehen.

Im Gegensatz dazu wurde das Projekt des Kantons Genf "Les Dardelles", das 430 Plätze vorsieht, vom Genfer Parlament definitiv begraben.

Soweit die kantonalen Projekte im Rahmen der vergleichenden Planung die Projekte der anderen Kantone berücksichtigen, sei es bei der Zahl der Plätze oder der Vollzugsart, kann eine solche Aufgabe offensichtlich zu einem Ungleichgewicht führen, das nicht leicht zu beheben ist. Vor allem, wenn man bedenkt, dass die Überfüllung nicht innerhalb des ursprünglichen Zeitrahmens, der angesichts der parlamentarischen Verfahren ohnehin schon recht grosszügig bemessen ist, abgebaut werden kann.»

➔ Die Kommission ist erfreut über den reibungslosen Ablauf des *Grands-Marais-Projekts* – die Einrichtung soll bis 2026 in Betrieb genommen werden – und kann nur bedauern, dass das *Dardelles-Projekt* wegen einer Stimme aufgegeben wurde. Obwohl sie die souveräne Entscheidung des Genfer Kantonsparlaments auch akzeptiert, hofft sie doch, dass dieser Kanton – auf den ein Drittel der Tage des Freiheitsentzugs in der lateinischen Schweiz entfällt – bald eine Alternative anbieten kann.

D) Mangel an Plätzen für Minderjährige

Der Bericht der LKJPD weist erneut auf einen eklatanten Mangel an Plätzen in der Westschweiz für den geschlossenen Vollzug von strafrechtlichen Massnahmen an Minderjährigen hin. Dies ist seit mehreren Jahren ein Anliegen der IPK und scheint sich laut der Reaktion der LKJPD auf das Postulat (*siehe oben*) nicht zu verbessern. Diese Situation ist jedoch sowohl für die Gesellschaft als auch für die betroffenen Jugendlichen schädlich, da ihnen eine angemessene frühzeitige Betreuung, die eine günstige Prognose versprechen würde, vorenthalten bleibt: Das muss korrigiert werden und kann nur durch die dringende Schaffung zusätzlicher Plätze korrigiert werden. Die Kommission wird diese Forderung solange weiter an die Konkordatskantone richten, bis das Problem gelöst ist.

E) Mangel an Plätzen für Minderjährige: Unangemessenheit der Einrichtungen

Die Kommission stellt ein weiteres Mal fest, dass der Bericht der LKJPD eine paradoxe Situation aufzeigt:

- > Einerseits leidet das Massnahmenzentrum in Pramont (VS; 24 Plätze), das für den geschlossenen Vollzug von Massnahmen, die gegen minderjährigen Knaben und männliche junge Erwachsene angeordnet wurden, vorgesehen ist, an chronischer Überbelegung. Die Warteliste ist in dieser Hinsicht aufschlussreich;⁴
- > Andererseits weist die Haftanstalt für Minderjährige und junge Erwachsene *Aux Léchaies*⁵, die für den geschlossenen Vollzug von Freiheitsstrafen bestimmt ist,

⁴ Der LKJPD-Bericht weist für 2019 eine jährliche Auslastungsrate von 96,59 % aus. Von Januar bis September 2020 lag die Belegungsrate bei 99,54 %. Am 30. September 2020 umfasste die Warteliste 26 Minderjährige und 2 junge Erwachsene.

⁵ 2019 schwankte der monatliche Belegungsgrad zwischen 54,5 % und 94,3 %.

eine relativ tiefe Belegungsrate auf, obwohl nur die Hälfte der verfügbaren Plätze – d.h. 18 – tatsächlich Minderjährigen zugewiesen werden.

Die Beschaffenheit und die Organisation der Haftanstalt *Aux Léchaïres*, erlauben es nicht, gleichzeitig sowohl Strafen als auch Massnahmen gegen Minderjährige zu vollziehen und die Anforderungen des Bundes einzuhalten. Und die Einhaltung der Normen ist zwingend erforderlich, um Subventionen des Bundes zu erhalten.

→ Die IPK hat die Regierungen eingeladen, den Bau von modularen und vielseitigen Strafvollzugs-Einrichtungen zu fördern, damit Personen beider Geschlechter, aus unterschiedlichen Altersgruppen oder mit unterschiedlichen Vollzugsformen gleichzeitig aber ohne Kontakt untereinander inhaftiert werden können. Sie wiederholt deshalb ihren Wunsch, dass dies bei jedem Renovierungs-, Umbau-, Vergösserungs- oder Neubauprojekt berücksichtigt wird, unabhängig davon, für welche Population die Einrichtung in erster Linie gedacht ist.

Freiburg, 23. November 2020

Im Namen der Interparlamentarischen Kommission 'strafrechtlicher Freiheitsentzug'

(Unterschrift) Erika Schnyder (FR)

Präsidentin

(Unterschrift) Patrick Pugin

Sekretär

Fribourg, le 23 novembre 2020

RESOLUTION

de la Commission interparlementaire chargée du contrôle de l'exécution des concordats sur la détention pénale (CIP),

Adressée à la Conférence latine des Chefs des Départements de justice et Police (CLDJP).

Vu

- les articles 16 et 18 de la Convention du 5 mars 2010 relative à la participation des Parlements cantonaux dans le cadre de l'élaboration, de la ratification, de l'exécution et de la modification des conventions intercantionales et des traités des cantons avec l'étranger (Convention sur la participation des Parlements, CoParl)
- la réponse de la CLDJP du 10 janvier 2020 au postulat de la CIP du 6 mai 2019

La CIP a l'honneur de transmettre la présente résolution à la CLDJP, pour suite à donner.

Texte de la résolution

En date du 6 mai 2019, la CIP adressait à la CLDJP un postulat témoignant son inquiétude face au manque de places accessibles aux mineur-e-s pour l'exécution de mesures en milieu fermé. La Commission demandait aux cantons concordataires d'entreprendre tout ce qui est en leur pouvoir afin de favoriser la création rapide de places supplémentaires.

La CLDJP a répondu à ce postulat le 10 janvier 2020. De cette réponse, la CIP retient les éléments suivants :

- > les quatre places pour jeunes filles projetées à Time Up, structure de la Fondation de Fribourg pour la Jeunesse, devraient pouvoir se concrétiser dans le délai de trois ans souhaité par la CIP ;
- > l'éventuelle réouverture de l'ancien Foyer d'éducation de Prêles (BE) fait l'objet de discussions entre le concordat latin et le canton de Berne, en vue de l'utilisation conjointe des installations. Mais dans tous les cas, la faisabilité d'un tel projet exigera du temps.
- > la réalisation des 18 places projetées au Centre éducatif fermé de Pramont (VS) n'est pas une priorité à court terme du Gouvernement valaisan. Ce projet sera réalisé au-delà du délai de trois ans souhaité par la CIP ;
- > l'établissement de détention pour mineurs *Aux Léchaïres* (Palézieux, VD) est chargé d'accueillir des mineurs en exécution de peine et en détention avant jugement. L'exécution des mesures ne fait pas partie de ses missions ; elle n'est par ailleurs pas compatible avec le site au vu de sa configuration ;
- > le placement ponctuel de mineurs latins dans certaines institutions de Suisse alémanique est possible, moyennant que les conditions d'admission de l'institution soient remplies,

notamment au niveau d'un seuil minimal de compréhension de l'allemand. Une institutionnalisation de ces placements n'est en revanche pas envisageable.

La CIP alerte les Gouvernements concordataires depuis plusieurs années déjà sur le manque chronique de places pour l'exécution des mesures pénales en milieu fermé prononcées à l'égard de personnes mineures. Elle ne saurait ainsi se contenter de la réponse de la CLDJP, qui semble s'accommoder d'une situation pourtant dommageable tant pour la société que pour les jeunes concernés. Ces derniers sont en effet privés d'une prise en charge adéquate précoce promettant un pronostic favorable. A cet égard, il sied de relever que le Centre éducatif fermé de Pramont – qui a affiché un taux d'occupation annuel de près de 97% en 2019 – présente au 30 septembre 2020 une liste d'attente forte de 26 mineurs et deux jeunes adultes.

La Commission estime qu'il faut agir, et vite. Elle attend des cantons concordataires qu'ils s'emparent avec détermination et courage de ce dossier qui doit être considéré comme prioritaire, dans l'intérêt tant de la justice que des justiciables. Par la présente résolution, elle leur demande donc :

- > de créer dans les trois ans une structure pour l'exécution des mesures pénales en milieu fermé prononcées à l'égard de personnes mineures ;
- > de participer financièrement à la création de cette structure, peu importe le canton dans lequel elle doit être créée.

Au nom de la Commission interparlementaire 'détention pénale'

(sig.) Erika Schnyder FR

Présidente

(sig.) Patrick Pugin

Secrétaire



Message 2018-DSJ-228

10 mars 2020

du Conseil d'Etat au Grand Conseil accompagnant le projet de loi sur l'imposition des véhicules automobiles et des remorques (LIVAR)

1. Origine et nécessité du projet	1
1.1. Motion «Pour une imposition sur les véhicules cohérente et durable»	1
1.2. Principe d'une révision totale	1
2. Nouvelles formes d'imposition	1
2.1. Généralités	1
2.2. Premier pilier: l'impôt de base	2
2.3. Deuxième pilier: la composante énergie	2
2.4. Troisième pilier: la composante environnement	2
3. Résultats de la consultation	2
4. Révision de l'étiquette énergie au 1.1.2020	3
5. Commentaires d'articles	3
Annexe 1	8
6. Conséquences du projet	13
6.1. Conséquences financières	13
6.2. Autres conséquences	13

1. Origine et nécessité du projet

1.1. Motion «Pour une imposition sur les véhicules cohérente et durable»

Les impôts frappant les véhicules automobiles et les remorques sont actuellement perçus en application de la loi du 14 décembre 1967 (LIVA; RSF 635.4.1). Cette loi, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1968, concrétisait la révision totale de la loi du 13 mai 1960 qui avait introduit un nouveau tarif basé sur la cylindrée du moteur au lieu des chevaux (art. 7).

Par motion déposée et développée le 12 février 2018, les députés Eric Collomb et Hubert Dafflon ont demandé une refonte des critères d'imposition des véhicules¹. En effet, l'évolution technologique a révolutionné le domaine automobile, notamment au niveau des types de motorisation, de la puissance, des émissions polluantes et de la sécurité. Malgré les adaptations successives de la base légale concernée, il est apparu opportun de revoir en profondeur les critères d'imposition actuels, tout en garantissant la masse fiscale.

¹ Motion 2018-GC-24 Collomb Eric, Dafflon Hubert, Pour une imposition sur les véhicules cohérente et durable.

Le 11 septembre 2018, le Grand Conseil a adopté cette motion qui vise à mettre en œuvre une imposition cohérente, dans le sens où elle taxe l'ensemble des personnes détentrices de véhicules automobiles et de remorques, mais aussi durable, afin qu'elle tienne compte séparément des critères énergétiques et environnementaux.

1.2. Principe d'une révision totale

Dans la mesure où la loi date déjà de plus de 50 ans, qu'elle a fait l'objet de plusieurs révisions partielles successives et que la motion touche son essence même, il est proposé de la réviser totalement, afin de rétablir une certaine clarté et proposer une meilleure cohérence.

2. Nouvelles formes d'imposition

2.1. Généralités

A titre de rappel, la Confédération finance ses tâches et ses dépenses en matière de circulation routière, par les recettes affectées correspondant à la moitié des revenus de l'impôt

sur les huiles minérales, par les revenus de la surtaxe sur les huiles minérales grevant les carburants (Limpmin RS; 641.61) et par les revenus nets de la redevance pour l'utilisation des routes nationales (vignette autoroutière). Dans le contexte des mesures fiscales favorables aux véhicules efficaces sur les plans énergétique et environnemental, la Confédération exploite de nombreuses mesures. Les véhicules électriques sont exonérés de l'impôt fédéral unique (Limpauto RS; 641.51) qui grève les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires de moins de 1,6 tonne lors de leur introduction sur le marché national. Cet impôt correspond à 4% de leur valeur. Les véhicules électriques ne sont pas concernés non plus par l'impôt fédéral sur les huiles minérales et par la surtaxe sur les carburants, proportionnels à la consommation de carburant et à l'impact environnemental des véhicules. C'est un poste important quant aux frais d'utilisation d'un véhicule; pour une voiture de tourisme dotée d'un moteur thermique, il représente plus de 13%. Cette systématique d'imposition est *de facto* propre à l'usage et la consommation de chaque véhicule.

Quant aux véhicules de plus de 3,5 tonnes affectés au transport de marchandises, ceux qui fonctionnent à l'énergie électrique sont exonérés de la redevance fédérale sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP; perçue depuis le 1^{er} janvier 2001). Une exonération est également octroyée aux autres véhicules lourds électriques soumis à la redevance fédérale forfaitaire sur le trafic des poids lourds (RPLF), notamment les autocars.

Cela étant dit, dans le cadre de ce projet, il est proposé d'imposer les véhicules de plus de 3,5 tonnes selon le poids total à la place de la charge utile. Quant aux véhicules de moins de 3,5 tonnes, l'imposition selon la cylindrée est remplacée par une nouvelle forme d'imposition reposant sur trois piliers: la puissance du véhicule, l'efficacité énergétique et la protection de l'environnement. Cette méthode est présentée ci-après.

2.2. Premier pilier: l'impôt de base

L'impôt de base instaure une fiscalisation progressive, définie selon la puissance du véhicule (kW). Ce principe apparaît compréhensible et pertinent par le public. En effet, tout véhicule à moteur dispose d'une puissance, elle est publiée sur le permis de circulation. La prise en compte du poids afin de déterminer l'impôt de base n'est pas pertinente, ce critère se répercutant défavorablement sur les véhicules électriques qui sont équipés de batteries lourdes. De plus, il pénalise les véhicules de type monospace et break, privilégiés par les familles et les entreprises du secteur secondaire. En revanche, les véhicules à caractère sportif, ayant une puissance élevée et présentant un poids réduit sont favorisés. Il existe une corrélation significative entre la cylindrée et la puissance, ce qui permet d'éviter l'apparition de trop grands écarts entre l'impôt actuel et l'impôt futur. En outre, la puissance d'un

véhicule est fréquemment liée à la capacité contributive de la personne détentrice du véhicule.

2.3. Deuxième pilier: la composante énergie

La composante fondée sur l'étiquette-énergie est applicable. L'étiquette-énergie détermine l'efficacité énergétique et environnementale; elle est attribuée par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) qui procède annuellement à une reclassification de l'étiquette-énergie de toutes les voitures de tourisme en circulation. Par le biais de cette composante, l'efficacité énergétique des véhicules à faible émission de CO₂ est reconnue. S'agissant du deuxième pilier, il est prévu d'octroyer une réduction applicable sur l'impôt de base, uniquement aux véhicules disposant d'une étiquette-énergie très favorable (étiquettes-énergie A). Pour les catégories inférieures, aucune réduction ne serait accordée. Actuellement, l'étiquette-énergie est disponible uniquement pour les voitures de tourisme. A terme, elle devrait être également disponible pour d'autres véhicules de moins de 3,5 tonnes, notamment les véhicules utilitaires et les motocycles.

2.4. Troisième pilier: la composante environnement

La composante environnement prévoit d'intégrer la stratégie énergie 2050 de la Confédération en marquant la volonté du canton de Fribourg de favoriser les énergies propres. Les véhicules mus exclusivement par l'énergie électrique ou hydrogène profiteraient d'une réduction cumulable avec la réduction prévue par la composante énergie. Une réduction intermédiaire, également cumulable, serait accordée aux véhicules dotés de motorisation hybrides ou fonctionnant au gaz. Pour les véhicules qui consomment uniquement de l'essence ou du diesel, aucune réduction ne serait accordée.

3. Résultats de la consultation

La procédure de consultation externe s'est déroulée du 8 juillet 2019 au 15 octobre 2019. 44 entités ont été consultées et 32 se sont déterminées sur l'avant-projet de loi.

D'une manière générale, l'avant-projet a été accueilli avec enthousiasme par une large majorité des entités consultées et aucune opposition de principe n'est à relever, tant sur l'opportunité d'une révision totale de la législation sur l'imposition des véhicules que sur le système à trois piliers proposé.

Certaines entités remettent néanmoins en question l'imposition des véhicules selon leur puissance, lui préférant l'imposition selon la cylindrée ou selon le poids total. Le présent message détaille ci-après les raisons pour lesquelles l'imposition des véhicules selon leur puissance est la plus opportune (cf. remarques ad art. 10).

Les réductions en faveur des véhicules présentant un profil environnemental favorable sont accueillies très favorablement et l'ensemble des entités consultées préfèrent ce système à celui de pénalisation des véhicules présentant un profil environnemental moins favorable, tel que prévu dans l'actuelle LIVA. Cependant, certaines entités regrettent l'abandon de l'exonération totale pendant 3 ans des véhicules de catégorie A. Le nouveau régime leur est toutefois plus favorable à moyen terme et respecte donc la volonté des motionnaires. Il a également été demandé d'étendre les réductions aux véhicules de plus de 3500 kilos. Des encouragements importants existent cependant déjà au niveau fédéral, cette suggestion n'a dès lors pas été intégrée dans le présent projet (cf. remarques ad art. 11).

Finalement, de nombreuses entités demandent ou s'opposent à diverses exonérations. Afin de prendre en compte le fait que l'avant-projet soumis à consultation ne prévoyait pas suffisamment de flexibilité quant aux personnes pouvant bénéficier des exonérations, il est désormais prévu que le Conseil d'Etat a la possibilité, par voie d'arrêté, de désigner d'autres entités qui peuvent bénéficier d'exonérations totales ou partielles à l'imposition sur les véhicules (cf. remarques ad art. 5).

En définitive, la structure du projet de loi n'a pas été modifiée fondamentalement et les corrections effectuées sont essentiellement formelles.

4. Révision de l'étiquette énergie au 1.1.2020

Suite à une révision majeure de l'ordonnance sur les exigences relatives à l'efficacité énergétique (OEEE), approuvée par le Conseil fédéral le 23 octobre 2019, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a présenté en novembre 2019 la modification des critères d'attribution des étiquettes-énergie, avec effet au 1^{er} janvier 2020 et avec pour résultat une augmentation importante du nombre de véhicules mis au bénéfice d'étiquette-énergie A et B. Ceci a évidemment une incidence importante puisque l'avant-projet mis en consultation prévoyait une réduction de 20% pour les véhicules de catégorie A et de 10% pour les véhicules de catégorie B.

Alors que selon l'ancienne classification 15 577 véhicules devaient être mis au bénéfice d'une réduction, pour un montant cumulé de 1 099 917 de francs, sans adaptation du projet, 46 980 véhicules seraient désormais concernés, ce qui constituerait une réduction cumulée de 3 000 000 de francs.

Afin de permettre au projet d'atteindre l'équilibre financier, tout en maintenant le système de réduction mis en consultation, un relèvement significatif du tarif du chiffre 4 de l'Annexe 1 serait nécessaire, d'un montant de 8 à 9 francs par véhicule. De plus, un certain effet «d'arrosoir» à la portée peu incitative serait créé, dans la mesure où près de 47 000 véhi-

cules seraient alors au bénéfice d'une réduction de l'imposition, sur un parc total d'environ 190 000 voitures de tourisme.

Pour éviter ces écueils, il est proposé au Grand Conseil une adaptation de l'article 11 al. 1, afin que seules les personnes détentrices de véhicules avec une étiquette-énergie A bénéficient d'une réduction de l'imposition.

Cette nouvelle proposition a pour effet de diminuer l'effet «d'arrosoir» relevé, puisque 25 182 au lieu de 46 980 véhicules seront au bénéfice de réductions en raison de leur étiquette-énergie.

En outre, la majoration du tarif du chiffre 4 de l'Annexe 1 LIVAR se limite à 5 francs par véhicule.

Dans la mesure où la plupart des véhicules qui étaient classés en catégorie B sont désormais en catégorie A, seule la situation de quelques détenteurs dont le véhicule est resté en catégorie B est désormais péjorée par rapport au système d'imposition présenté dans l'avant-projet.

Finalement, alors que 15 577 véhicules auraient été mis au bénéfice d'une réduction en raison de leur étiquette-énergie selon l'avant-projet, leur nombre augmente désormais à 25 182.

5. Commentaires d'articles

Article 1

Cette disposition présente l'objet du présent projet de loi ainsi que son champ d'application. Une disposition similaire n'existe pas dans la loi sur l'imposition des véhicules automobiles et des remorques du 14 décembre 1967 (LIVA; RSF 635.4.1, ci-après: «loi actuelle/loi»).

Cette disposition reprend également en substance l'article 1 al. 1 de la loi actuelle. C'est le droit fédéral qui détermine quels véhicules sont imposés dans notre canton. C'est ainsi le stationnement sur le territoire fribourgeois qui est déterminant. La terminologie de «plaques de contrôle» utilisée par la législation fédérale a été reprise. Ce critère des véhicules munis de plaques de contrôle remplace celui qui figurait dans la loi actuelle qui prévoyait qu'étaient imposables tous véhicules «empruntant la voie publique».

Article 2

La formulation de l'alinéa 1, simple et claire, permet à l'autorité compétente d'imposer tous les véhicules visés par la LIVAR.

Par le second alinéa, le système de la rétrocession aux communes ainsi que son pourcentage (20%) sont maintenus en l'état, dans la mesure où il n'est pas prévu de modifier la répartition entre l'Etat et les communes. Il est précisé que

ce montant est dû après déduction des frais de perception. Cette déduction est justifiée par le fait que le travail demandé aux communes en application de la LIVAR (cf. remarques ad art. 16) permet essentiellement d'assurer une rétrocession exacte aux communes. Il paraît dès lors justifié que les frais de perception soient mis à leur charge.

Article 3

Cet article détermine l'autorité compétente, à savoir l'Office de la circulation et de la navigation (ci-après: L'OCN). L'OCN remplit les tâches qui lui sont attribuées par la loi sur l'Office de la circulation et de la navigation (LOCN; RSF 122.23.7).

L'alinéa 2 reproduit l'actuel article premier de l'arrêté d'exécution de la loi sur l'imposition des véhicules automobiles et des remorques (AIVA; RSF 635.4.11) qui sera abrogé par le Conseil d'Etat. Cet alinéa prévoit que l'OCN est compétent pour déterminer la catégorie dans laquelle chaque véhicule doit être classé pour son imposition. Il ne s'agit ainsi pas d'attribuer les étiquettes-énergie aux véhicules (cf. remarques ad art. 11), ni de classifier leur genre (cf. remarques ad art. 8), ce qui demeure une compétence fédérale, mais de permettre à l'OCN d'imposer les nouveaux véhicules entrant sur le marché, en faisant le lien entre les catégories de véhicules définies au niveau fédéral et celles établies dans l'Annexe 1 LIVAR.

Article 4

Cette disposition reprend l'actuel article 3, tout en ne faisant plus mention de la notion de propriétaire. Seule la personne détentrice du véhicule, au sens de l'article 11 LCR, c'est-à-dire celle qui figure sur le permis de circulation, est débitrice de l'impôt. Pour l'heure, c'est déjà le cas dans les faits. Le terme de personne, ou de personne détentrice, est utilisé pour désigner tant les personnes physiques que morales, qui peuvent toutes les deux être détentrices de véhicules.

Article 5

Cet article précise quelles sont les entreprises et entités publiques qui bénéficient de l'exonération fiscale. L'alinéa 1 let. a reprend l'actuel article 5 qui indique que les véhicules effectuant le transport public de personnes selon un horaire sont exonérés de l'impôt.

Les véhicules du service du feu bénéficient également d'une exonération complète, en vertu de l'alinéa 1 let. b, en raison de l'important parc de véhicules nécessaire à leurs activités. Cette exonération ne se justifie pas pour les autres services feux bleus. En effet, les services d'ambulances répercutent leurs coûts sur leurs usagers, y compris le montant pour lequel ils sont imposés.

L'alinéa 1 let. c prévoit l'exonération des véhicules appartenant aux entités de l'Etat, à l'exception de ceux appartenant

aux établissements dotés de la personnalité juridique, ce qui correspond aussi à la pratique actuelle arrêtée entre l'OCN et la Direction des finances (DFIN). Huit établissements dotés de la personnalité juridique ne sont pas exonérés, soit un parc de 161 véhicules. Cette pratique «historique», appliquée depuis de nombreuses années, a donc été inscrite dans le projet. Elle fait toujours sens actuellement, étant donné qu'en cas d'absence d'une telle exonération, l'Etat aurait alors à se taxer lui-même, ce qui ne fait pas réellement sens.

Selon l'alinéa 2 de cette disposition, les véhicules détenus par des personnes indigentes à mobilité réduite ou les véhicules servant au transport de telles personnes en ménage commun avec une personne détentrice indigente, ne sont pas imposés ou imposés que partiellement. Cela concerne actuellement 172 véhicules.

L'alinéa 3 prévoit de régler les conditions précises de ce droit à l'exonération par ordonnance du Conseil d'Etat, pour des raisons de simplification. Cet alinéa prévoit également que le Conseil d'Etat peut arrêter une liste d'associations et d'autres organisations qui pourraient se prévaloir d'une utilité publique particulière afin de bénéficier d'une exonération ou d'une réduction de l'impôt sur les véhicules. Le fait de déléguer cette compétence au Conseil d'Etat permet de garantir une certaine flexibilité, notamment afin de s'assurer que les entités ainsi exonérées continuent d'accomplir à satisfaction leur but d'intérêt public.

L'alinéa 4 rappelle que les véhicules diplomatiques et consulaires sont exonérés, conformément aux dispositions du droit international qui s'appliquent.

Article 6

Conformément à la pratique dans la grande majorité des cantons, il est proposé que, pour les véhicules munis de plaques interchangeables, seul l'impôt du véhicule le plus fortement imposé soit perçu. Actuellement, un pourcentage de 40% est encore requis sur le véhicule le moins taxé. C'est une forme de double imposition qui mécontente les détenteurs et détentrices actuels de véhicules ainsi que les ressortissantes et ressortissants d'autres cantons qui élisent domicile dans le canton. Il est proposé de supprimer cette forme de double imposition par étape, selon l'article 19 al. 2 du projet.

La répercussion de la suppression de cette double imposition implique une augmentation globale d'environ 3% des barèmes d'imposition. Pour une voiture de tourisme moyenne, cela correspond concrètement à 15 francs supplémentaires, soit à un montant équivalent au prix de moins de 10 litres d'essence par an.

Il est également à noter que les véhicules de plus de 30 ans, conservés à but de collection, peuvent tous bénéficier du même jeu de plaque, en vertu du droit fédéral. La suppression

de l'imposition du second véhicule est aussi applicable dans ce cas.

Article 7

Cette disposition concerne les véhicules à carrosserie interchangeable, c'est-à-dire les véhicules qui sont dotés de deux configurations. Il est prévu d'appliquer le même principe qu'à l'article 6. Sont concernés par la présente disposition, notamment: les tracteurs à sellette sur lesquels il est possible d'installer un pont ou une benne de chargement et qui deviennent ainsi des camions; les pickups sur lesquels il est possible d'installer un module d'habitation, devenant ainsi une voiture automobile légère; les side-cars pour lesquels il est possible de séparer la nacelle, le véhicule devenant ainsi un motocycle.

Article 8

Cette disposition définit les modalités de la taxation. L'alinéa 1 indique que le montant de l'impôt est fixé pour chaque genre de véhicules selon les catégories déterminées et le barème fixé à l'Annexe 1 du projet de loi. L'Annexe 1 prévoit 8 catégories, qui elles-mêmes sont subdivisées en sous-catégories en fonction du poids (kg) ou de la puissance (kW). L'alinéa 2 précise que la classification des genres de véhicule est déterminée conformément à l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV; RS 741.41). L'alinéa 3 reproduit l'article 14 de la loi actuelle relatif à la «Modification du véhicule».

Article 9

Cette disposition prévoit que le Conseil d'Etat peut adapter le tarif des impôts à l'indice annuel des prix à la consommation, lorsque celui-ci varie d'au moins 5%. Les montants fixés dans le tarif (Annexe 1 à la loi) correspondent à 101,7 points avec pour base décembre 2015 (100 points). Une adaptation est cependant exclue en cas de renchérissement négatif.

Pour l'heure, cette compétence revient au Grand Conseil, qui peut en tous les cas procéder à des modifications de tarifs en révisant l'Annexe 1, de par son pouvoir de législateur.

De plus, une transmission de cette compétence au Conseil d'Etat permet d'harmoniser le système d'adaptation des tarifs selon l'indice moyen annuel des prix à la consommation, puisque c'est également le Conseil d'Etat qui est compétent en la matière, notamment en vertu de l'article 1^{bis} de la loi du 25 septembre 1974 sur l'imposition des bateaux (RSF 635.4.2).

Article 10

Cette disposition, couplée à l'article 11, se trouve être la concrétisation principale de la motion et remplace l'actuel article 7. La dénomination de l'article est conservée.

L'alinéa 2 est l'article topique du projet, il établit l'impôt de base qui comprend le nouveau critère d'imposition: la puissance. Celle-ci est définie selon la réception par type, le cas échéant, selon le certificat de conformité et remplace l'imposition en fonction de la cylindrée. En effet, la nouvelle disposition se référera à la puissance pour les véhicules dont le poids total est inférieur ou égal à 3500 kilos. Quant aux véhicules dont le poids total est supérieur à 3500 kilos, ils seront imposés en fonction du poids total en remplacement de l'imposition actuelle selon la charge utile.

A moyen terme, la prise en compte de la cylindrée n'est, en tous les cas, pas applicable, la part des véhicules électriques augmentant et ceux-ci ne disposant pas d'une cylindrée. De plus, la détermination d'un indice de type poids/cylindrée raccordé dans un 2^e temps à un barème tarifaire progressif est une formule peu lisible pour la personne détentrice du véhicule. Pour cette même raison, le bruit émis par le véhicule n'est pas un facteur de calcul de la base d'imposition. Par ailleurs, les nuisances sonores émises par les véhicules sont prises en compte au niveau fédéral par le biais de l'élévation successive des exigences techniques lors de la 1^{re} mise en circulation des véhicules.

Lors de la consultation, certaines entités ont remis en question l'imposition des véhicules selon leur puissance, lui préférant l'imposition selon la cylindrée ou selon le poids total. Ces propositions vont néanmoins à l'encontre de la motion Colomb/Dafflon, acceptée par le Grand Conseil. La puissance des véhicules, comme critère d'imposition, permet de tenir convenablement compte tant de l'impact écologique du véhicule que de la capacité contributive de sa personne détentrice. En effet, plus un véhicule est puissant, plus son empreinte écologique, de même que son prix d'acquisition, tendent à être importants. Finalement, des réductions d'impôts sont prévues pour les véhicules présentant un profil environnemental favorable (cf. remarques ad art. 11).

L'alinéa 1 prévoit un impôt forfaitaire pour les cyclomoteurs, les tracteurs, les machines et les chariots de travail, les chariots à moteur ainsi que les plaques professionnelles. S'agissant des remorques, semi-remorques et les autres véhicules dont le poids total est supérieur à 3500 kilos, l'alinéa 3 prévoit qu'ils sont imposés en fonction du poids total. Cette solution, qui remplace l'imposition actuelle selon la charge utile, n'augmente pas les tarifs appliqués actuellement.

Il est rappelé que les différentes formes de véhicules mentionnées sont définies par le droit fédéral.

Article 11

Cette disposition intitulée «Réduction pour l'utilisation de véhicules particulièrement efficaces sur le plan de la consommation, de l'énergie et des émissions» concrétise les

deuxième et troisième piliers du nouveau système d'imposition des véhicules.

Le premier alinéa établit le deuxième pilier et prévoit une réduction pour l'utilisation des véhicules particulièrement efficaces sur le plan de la consommation d'énergie notamment. Ce pilier se réfère au critère de l'étiquette-énergie, qui est attribuée par les instances fédérales pour l'année fiscale concernée. La réduction prévue est de 20% pour les véhicules dont l'étiquette-énergie correspond à la catégorie A. Le DETEC réexamine chaque année les critères correspondants à chaque catégorie, ce qui permet d'assurer que les étiquettes-énergie, et par conséquent les réductions prévues dans la LIVAR, soient régulièrement réévaluées en fonction des évolutions technologiques. Il convient encore une fois de souligner que l'attribution à chaque véhicule d'une étiquette-énergie est de compétence fédérale, l'OCN ne faisant qu'appliquer ces décisions au barème de taxation.

Le second alinéa incarne le troisième pilier et détermine une réduction supplémentaire, pour les véhicules mus exclusivement par l'énergie électrique ou l'hydrogène, et pour les véhicules mus par une motorisation hybride, à gaz ou assimilable. La réduction prévue est de 30% dans le premier cas et respectivement de 15% dans le second.

Les réductions prévues dans le cadre du deuxième et troisième piliers sont cumulables et applicables aux véhicules dont le poids total est inférieur ou égal à 3500 kilos. Cette possibilité de cumuler les réductions permet aux véhicules les plus efficaces sur le plan de la consommation de bénéficier de jusqu'à 50% de réduction de la taxation. Par conséquent, ce régime est plus favorable que celui actuellement en vigueur, puisqu'une réduction sera accordée aux véhicules aussi longtemps qu'ils répondent aux critères légaux, alors que l'actuelle LIVA prévoit une exonération totale uniquement pour 3 années civiles.

Les réductions ne sont pas applicables aux véhicules lourds car la grande majorité sont soumis à la RPLP ou la RPLF. Cet impôt fédéral sanctionne lourdement les véhicules avec un profil environnemental défavorable. Un élargissement du périmètre des réductions cantonales n'aurait pas d'effet.

Article 12

Cette disposition établit la période d'imposition ainsi que le mode de paiement. Cet article combine les articles 6 et 9 de la loi actuelle tout en s'adaptant à la nouvelle forme d'imposition des véhicules et des remorques.

L'alinéa 1 porte sur la période d'imposition, reprenant et précisant l'article 6 al. 3 de la LIVA. Le principe de la période d'imposition annuelle est conservé et une réserve est faite en cas de restitution des plaques de contrôle dans le courant d'une année d'imposition.

L'alinéa 2 reprend essentiellement le contenu l'article 9 al. 1 de la loi actuelle, prévoyant un paiement en une seule fois pour les véhicules des catégories 1 à 2 du tarif de l'Annexe 1. Est également repris dans cet alinéa l'article 6 al. 1 de la LIVA puisque l'imposition des cyclomoteurs reste annuelle et indivisible. Les cyclomoteurs électriques continueront à ne pas être imposés.

L'alinéa 3 complète le précédent et met à jour l'article 9 al. 2 de la LIVA puisqu'il prévoit que l'impôt dû pour les véhicules des catégories 3 à 8 du tarif de l'Annexe 1 peut être payé en une ou deux tranches. Cet alinéa précise également le moment auquel ces deux tranches échoient.

Les alinéas 4 et 5 règlent les modalités d'imposition dans les cas de changement de véhicule en cours d'année ou de remplacement d'un véhicule au sens des prescriptions fédérales.

Article 13

Cette disposition introduit le principe selon lequel, en cas de restitution temporaire des plaques, l'impôt payé en trop est porté en compte. Il s'agit d'une question de simplification pour éviter des frais et des démarches administratives inutiles. Cette disposition n'empêchera pas les remboursements sur demande.

Article 14

Actuellement l'article 10 de la LIVA indique que les plaques de contrôles sont retirées si le montant dû n'est pas payé un mois après son échéance. L'alinéa 1 de l'article 14 du projet reproduit ce principe en indiquant que le retrait des plaques de contrôle, mais aussi du permis de circulation – qui n'est pas mentionné dans la loi actuelle –, interviendra «après un rappel».

L'alinéa 2 précise que lorsque la situation n'est pas régularisée dans le délai imparti par la décision de retrait, la police procède à la saisie des plaques et du permis de circulation du véhicule. Il s'agira dans ces cas soit de la Police cantonale fribourgeoise, soit des corps de Police d'autres cantons, si la personne détentricice a changé entretemps de canton de domicile.

Par souci de transparence et de clarté, il est proposé d'introduire cette procédure dans le projet.

Article 15

Cette disposition reproduit l'article 12 de la loi actuelle. Un changement de terminologie a été apporté: «la personne détentricice» a remplacé «le détenteur et le propriétaire». En effet, le Conseil d'Etat a approuvé le 31 mars 1998 les Recommandations concernant l'égalité linguistique entre femmes et hommes élaborées par le Chancellerie d'Etat et le Service de la législation. Depuis, elles sont applicables à tous les textes émanant de l'administration cantonale. Le choix de

la méthode de formulation non discriminatoire est laissé à l'appréciation des auteur-e-s.

Suite à la consultation, il est également proposé que l'ensemble des délais prévus dans cette disposition concernent la prescription, et non la péremption des droits. Le présent projet utilise alors la même terminologie que la loi du 6 juin 2000 sur les impôts cantonaux directs (LICD; RSF 631.1). De plus, en cas de longue procédure de contestation de la taxation, le délai de prescription est suspendu.

Article 16

Cette disposition reprend en substance l'article 13 de la loi actuelle. Il est proposé de remplacer la dénomination suivante «le préposé au contrôle des habitants» par «la personne préposée au contrôle des habitants», dans le sens des Recommandations concernant l'égalité linguistique entre femmes et hommes citées précédemment. Pour des raisons de lisibilité, il est souhaitable de retenir en priorité la formulation neutre et/ou l'élimination de la notion de sexe.

L'alinéa 3 de cette disposition renvoie à l'article 74 al. 5 de l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC; RS 741.51). Une formulation générale est maintenue dans la LIVAR afin qu'une révision de la loi ne soit pas nécessaire en cas de changement législatif au niveau fédéral.

Article 17

Compte tenu du nombre toujours plus élevé de véhicules en circulation, il convient de prévoir, en cas de contestation de l'impôt, la voie de la réclamation auprès de l'OCN avant un éventuel recours auprès du Tribunal cantonal. Une telle disposition est en vigueur dans la LIVA depuis le 1^{er} janvier 1992 (art. 14a «Voies de droit»). Il s'agit essentiellement d'y ajouter l'article qui règle la procédure de réclamation, soit l'article 103 du code de procédure et de juridiction administrative (CPJA; RSF 150.1).

Article 18

Cette disposition reproduit l'article 15 de la loi actuelle.

Le code de procédure pénale suisse s'applique pour ce qui est des procédures de recours, ce qui est précisé, à titre didactique, à l'alinéa 2 de cette disposition.

Article 19

Actuellement, dans la LIVA, l'imposition des voitures de tourisme en fonction de la cylindrée est modulée selon leur efficacité énergétique et environnementale, soit le système de l'étiquette-énergie. Par le biais de l'alinéa 1 de cette disposition transitoire, l'objectif est de ne pas tromper les personnes détentrices d'un véhicule de catégorie A récemment

mis en circulation. En effet, celles-ci bénéficient d'une exonération de l'impôt durant trois années civiles à compter de la première mise en circulation, en vertu de l'article 7 al. 2 let. a LIVA. Pour celles-ci, un droit résiduel est maintenu aux mêmes conditions. Il s'agit de deux classes d'âges (nombre de véhicules: 4500). Il s'agit du maintien du droit acquis pendant 2 ans, respectivement 1 an.

Par ailleurs, l'article 6 du projet prévoit la suppression de la taxation partielle du véhicule le moins taxé en cas de plaques interchangeables. Il est proposé, à l'alinéa 2 du présent article, de supprimer cette forme de double imposition par étape, à savoir en procédant à une taxation de 20% durant la première année d'application de loi, puis de 10% la deuxième année, au lieu de 40% actuellement.

L'alinéa 3 de cet article concerne la suppression progressive de l'imposition du deuxième camion qui circule alternativement avec un jeu de plaque partagé.

Ces deux alinéas sont non seulement cohérents avec le premier, mais permettent également d'assurer l'équilibre financier du projet, respectivement de diminuer la perte de revenu que devra éponger le canton lors de l'entrée en vigueur de la LIVAR.

En effet, pendant les 2 premières années d'application de la LIVAR, l'Etat ne percevra aucun impôt sur les véhicules de catégorie A nouvellement mis en circulation. Une suppression immédiate de l'imposition du second véhicule utilisant des plaques interchangeables entraînerait une perte sèche pour le canton.

Par conséquent, le régime transitoire proposé retient une solution balançant à la fois l'intérêt des administrés et celui de l'Etat de Fribourg et doit donc être maintenu.

ANNEXE 1

La pression fiscale cantonale relative aux véhicules à moteur et remorques est importante, elle correspond à un indice de 117 points, la moyenne nationale est de 100 points; le canton de Fribourg occupe le 8^e rang. La valeur la plus haute est de 136 points (1^{er} rang) et la plus basse de 62 points.

Au début des années 2000, le poids total autorisé pour les véhicules lourds a été graduellement relevé de 28 à 40 tonnes. L'imposition s'est accentuée en raison de tarifs progressifs; la majorité des cantons a corrigé cette situation. Le canton de Fribourg a procédé à deux corrections: réduction moyenne de 10% en 2006 puis de 5% en 2012. Toutefois, ces réductions ont été neutralisées par les ajustements de tous les tarifs de la LIVA: indexation de 5% en 2006 et augmentation de 10% en 2014. Une réduction de tarifs est prévue pour les remorques et semi-remorques afin de maintenir la compétitivité des entreprises de transport. Cette réduction devrait, à terme, devenir neutre, car cette mesure encouragera les entreprises à payer l'impôt sur les véhicules dans le canton de Fribourg. Il faut souligner que la détermination du lieu de stationnement et par conséquent du lieu d'imposition des camions, remorques, véhicules articulés et cars est délicate en raison d'un engagement intercantonal, voire international, des flottes de véhicules de transport.

Annexe 1, tarif	Effectif	Cumul impôt en KCHF		
		Actuel	Projet	Ecart
Chiffre 1 (cyclomoteurs)	7 868	193	198	+5
Chiffre 2 (tracteurs, machines de travail et assimilables)	12 682	1 674	2 332	+658
Chiffre 3 (plaques professionnelles)	1 112	577	600	+23
Chiffre 4 (voitures de tourisme et assimilables)	202 130	92 420	92 340	-80
Chiffre 5 (motocycles et assimilables)	24 625	3 985	3 944	-41
Chiffre 6 (camions, tracteurs à sellette et assimilables)	2 159	4 525	4 512	-13
Chiffre 7 (autocar, bus)	265	288	263	-25
Chiffre 8 (remorques, semi-remorques)	23 600	4 639	3 993	-646
Total	274 441	108 301	108 182	-119

Pour toutes les analyses quantité/francs, l'effectif correspond au parc des véhicules et des remorques au 1^{er} mars 2019, à l'exception des motocycles où c'est l'effectif au 30 septembre 2018 qui est pris en compte afin de supprimer l'effet saisonnier des mises hors circulation en période hivernale. Une actualisation de ces analyses n'est pas nécessaire car le parc de véhicule n'a que peu évolué en une année (+1,4% au 30 septembre 2019) et que son profil est quasiment inchangé.

Le tarif moyen unitaire calculé est souvent inférieur au tarif unitaire publié en raison des plaques interchangeable, à savoir lorsque plusieurs véhicules circulent alternativement avec le même jeu de plaques. Le véhicule présentant la charge fiscale la plus faible est actuellement imposé à 40%, respectivement 20% pour les camions. Le projet prévoit une exonération complète du véhicule présentant la charge fiscale la plus faible.

Chiffre 1

On dénombre 4944 cyclomoteurs soumis à l'impôt. Les 2924 cycles électriques 45 km/h immatriculés continueront à être exonérés. Pour l'heure, cette exonération est prévue à l'article 1 b al. 4 de l'arrêté d'exécution de la LIVA qui sera abrogé.

	Effectif	Tarif unitaire		Ecart
		Actuel	Projet	
Cyclomoteurs	4 944	39.-	40.-	+1.-
Cycles électriques muni d'une plaque de contrôle	2 924	0.-	0.-	0.-
Effet financier global +4944 francs, +2,6%				

Chiffre 2

Les tracteurs, machines de travail, etc. mis sur le marché ont enregistré au fil des années une très forte augmentation du poids, du gabarit et de la motorisation. En parallèle, la vitesse maximale pour les véhicules agricoles a été relevée à 40 km/h; l'usage et la charge du réseau routier se sont accrus. Ces genres de véhicules sont soumis à un impôt forfaitaire. Le projet prévoit la

création d'un nouveau palier tarifaire dès 3,5 tonnes pour les tracteurs et machines de travail agricoles, comme c'est le cas déjà aujourd'hui pour les machines de travail industrielles. Ce nouveau palier vise l'équité entre les personnes détentrices d'un véhicule. A titre de comparaison, l'imposition d'un camion présentant un poids total entre 3,5 et 7,5 tonnes se montera à 1100 francs, respectivement 1600 francs pour un poids total jusqu'à 14 tonnes. Le poids total de la majorité des tracteurs neufs mis en circulation se situe entre 8 et 12 tonnes; l'imposition d'un tracteur de plus de 3,5 tonnes à hauteur de 240 francs est donc justifiée. Finalement, des baisses des émissions nocives ont été enregistrées pour tous les véhicules et il ne se justifie donc pas d'en tenir particulièrement compte dans la fixation du montant de l'imposition des véhicules agricoles.

	Effectif	Tarif moyen unitaire		Ecart
		Actuel	Projet	
Monoaxe	61	40.-	40.-	0.-
Véhicule jusqu'à 3500 kg	3 526	116.-	96.-	-20.-
Véhicule dès 3501 kg	9 095	139.-	219.-	+80.-
Effet financier global +658 318 francs, +39,3%				

La part des véhicules affectés à l'usage agricole correspond à 77,2%; la masse fiscale est équivalente.

Chiffre 3

Ce chiffre concerne les plaques professionnelles ou plaques «U». Une majoration plus marquée est prévue pour les véhicules agricoles, justification selon chiffre 2. Ces nouveaux montants sont cohérents avec le chiffre 5 de l'Annexe 1.

	Effectif	Tarif unitaire		Ecart
		Actuel	Projet	
Motocycle, remorque	107	141.-/158.-	150.-	+ ou - néant
Véhicule agricole	63	228.-	300.-	+72.-
Voiture automobile	942	580.-	600.-	+20.-
Effet financier global +23 472 francs, +4,07%				

Chiffre 4

Les motorisations des véhicules de moins de 3500 kilos, en particulier les voitures de tourisme, minibus, voitures de livraison, etc. sont de plus en plus puissantes, nonobstant une cylindrée moyenne en baisse. Il y a 15 ans, un moteur de 1000 cm³ développait en moyenne une puissance de 60 kilowatts; aujourd'hui la puissance développée peut dépasser 100 kilowatts.

Afin de respecter l'équité fiscale, une réduction tarifaire est prévue pour les minibus.

	Effectif	Tarif moyen unitaire		Ecart
		Actuel	Projet	
Voitures de tourisme	185 450	451.-	459.-	+8.-
Minibus	266	895.-	461.-	-434.-
Voitures de livraison	14 440	525.-	437.-	-88.-
Autres véhicules	1 974	496.-	400.-	-96.-
Effet financier global -80 290 francs, -0,09%				

Répartition de l'impact de la révision tarifaire pour les voitures de tourisme

Impact de la révision tarifaire	Effectif	% effectif	Cumul impact en francs
Suppression de la double imposition des voitures avec des plaques interchangeables	11 238	6,1	-2 060 855.-
Allègement de plus de 10%	30 801	16,6	-2 957 268.-
Stable, à savoir + ou - 10% de variation	96 276	51,9	-88 846.-
Majoration comprise entre 11 et 25%	31 603	17,0	+2 699 144.-
Majoration de plus de 25%	12 472	6,7	+2 846 480.-
Majoration théorique, car véhicules étiquette A actuellement exonérés *	3 060	1,7	+1 050 920.-
Total	185 450		+1 495 575.-

* Conformément aux dispositions transitoires prévues à l'article 19, cette mesure entraîne un manco d'environ 1 300 000 francs la première année, respectivement 650 000 francs la deuxième année.

Les véhicules présentant une grosse cylindrée, mais une petite puissance, profitent de cette révision; il s'agit pour l'essentiel de véhicules avec un âge supérieur à la moyenne, qui parcourent un nombre de kilomètres réduits en raison d'une consommation de carburant importante. Les véhicules présentant un rapport puissance/cylindrée élevé sont plus lourdement imposés. Une imposition progressive selon la puissance permet d'imposer plus lourdement les personnes détentrices qui choisissent délibérément un véhicule présentant ces caractéristiques alors que la même fonctionnalité de transport est offerte par un modèle de la même gamme, mais avec une puissance réduite.

Impact selon la répartition actuelle des cylindrées

Cylindrée	Effectif	Tarif moyen actuel	Tarif moyen projet	Ecart cumulé en Fr. et%	
Jusqu'à 1000 cm ³	12 475	320.-	301.-	-233 567.-	-5,8%
Comprise entre 1001 et 1400 cm ³	51 962	397.-	389.-	-401 857.-	-2,0%
Comprise entre 1401 et 1600 cm ³	35 067	412.-	413.-	+37 948.-	+0,3%
Comprise entre 1601 et 1800 cm ³	11 699	427.-	439.-	+141 835.-	+2,8%
Comprise entre 1801 et 2000 cm ³	47 360	475.-	512.-	+1769 991.-	+7,9%
Comprise entre 2001 et 3000 cm ³	22 419	589.-	600.-	+266 336.-	+2,0%
De plus de 3000 cm ³	4 468	871.-	852.-	-85 111.-	-2,2%
Total	185 450	451.-	459.-	+1 495 575.-	+1,8%

Synthèse relative à la composante environnementale

En 2020, il est prévu qu'environ 6780 véhicules de catégorie A vont bénéficier d'une exonération fiscale, celle-ci représente près de 3 000 000 francs. 120 000 voitures vont supporter un malus de 5% afin de couvrir ces exonérations. Selon le projet (art. 11):

Profil	Réduction	Effectif	Réduction cumulée en Fr.
Véhicules avec une étiquette énergie A	-20%	25 182	2 013 891.-
Véhicules électriques ou hydrogènes	-30%	586	105 475.-
Véhicules hybrides, à gaz ou assimilables	-15%	4 097	265 802.-

3640 voitures bénéficieront conjointement d'une réduction étiquette-énergie et énergie/carburant. Au total, ce sont donc 26 225 véhicules qui bénéficieront de réductions. Le nombre de véhicules profitant de réductions selon l'article 11 progressera; ce manco fiscal sera partiellement compensé par la croissance de la puissance moyenne par véhicule. A long terme, un maintien des recettes fiscales pourra être assuré en ajustant le niveau des réductions, le tarif des impôts ou les deux.

Les voitures de tourisme électriques sont intégrées dans le tarif basé sur la puissance. Plus du 90% des modèles sont classées en étiquette-énergie A, la grande majorité bénéficiera de la réduction maximale cumulée de 50%. Voici l'impact pour quelques modèles représentatifs:

Modèle	Puissance	Tarif unitaire		
		Actuel	Projet	Ecart
Renault Zoe	65 kW	352.-	194.-	-158.-
BMW i3	125 kW	465.-	259.-	-206.-
Tesla S 85 D P	568 kW	851.-	631.-	-220.-

Chiffre 5

Le projet prévoit d'imposer les motocycles selon la puissance. L'impact global est minime bien qu'il y ait certaines différences individuelles. Il se justifie de créer 4 échelons d'imposition entre les véhicules d'une puissance de 0 à 11 kilowatts afin d'atténuer les écarts entre l'imposition actuelle et future.

	Effectif	Tarif unitaire		
		Actuel	Projet	Ecart
Motocycle	22 946	165.-	163.-	-2.-
Assimilables aux motocycles	1 679	123.-	125.-	+2.-
Effet financier global -40 852 francs, -1,%				

Chiffre 6

Le projet prévoit d'imposer les camions, tracteurs à sellette et autres véhicules analogues selon leur poids total.

	Effectif	Tarif moyen unitaire		
		Actuel	Projet	Ecart
Camion	1 538	2 328.-	2 317.-	-11.-
Tracteur à sellette	395	2 166.-	2 103.-	-67.-
Autres	226	393.-	524.-	+131.-
Effet financier global -12 168 francs, -0,3%				

Camions: impact de la révision tarifaire selon la répartition par poids total

Poids total	Effectif	Tarif moyen actuel	Tarif moyen projet	Ecart cumulé en Fr. et%	
De 3501 à 7500 kg	201	1 001.-	1 062.-	+12 114.-	+6%
De 7501 à 14000 kg	153	1 407.-	1 537.-	+19 915.-	+9,3%
De 14001 à 20000 kg	343	1 798.-	2 008.-	+72 176.-	+11,7%
De 20001 à 26000 kg	366	2 487.-	2 522.-	+12 690.-	+1,4%
De 26001 à 32000 kg	327	3 170.-	2 967.-	-66 303.-	-6,4%
Dès 32001 kg	148	4 055.-	3 600.-	-67 368.-	-11,2%
Total	1 538	2 328.-	2 317.-	-16 776.-	-0,5%

Le projet favorise les configurations présentant un poids élevé. En effet, les grands véhicules présentent un meilleur rapport charge utile – poids total; les nuisances du transport routier sont réduites.

Tracteurs à sellette: impact de la révision tarifaire selon la répartition par poids total

Les tracteurs à sellette sont actuellement imposés avec un forfait de 2200 francs. Le projet prévoit de passer à une imposition selon le poids total, comme les camions.

Poids total	Effectif	Tarif moyen actuel	Tarif moyen projet	Ecart cumulé en Fr. et%	
De 3501 à 14000 kg	5	2 200.-	1 300.-	-4 500.-	-41%
De 14001 à 20000 kg	337	2 174.-	2 069.-	-35 400.-	-4,8%
De 20001 à 26000 kg	49	2 115.-	2 388.-	+13 385.-	+12,9%
Dès 26001 kg	4	2 076.-	2 450.-	+1 496.-	+18%
Total	395	2 166.-	2 103.-	-25 019.-	-2,9%

Chiffre 7

Le projet prévoit une imposition des autocars selon le poids total. Il est à relever que la LIVA prévoyait une réduction de 33% de cette imposition pour les véhicules servant exclusivement au transport scolaire. Cette réduction était justifiée par le fait que ces transports étaient imposés au nombre de places. Par conséquent, les véhicules de transport scolaire étaient désavantagés dans la mesure où ils sont dotés d'un nombre de places plus élevé en raison de sièges de plus faible dimension.

Cette réduction n'est plus nécessaire dans la LIVAR puisque désormais ce type de véhicule est imposé selon son poids.

	Effectif	Tarif moyen unitaire		
		Actuel	Projet	Ecart
Autocar, bus	265	1 088.-	993.-	-95.-
Effet financier global -25 203 francs, -8,7%				

Autocars et bus: impact de la révision tarifaire selon la répartition par poids total

Poids total	Effectif	Tarif moyen actuel	Tarif moyen projet	Ecart cumulé en Fr. et%	
Véhicules du trafic de ligne	116	Exonéré	Exonéré		
De 3500 à 15 000 kg	84	1 270.-	1 431.-	+13 556.-	+12,7%
Dès 15 001 kg	65	2 796.-	2 200.-	-38 759.-	-21,3%
Total	265	1 088.-	993.-	-25 203.-	-8,7%

Chiffre 8

	Effectif	Tarif moyen unitaire		
		Actuel	Projet	Ecart
Remorque transport de choses	16 949	214.-	185.-	-31.-
Semi-remorque transport de choses	494	1 102.-	539.-	-563.-
Remorque agricole	1 891	32.-	111.-	+79.-
Remorque de travail	1 900	32.-	29.-	-3.-
Caravane	942	92.-	129.-	+37.-
Autre remorque	1 424	144.-	142.-	-2.-
Effet financier global -645 540 francs, -13,9%				

Le projet favorise les remorques et semi-remorques. Il s'agit d'exploiter au maximum les capacités de transport tout en contenant les nuisances du transport routier.

La taxation actuelle des semi-remorques d'un poids total de 34 tonnes et d'une charge utile de 27 tonnes est très élevée en comparaison intercantonale. Elle représente plus du triple de l'impôt tessinois. Avec la réduction proposée, Fribourg resterait malgré tout dans le haut de la fourchette¹. Une même situation prévaut pour les remorques de plus de 3,5 tonnes.

Remorques transport de choses: impact de la révision tarifaire selon la répartition par poids total

Poids total	Effectif	Tarif moyen actuel	Tarif moyen projet	Ecart cumulé en Fr. et%	
De 0 à 3500 kg	16 365	195.–	173.–	-350 030.–	-11 %
Dès 3501 kg	584	851.–	523.–	-191 491.–	-38,5%
Total	16 949	217.–	185.–	-541 521.–	-14,7%

Un effort marqué est fait pour améliorer la compétitivité des entreprises de transport fribourgeoises. Cette mesure les encouragera à payer l'impôt sur les véhicules et les remorques dans le canton.

¹ A titre d'exemple, les semi-remorques (poids total 34 000 kg, charge utile 27 000 kg) sont imposées à hauteur de 300 francs par an dans le canton du Tessin, 350 francs dans le canton de Berne, 370 francs dans les cantons du Valais et de Saint-Gall, 478 francs dans le canton de Neuchâtel et 646 francs dans le canton de Vaud.

6. Conséquences du projet

6.1. Conséquences financières

Dans la mesure où le principe d'un impôt de base déterminé selon la charge utile, le poids ou la cylindrée du véhicule est remplacé par celui d'un impôt de base déterminé selon le poids total ou la puissance du véhicule et que ces deux modes d'imposition ont une certaine corrélation, le nouveau système d'imposition ne devrait pas induire de diminution de la masse fiscale actuelle. Durant les deux premières années d'application de la nouvelle loi, le maintien des droits acquis pour les détenteurs d'un véhicule de catégorie A provoque un manco estimé à 1 300 000 francs la 1^{re} année et à 650 000 francs la 2^e année. Toutefois, la suppression de la double imposition des véhicules en plaques interchangeables est également mise en place progressivement durant la même durée (cf. remarques ad art. 19), ce qui permet de compenser intégralement les montants cités.

Le présent projet de loi ne présente pas de risque financier pour l'Etat et les communes.

6.2. Autres conséquences

Ces nouvelles règles d'imposition entraînent une adaptation importante de la plateforme informatique utilisée pour la perception des impôts. La durée des travaux de mise en œuvre est estimée à 4 mois.

Cela étant, le projet n'aura pas de conséquence sur le plan de la répartition des tâches entre l'Etat et les communes.

Le présent projet est compatible avec le droit de rang supérieur, soit le droit européen, le droit fédéral ainsi que la Constitution cantonale.

L'examen de la durabilité effectué pour le projet de révision sur les critères pertinents de l'évaluation Boussole 21 amène à un résultat favorable du projet de révision.

Annexe

—
Rapport Boussole 21



Botschaft 2018-DSJ-228

10. März 2020

des Staatsrats an den Grossen Rat zum Entwurf des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger (BMfzAG)

1. Ursprung und Notwendigkeit des Entwurfs	14
1.1. Motion «Für eine kohärente und nachhaltige Besteuerung der Motorfahrzeuge»	14
1.2. Grundsatz der Totalrevision	14
2. Neue Besteuerungsformen	15
2.1. Allgemeines	15
2.2. Erste Säule: Grundsteuer	15
2.3. Zweite Säule: Energiekomponente	15
2.4. Dritte Säule: Umweltkomponente	15
3. Ergebnisse der Vernehmlassung	15
4. Revision der Energieetikette per 1.1.2020	16
5. Kommentar zu den einzelnen Artikeln	16
Anhang 1	21
6. Auswirkungen des Entwurfs	26
6.1. Finanzielle Auswirkungen	26
6.2. Sonstige Auswirkungen	26

1. Ursprung und Notwendigkeit des Entwurfs

1.1. Motion «Für eine kohärente und nachhaltige Besteuerung der Motorfahrzeuge»

Die Steuern auf Motorfahrzeugen und Anhängern werden heute in Anwendung des Gesetzes vom 14. Dezember 1967 (BMfzG; SGF 635.4.1) erhoben. Dieses Gesetz, das am 1. Januar 1968 in Kraft trat, setzte die Totalrevision des Gesetzes vom 13. Mai 1960 um, mit der ein neuer Tarif nach Motor-Hubraum anstelle von PS eingeführt wurde (Art. 7).

Mit einer am 12. Februar 2018 eingereichten und gleichentags begründeten Motion beantragten die Grossräte Eric Collomb und Hubert Dafflon eine Überarbeitung der Kriterien zur Besteuerung der Motorfahrzeuge¹. Tatsächlich hatte der technologische Fortschritt die Fahrzeugbranche revolutioniert, namentlich in den Bereichen Antriebstypen, Fahr-

zeugleistung, Schadstoffemissionen und Sicherheit. Trotz der schrittweisen Anpassung der entsprechenden gesetzlichen Grundlage war eine grundlegende Revision der Besteuerungskriterien angezeigt, wobei der Steuerertrag garantiert werden sollte.

Ziel der Motion war eine Besteuerung, die sowohl kohärent ist – indem sie alle Halterinnen und Halter von Fahrzeugen und Anhängern betrifft –, aber auch nachhaltig, indem gleichzeitig die Kriterien Energieverbrauch und Umweltbelastung separat berücksichtigt werden. Am 11. September 2018 nahm der Grosse Rat die Motion an.

1.2. Grundsatz der Totalrevision

Da das Gesetz bereits über 50-jährig ist und mehrmals teilverdient wurde und da die Motion seinen Kern betrifft, wird eine Totalrevision vorgeschlagen, um wieder eine gewisse Klarheit zu erreichen und seine Kohärenz zu verbessern.

¹ Motion 2018-GC-24 Collomb Eric, Dafflon Hubert, Für eine kohärente und nachhaltige Besteuerung der Motorfahrzeuge.

2. Neue Besteuerungsformen

2.1. Allgemeines

Zur Erinnerung: Der Bund finanziert seine Aufgaben und Ausgaben im Bereich Strassenverkehr mit den dafür zugewiesenen Einnahmen. Diese setzen sich zusammen aus der Hälfte der Erträge aus der Mineralölsteuer, aus den Erträgen aus dem Mineralölsteuerzuschlag auf Treibstoffen (MinöstG; SR 641.61) und aus den Nettoerträgen aus der Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen (Autobahnvignette). Der Bund hat zugunsten von energieeffizienten und umweltfreundlichen Fahrzeugen zahlreiche steuerliche Massnahmen ergriffen. So sind Elektrofahrzeuge von der einmaligen Bundessteuer (AStG; SR 641.51) befreit, die bei der ersten Inverkehrsetzung von Personenwagen und Nutzfahrzeugen unter 1,6 Tonnen auf dem nationalen Markt erhoben wird. Diese Steuer entspricht 4% des Fahrzeugwertes. Elektrofahrzeuge sind ausserdem von der eidgenössischen Mineralölsteuer und vom Zuschlag auf Treibstoffen, die vom Treibstoffverbrauch und von der Umweltbelastung des Fahrzeugs abhängen, befreit. Diese machen einen bedeutenden Teil der Betriebskosten eines Fahrzeuges aus. Bei Personenwagen mit einem Verbrennungsmotor sind es über 13%. Dieses Steuersystem hängt *de facto* von der Verwendung und vom Konsum jedes Fahrzeugs ab.

Zusätzlich sind Fahrzeuge über 3,5 Tonnen, die dem Gütertransport dienen und einen Elektroantrieb haben, von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe des Bundes (LSVA, erhoben seit 1. Januar 2001) befreit. Auch die anderen schweren Elektrofahrzeuge, die der pauschalen Schwerverkehrsabgabe (PSVA) unterstehen, namentlich Gesellschaftswagen, sind steuerbefreit.

Mit diesem Gesetzesentwurf wird vorgeschlagen, die Fahrzeuge über 3,5 Tonnen nicht mehr nach der Nutzlast, sondern nach dem Gesamtgewicht zu besteuern. Für Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen wird die Besteuerung nach Hubraum mit einer neuer Besteuerungsform ersetzt, die auf drei Säulen basiert: Fahrzeugleistung, Energieeffizienz und Umweltschutz. Diese Methode wird im Folgenden ausgeführt.

2.2. Erste Säule: Grundsteuer

Mit der Grundsteuer wird eine progressive Besteuerung aufgrund der Fahrzeugleistung (kW) eingeführt. Dieses Prinzip scheint geeignet und allgemein verständlich. Jedes Motorfahrzeug hat eine Leistung, die auf dem Fahrzeugausweis ausgewiesen wird. Die Berücksichtigung des Gewichts für die Ermittlung der Grundsteuer ist nicht sachdienlich, da sich dieses Kriterium auf Elektrofahrzeuge, die mit schweren Batterien ausgestattet sind, negativ auswirkt. Es bestraft zudem die von Familien und Betrieben des zweiten Wirtschaftssektors bevorzugten Minivans und Breaks. Sportwagen mit hoher Leistung und geringem Gewicht werden hingegen bevorzugt.

Da eine signifikante Korrelation zwischen Hubraum und Leistung besteht, können allzu grosse Unterschiede zwischen der aktuellen und der zukünftigen Steuer vermieden werden. Im Übrigen steht die Fahrzeugleistung häufig in Zusammenhang mit der Steuerkraft der fahrzeughaltenden Person.

2.3. Zweite Säule: Energiekomponente

Eine Besteuerungskomponente, die auf der Energieetikette basiert, ist umsetzbar. Die Energieetikette bestimmt die Energie- und Umwelteffizienz der Fahrzeuge. Sie wird vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vergeben, das die in Verkehr stehenden Personenwagen jedes Jahr neu einstuft. Mit dieser Komponente wird die Energieeffizienz von Fahrzeugen mit geringem CO₂-Ausstoss belohnt. Bei der zweiten Säule ist vorgesehen, eine Reduktion der Grundsteuer für Fahrzeuge mit sehr guter Energieetikette (A) zu gewähren. Für alle anderen Kategorien gäbe es keine Reduktion. Vorläufig existiert die Energieetikette nur für Personenwagen. Zu gegebener Zeit soll sie auch für andere Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen verfügbar sein, namentlich für Nutzfahrzeuge und Motorräder.

2.4. Dritte Säule: Umweltkomponente

Mit der Umweltkomponente soll die Energiestrategie 2050 des Bundes umgesetzt werden, indem der Wille des Kantons Freiburg, saubere Treibstoffe zu bevorzugen, aufgezeigt wird. Bei Fahrzeugen mit ausschliesslichem Elektro- oder Wasserstoffantrieb würde eine reduzierte Grundsteuer anfallen, die mit der Reduktion der Energiekomponente kumulierbar wäre. Auch Fahrzeuge mit Hybrid- oder Gasantrieb würden vorübergehend von einer ebenfalls kumulierbaren Steuerreduktion profitieren. Für Fahrzeuge mit Benzin- oder Dieselmotor würde keine Reduktion gewährt.

3. Ergebnisse der Vernehmlassung

Das externe Vernehmlassungsverfahren dauerte von 8. Juli bis 15. Oktober 2019. Es wurden 44 Stellen angehört, wovon sich 32 zum Vorentwurf des Gesetzes geäussert haben.

Allgemein wurde der Vorentwurf von der Mehrheit der angehörten Stellen mit Begeisterung aufgenommen und es gab keine grundsätzlichen Einwände, weder gegen die Zweckmässigkeit einer Gesamtrevision der Gesetzgebung über die Besteuerung der Fahrzeuge, noch gegen das vorgeschlagene System mit drei Säulen.

Einige Stellen hinterfragen allerdings die Besteuerung der Fahrzeuge nach ihrer Leistung und ziehen dem eine Besteuerung nach Hubraum oder Gesamtgewicht vor. Weiter unten in dieser Botschaft wird erläutert, weshalb die Besteuerung der Fahrzeuge nach ihrer Leistung dennoch am zielführendsten ist (s. Kommentar zu Art. 10).

Die Steuerreduktionen für Fahrzeuge mit guter Ökobilanz wurden sehr positiv aufgenommen. Alle angehörten Stellen ziehen diese Lösung einem System vor, in dem Fahrzeuge mit weniger günstiger Ökobilanz bestraft werden, wie dies im aktuellen BMfzG der Fall ist. Einige Stellen bedauern jedoch, dass die vollständige Steuerbefreiung von Fahrzeugen der Kategorie A aufgegeben wurde. Das neue System kommt ihnen jedoch mittelfristig stärker zugute und erfüllt damit die Erwartungen der Motionsurheber. Im Übrigen wurde auch eine Ausdehnung der Steuerreduktionen auf Fahrzeuge über 3500 kg gefordert. Da jedoch in diesem Bereich auf Bundesebene bereits starke Anreize bestehen, wurde dieser Vorschlag nicht in den vorliegenden Entwurf aufgenommen (s. Kommentar zu Art. 11).

Schliesslich fordern bzw. kritisieren zahlreiche Stellen verschiedene Steuerbefreiungen. Der in Vernehmlassung geschickte Vorentwurf war in Bezug auf den Personenkreis, der von der Steuer befreit werden kann, zu wenig flexibel ausgestaltet. Um dieser Tatsache Rechnung zu tragen, soll der Staatsrat nun per Beschluss andere Stellen bezeichnen kann, die ganz oder teilweise von der Fahrzeugsteuer befreit werden können (s. Kommentar zu Art. 5).

Die Struktur des Gesetzesentwurfs wurde nicht grundlegend geändert und es wurden im Wesentlichen formale Änderungen vorgenommen.

4. Revision der Energieetikette per 1.1.2020

Infolge einer grösseren Revision der Verordnung über die Anforderungen an die Energieeffizienz (EnEV), die der Bundesrat am 23. Oktober 2019 genehmigt hat, präsentierte das UVEK im November 2019 eine Änderung der Kriterien für die Energieetikette per 1. Januar 2020, die zur Folge hat, dass die Zahl der Fahrzeuge mit Energieetikette A oder B erheblich ansteigt. Dies hat natürlich erhebliche Auswirkungen, denn der in Vernehmlassung geschickte Vorentwurf sah für Fahrzeuge der Kategorie A eine Reduktion von 20% und für Fahrzeuge der Kategorie B eine solche von 10% vor.

Mit der alten Klassierung und ohne Anpassung des Entwurfs hätten 15 577 Fahrzeuge eine Reduktion erhalten, was einem Betrag von 1 099 917 Franken entsprochen hätte. Neu wären 46 980 Fahrzeuge betroffen und die kumulierte Steuerreduktion würde sich auf 3 000 000 Franken belaufen.

Um mit dem Entwurf ein finanzielles Gleichgewicht zu erreichen und gleichzeitig das in Vernehmlassung geschickte Reduktionssystem beizubehalten, müsste der Tarif von Ziffer 4 in Anhang 1 um 8–9 Franken pro Fahrzeug signifikant erhöht werden. Überdies entstünde ein gewisser Giesskanneffekt ohne grossen Anreiz, weil rund 47 000 Fahrzeuge in den Genuss einer Steuerreduktion kämen. Dies bei einem Fahrzeugpark von rund 190 000 Personenwagen.

Um dies zu vermeiden, wird dem Grosse Rat eine Anpassung von Artikel 11 Abs. 1 vorgeschlagen. So sollen nur noch Personen, die ein Fahrzeug mit Energieetikette A halten, eine Steuerreduktion erhalten.

Mit diesem Vorschlag wird der erwähnte Giesskanneffekt reduziert, weil nur noch 25 182 anstatt 46 980 Fahrzeuge dank ihrer Energieetikette von der Steuerreduktion profitieren.

Der Tarif von Ziffer 4 in Anhang 1 des BMfzAG steigt so lediglich um 5 Franken pro Fahrzeug.

Da die meisten Fahrzeuge, die in der Kategorie B klassiert waren, nun zur Kategorie A gehören, stellt dies nur für wenige fahrzeughaltende Personen, deren Fahrzeug weiterhin zur Kategorie B gehört, eine Verschlechterung gegenüber dem System des Vorentwurfs dar.

Anstelle der 15 577 Fahrzeuge, die mit dem Vorentwurf dank ihrer Energieetikette eine Steuerreduktion erhalten hätten, steigt diese Zahl nun auf 25 182.

5. Kommentar zu den einzelnen Artikeln

Artikel 1

Diese Bestimmung enthält den Zweck und den Geltungsbereich des vorliegenden Gesetzesentwurfs. Im Gesetz über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger vom 14. Dezember 1967 (BMfzG; SGF 635.4.1) fehlt eine solche Bestimmung.

Die Bestimmung übernimmt im Wesentlichen Artikel 1 Abs. 1 des aktuellen Gesetzes. Das Bundesrecht legt fest, welche Fahrzeuge in unserem Kanton besteuert werden. Massgebend ist also die Stationierung auf Freiburger Gebiet. Allerdings wurde der Ausdruck «Halter von Motorfahrzeugen und Anhängern» durch den in der Bundesgesetzgebung verwendeten Begriff «Fahrzeuge mit Kontrollschildern» ersetzt. Das Kriterium der Fahrzeuge mit Kontrollschildern ersetzt das Kriterium des aktuellen Gesetzes, nach dem alle Fahrzeuge, die «auf öffentlichen Strassen verkehren», besteuert wurden.

Artikel 2

Mit der einfachen und klaren Formulierung von Absatz 1 kann die zuständige Behörde alle Fahrzeuge, die unter das BMfzAG fallen, besteuern.

Mit dem zweiten Absatz, werden das System der Rückvergütung an die Gemeinden und der entsprechende Prozentsatz (20%) vorläufig beibehalten, da keine Änderung der Aufteilung zwischen Staat und Gemeinden vorgesehen ist. Dieser Betrag wird nach Abzug der Erhebungskosten geschuldet. Der Abzug wird damit begründet, dass die Arbeit, die in Anwendung des BMfzAG von den Gemeinden verlangt wird (s. Kommentar zu Art. 16) im Wesentlichen eine exakte

Rückerstattung an die Gemeinden ermöglicht. Demnach ist es gerechtfertigt, ihnen die Erhebungskosten aufzuerlegen.

Artikel 3

Mit diesem Artikel wird die zuständige Behörde, d.h. das Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt (ASS), festgelegt. Das ASS erfüllt alle Aufgaben, die ihm das Gesetz über das Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt (ASSG; SGF 122.23.7) überträgt.

Absatz 2 übernimmt Artikel 1 des aktuellen Ausführungsbeschlusses zum Gesetz über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger (BMfzB; SGF 635.4.11), den der Staatsrat aufheben wird. Der Absatz sieht vor, dass das ASS dafür zuständig ist, die Steuerkategorie der einzelnen Fahrzeuge festzulegen. Es geht also nicht darum, die Energieetiketten der Fahrzeuge zu erteilen (s. Kommentar zu Art. 11) oder die Klassierung des Fahrzeugtyps vorzunehmen (s. Kommentar zu Art. 8). Dafür ist weiterhin der Bund zuständig. Vielmehr soll das ASS Fahrzeuge, die neu auf den Markt kommen, besteuern können, indem es eine Verbindung zwischen den auf Bundesebene festgelegten Fahrzeugkategorien und den Kategorien von Anhang 1 BMfzAG herstellt.

Artikel 4

Diese Bestimmung übernimmt den aktuellen Artikel 3, wobei der Fahrzeugeigentümer nicht mehr erwähnt wird. Die Steuer wird nur mehr von der fahrzeughaltenden Person im Sinne von Artikel 11 SVG geschuldet, d.h. von der im Fahrzeugausweis vermerkten Person. Dies ist faktisch bereits heute der Fall. Mit dem Begriff «Person» bzw. «fahrzeughaltende Person» werden sowohl natürliche als auch juristische Personen bezeichnet, die beide Fahrzeuge halten können.

Artikel 5

Dieser Artikel führt aus, welche öffentlichen Unternehmen und Einrichtungen von einer Steuerbefreiung profitieren. Absatz 1 Bst. a übernimmt den aktuellen Artikel 5, der bestimmt, dass die Fahrzeuge öffentlich konzessionierter Betriebe für Personentransporte nach Fahrplan von der Fahrzeugsteuer befreit sind.

Die Fahrzeuge des Feuerwehrdienstes sind gemäss Absatz 1 Bst. b ebenfalls ganz von der Steuer befreit, weil sie für ihre Tätigkeit auf einen grossen Fahrzeugpark angewiesen sind. Bei den anderen Blaulichtorganisationen ist die Steuerbefreiung nicht gerechtfertigt. Die Ambulanzdienste überwälzen die Kosten, einschliesslich des Steuerbetrags, auf ihre Kundschaft.

Absatz 1 Bst. c sieht die Steuerbefreiung für Fahrzeuge im Besitz von staatlichen Einrichtungen vor, was der gängigen Praxis entspricht, die das ASS und die Finanzdirektion

(FIND) beschlossen haben. Davon ausgenommen sind die Fahrzeuge von acht Einrichtungen mit eigener Rechtspersönlichkeit mit einem Fahrzeugpark von 161 Fahrzeugen. Die «historische» Praxis der Steuerbefreiung von staatlichen Einrichtungen, die seit vielen Jahren gilt, wurde in den Entwurf aufgenommen. Sie ist heute immer noch sinnvoll, weil sich der Staat ohne die Steuerbefreiung selbst besteuern müsste, was keinen Sinn ergibt.

Gemäss Absatz 2 dieser Bestimmung werden die Fahrzeuge von mittellosen Personen mit verminderter Mobilität und Fahrzeuge, die dem Transport solcher Personen dienen und einer im gleichen Haushalt lebenden, mittellosen Person gehören, nicht oder nur teilweise besteuert. Dies betrifft momentan 172 Fahrzeuge.

Absatz 3 schlägt vor, die Bedingungen für diese Steuerbefreiung der Einfachheit halber mit einer Verordnung des Staatsrats genau festzulegen. Der Absatz sieht auch vor, dass der Staatsrat eine Liste von gemeinnützigen Vereinen und Organisationen erlassen kann, die für ihre Fahrzeuge eine Steuerbefreiung oder -reduktion erhalten können. Dadurch dass diese Kompetenz dem Staatsrat erteilt wird, lässt sich eine gewisse Flexibilität garantieren, namentlich damit sichergestellt ist, dass die so von der Steuer befreiten Institutionen ihren gemeinnützigen Zweck weiterhin zufriedenstellend erfüllen können.

Absatz 4 erinnert daran, dass Diplomaten- und Konsularfahrzeuge entsprechend den geltenden Bestimmungen des internationalen Rechts ebenfalls steuerbefreit sind.

Artikel 6

Es wird vorgeschlagen, bei Fahrzeugen mit Wechselschildern nur die Steuer für das höchstbesteuerte Fahrzeug zu erheben, wie dies in den meisten Kantonen der Fall ist. Momentan wird noch ein Anteil von 40% der eigentlichen Steuer für das weniger besteuerte Fahrzeug verlangt. Dies ist eine Doppelbesteuerung, die den aktuellen fahrzeughaltenden Personen sowie den Zuzügerinnen und Zuzüglern aus anderen Kantonen missfällt. Mit Artikel 19 Abs. 2 des Entwurfs wird vorgeschlagen, diese Form der Doppelbesteuerung schrittweise abzuschaffen.

Die Abschaffung der Doppelbesteuerung hat zur Folge, dass die gesamte Besteuerungsskala um rund 3% angehoben werden muss. Für einen Personenwagen entspricht dies einer konkreten Erhöhung um 15 Franken, d.h. dem Preis von weniger als 10 Litern Benzin im Jahr.

Anzumerken ist auch, dass Fahrzeuge, die über 30 Jahre alt sind und zu Sammlerzwecken gehalten werden, gemäss Bundesrecht alle mit denselben Kontrollschildern verkehren dürfen. Die Abschaffung der Steuer für das zweite Fahrzeug gilt auch in diesem Fall.

Artikel 7

Diese Bestimmung betrifft Fahrzeuge mit auswechselbarer Karosserie, d.h. Fahrzeuge mit zwei Konfigurationen. Es ist vorgesehen, dasselbe Prinzip wie in Artikel 6 anzuwenden. Von dieser Bestimmung sind u.a. folgende Fahrzeuge betroffen: Sattelschlepper, auf denen ein Tragraum oder eine Lademulde angebracht werden kann und die so zu Lastwagen werden; Pickups, auf denen ein Wohnmodul angebracht werden kann, und die so zu leichten Motorwagen werden; Motorrad-Seitenwagen, bei denen die Gondel entfernt werden kann, und die so zu Motorrädern werden.

Artikel 8

Diese Bestimmung regelt die Besteuerungsmodalitäten. Absatz 1 bestimmt, dass der Steuerbetrag für jede Fahrzeugart entsprechend den Kategorien und der Skala in Anhang 1 des Gesetzesentwurfs festgelegt wird. Der Anhang 1 sieht 8 Kategorien vor, die wiederum nach Gewicht (kg) oder Leistung (kW) in Unterkategorien unterteilt sind. Absatz 2 führt aus, dass die Klassierung der Fahrzeugarten nach der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) erfolgt. Absatz 3 übernimmt Artikel 14 des aktuellen Gesetzes betreffend «Änderung am Fahrzeug».

Artikel 9

Diese Bestimmung sieht vor, dass der Staatsrat den Steuertarif an den Jahresindex der Konsumentenpreise anpassen kann, sofern dieser sich um mindestens 5% verändert hat. Die Beträge des Tarifs (Anhang 1 des Gesetzes) entsprechen dem Stand von 101,7 Punkten mit Dezember 2015 (100 Punkte) als Basis. Bei negativer Teuerung ist die Anpassung hingegen ausgeschlossen.

Momentan ist der Grosse Rat für Anpassungen zuständig. Als Gesetzgeber kann er mit einer Revision von Anhang 1 in jedem Fall Tarifänderungen vornehmen.

Mit der Übertragung der Kompetenz an den Staatsrat lässt sich das System der Tarifanpassung an den durchschnittlichen Jahresindex der Konsumentenpreise harmonisieren. Der Staatsrat ist nämlich ebenfalls für diesen Bereich zuständig, unter anderem gemäss Artikel 1^{bis} des Gesetzes vom 25. September 1974 betreffend die Besteuerung der Schiffe (SGF 635.4.2).

Artikel 10

Diese Bestimmung stellt zusammen mit Artikel 11 die Hauptkonkretisierung der Motion dar und ersetzt den aktuellen Artikel 7. Die Artikelüberschrift wird beibehalten.

Absatz 2 beinhaltet den Kern des Entwurfs: Er definiert die Grundsteuer, die neu auf dem Besteuerungskriterium der Leistung basiert. Diese wird gemäss Typengenehmigung, gegebene-

nenfalls gemäss Übereinstimmungsbescheinigung festgelegt und ersetzt die Besteuerung nach Hubraum. Die neue Bestimmung bezieht sich bei Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von höchstens 3500 kg auf deren Leistung. Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3500 kg werden nicht mehr wie heute nach der Nutzlast, sondern nach dem Gewicht besteuert.

Mittelfristig wird die Berücksichtigung des Motor-Hubraums nicht mehr in allen Fällen möglich sein, da der Anteil der Elektrofahrzeuge zunimmt und diese keinen Hubraum haben. Zudem wäre die Festlegung eines Messwerts aufgrund von Gewicht und Hubraum, der in einem zweiten Schritt an ein progressives Tarifsysteem geknüpft wäre, für die fahrzeughaltenden Personen schwer nachvollziehbar. Aus demselben Grund dient auch der von einem Fahrzeug verursachte Lärm nicht als Faktor für die Berechnung der Besteuerungsgrundlage. Zudem wird die Lärmbelästigung durch Fahrzeuge auf Bundesebene berücksichtigt, indem die technischen Anforderungen bei der ersten Inverkehrsetzung von Fahrzeugen schrittweise angehoben werden.

In der Vernehmlassung hinterfragten einige Stellen die Besteuerung der Fahrzeuge nach ihrer Leistung und zogen dem eine Besteuerung nach Hubraum oder Gesamtgewicht vor. Diese Vorschläge widersprechen jedoch der Motion Collomb/Dafflon, die der Grosse Rat gutgeheissen hat. Mit der Fahrzeugleistung als Besteuerungskriterium lässt sich sowohl die Ökobilanz des Fahrzeugs als auch die Steuerkraft der fahrzeughaltenden Person sachgerecht berücksichtigen. Je grösser die Leistung eines Fahrzeugs, desto wahrscheinlicher ist es, dass auch seine Umweltbelastung und sein Kaufpreis hoch sind. Für Fahrzeuge mit günstiger Ökobilanz sind Steuerreduktionen vorgesehen (s. Kommentar zu Art. 11).

Gemäss Absatz 1 werden Motorfahräder, Traktoren, Arbeitsmaschinen und Arbeitskarren, Motorkarren und Fahrzeuge mit Berufsschildern pauschal besteuert. Für Anhänger, Transportsattelanhänger und andere Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3500 kg sieht Absatz 3 eine Besteuerung nach Gesamtgewicht vor. Diese Lösung, die die aktuelle Besteuerung nach Nutzlast ersetzt, erhöht die aktuell angewandten Tarife nicht.

Die verschiedenen Fahrzeugarten werden im Bundesrecht definiert.

Artikel 11

Die Bestimmung mit der Überschrift «Reduktion für die Benützung besonders verbrauchs-, energie- und emissions-effizienter Fahrzeuge» setzt die zweite und dritte Säule des neuen Fahrzeugbesteuerungssystems um.

Der erste Absatz führt die zweite Säule ein und sieht unter anderem für besonders energieeffiziente Fahrzeuge eine Steuerreduktion vor. Die Bestimmung bezieht sich auf die Energieetikette, welche die Bundesbehörden für das betreffende

Steuerjahr vergeben. Vorgesehen ist eine Reduktion von 20% für Fahrzeuge mit einer Energieetikette der Kategorie A. Das UVEK überprüft die Kriterien der einzelnen Kategorien jährlich. Dadurch ist sichergestellt, dass die Energieetiketten und damit auch die im BMfzAG vorgesehenen Steuerreduktionen regelmässig an die technische Entwicklung angepasst werden. Es sei hier noch einmal betont, dass der Bund für die Erteilung der Energieetiketten zuständig ist und das ASS diese Entscheide lediglich in der Besteuerungsskala umsetzt.

Der zweite Absatz führt die dritte Säule ein und legt für Fahrzeuge, die ausschliesslich mit Elektrizität oder Wasserstoff angetrieben werden, sowie für solche mit Hybrid-, Gas- oder ähnlichem Antrieb eine zusätzliche Reduktion vor. Im ersten Fall sind 30% vorgesehen, im zweiten Fall 15%.

Die in der zweiten und dritten Säule vorgesehenen Reduktionen sind kumulierbar und gelten für Fahrzeuge, deren Gesamtgewicht höchstens 3500 kg beträgt. Mit der Möglichkeit zur Kumulierung der Reduktionen können die verbrauchseffizientesten Fahrzeuge eine Steuerreduktion von bis zu 50% erreichen. Demnach ist dieses System vorteilhafter als das bisherige, denn die Reduktion gilt solange, wie die Fahrzeuge den gesetzlichen Kriterien entsprechen, während das BMfzG eine Steuerbefreiung für insgesamt höchstens drei Jahre vorsieht.

Die Reduktionen sind nicht auf schwere Fahrzeuge anwendbar, da die meisten von ihnen der LSVA oder der PSVA unterstehen. Diese Bundessteuer sanktioniert Fahrzeuge mit einer ungünstigen Ökobilanz stark. Eine Ausweitung der kantonalen Reduktionen hätte keine Wirkung.

Artikel 12

Diese Bestimmung legt Steuerperiode und Zahlungsart fest. Der Artikel ist eine Kombination der aktuellen Artikel 6 und 9, mit Anpassung an die neue Form der Besteuerung von Fahrzeugen und Anhängern.

Absatz 1 betrifft die Steuerperiode, wobei Artikel 6 Abs. 3 BMfzG übernommen und präzisiert wird. Der Grundsatz der jährlichen Besteuerung wird beibehalten und ein Vorbehalt für den Fall einer Abgabe der Kontrollschilder während des Steuerjahres eingefügt.

Absatz 2 entspricht im Wesentlichen dem Inhalt von Artikel 9 Abs. 1 des aktuellen Gesetzes, wobei die Steuer für Fahrzeuge der Kategorien 1–2 des Tarifs in Anhang 1 in einem Mal zahlbar ist. In diesem Absatz ebenfalls übernommen wird Artikel 6 Abs. 1 BMfzG, denn die Steuer für Motorfahräder ist weiterhin unteilbar und jährlich zu entrichten. E-Bikes werden weiterhin nicht besteuert.

Absatz 3 ergänzt den vorigen Absatz und aktualisiert Artikel 9 Abs. 2 BMfzG. Er sieht vor, dass die Steuer für Fahrzeuge der Kategorien 3–8 des Tarifs in Anhang 1 in ein oder

zwei Raten zahlbar ist. Der Absatz legt auch fest, wann die zwei Raten fällig werden.

Die Absätze 4 und 5 regeln die Modalitäten bei einem Fahrzeugwechsel während des Jahres und beim Ersatz eines Fahrzeugs im Sinne der Bundesvorschriften.

Artikel 13

Diese Bestimmung führt den Grundsatz ein, wonach bei einer zeitweiligen Abgabe der Kontrollschilder die zu viel bezahlte Steuer angerechnet wird. Es handelt sich um eine Vereinfachung, mit der unnötiger administrativer Aufwand und Kosten vermieden werden. Rückerstattungen auf Anfrage lassen sich mit dieser Bestimmung allerdings nicht ausschliessen.

Artikel 14

Momentan bestimmt Artikel 10 BMfzG, dass die Kontrollschilder entzogen werden, wenn der geschuldete Steuerbetrag nicht innert Monatsfrist nach Fälligkeit bezahlt wird. Absatz 1 von Artikel 14 des Entwurfs übernimmt dieses Prinzip, indem ausgeführt wird, dass der Entzug der Kontrollschilder und des Fahrzeugausweises – der im aktuellen Gesetz nicht erwähnt wird – «nach einer Mahnung» erfolgt.

Absatz 2 präzisiert, dass die Polizei den Fahrzeugausweis und die Kontrollschilder des Fahrzeugs entzieht, wenn die Angelegenheit nicht innert der im Entzugsentscheid gewährten Frist geregelt wird. Ausgeführt wird dies von der Kantonspolizei Freiburg oder vom Polizeikorps eines anderen Kantons, wenn die fahrzeughaltende Person in der Zwischenzeit den Wohnkanton gewechselt hat.

Aus Gründen der Transparenz und der Klarheit wird empfohlen, dieses Verfahren in den Entwurf zu integrieren.

Artikel 15

Diese Bestimmung übernimmt Artikel 12 des aktuellen Gesetzes. Es wurde jedoch eine terminologische Änderung vorgenommen: Die «fahrzeughaltende Person» ersetzt den «Fahrzeughalter und -eigentümer». Am 31. März 1998 hat der Staatsrat die Empfehlungen zur sprachlichen Gleichbehandlung von Frau und Mann, welche die Staatskanzlei und das Amt für Gesetzgebung erarbeitet haben, genehmigt. Seither gelten sie für alle Texte der kantonalen Verwaltung. Es wird den Autorinnen und Autoren überlassen, welche Form der nicht-diskriminierenden Formulierung sie wählen.

Nach der Vernehmlassung wird zudem vorgeschlagen, dass alle Fristen dieser Bestimmung die Verjährung und nicht die Verwirkung der Rechte betreffen. Im Gesetzesentwurf wird nun dieselbe Terminologie verwendet, wie im Gesetz vom 6. Juni 2000 über die direkten Kantonssteuern (DStG; SGF 631.1). Bei langen Verfahren zur Anfechtung der Besteuerung wird zudem die Verjährungsfrist ausgesetzt.

Artikel 16

Diese Bestimmung übernimmt im Wesentlichen Artikel 13 des aktuellen Gesetzes. Es wird vorgeschlagen, die Bezeichnung «der Vorsteher der Einwohnerkontrolle» im Sinne der oben erwähnten Empfehlungen zur sprachlichen Gleichbehandlung von Frau und Mann durch «die Person, die der Einwohnerkontrolle vorsteht» zu ersetzen. Aus Gründen der Lesbarkeit ist es wünschenswert, wann immer möglich eine neutrale oder geschlechtsfreie Formulierung zu wählen.

Absatz 3 dieser Bestimmung verweist auf Artikel 74 Abs. 5 der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr vom 27. Oktober 1976 (VZV; SR 741.51). Im BMfzAG wurde eine allgemeine Formulierung gewählt, damit bei einer Gesetzesänderung auf Bundesebene keine Revision nötig ist.

Artikel 17

Da die Zahl der in Verkehr stehenden Fahrzeuge stetig zunimmt, ist für den Fall einer Anfechtung der Steuer die Einsprache beim ASS vor einer allfälligen Beschwerde beim Kantonsgericht vorzusehen. Eine solche Bestimmung ist im BMfzG seit 1. Januar 1992 (Art. 14a «Rechtsmittel») in Kraft. Allerdings ist zusätzlich der Artikel anzugeben, in dem das Beschwerdeverfahren geregelt wird, d.h. Artikel 103 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege (VRG; SGF 150.1).

Artikel 18

Diese Bestimmung übernimmt Artikel 15 des aktuellen Gesetzes.

Das Beschwerdeverfahren richtet sich nach der Schweizerischen Strafprozessordnung, was zu didaktischen Zwecken in Absatz 2 der Bestimmung angegeben wird.

Artikel 19

Momentan wird die Besteuerung der Personenwagen nach Hubraum im BMfzG entsprechend der Energie- und Umwelteffizienz abgestuft, d.h. nach dem System der Energieetikette. Ziel von Absatz 1 dieser Übergangsbestimmung ist es, die Halter/innen von Fahrzeugen der Kategorie A, die kürzlich in Verkehr gesetzt wurden, nicht zu benachteiligen. Diese werden gemäss Artikel 7 Abs. 2 Bst. a BMfzG ab ihrer ersten Inverkehrsetzung für die Dauer von drei Kalenderjahren von der Steuer befreit. Nun wird für sie unter den gleichen Bedingungen ein Residualanspruch beibehalten. Betroffen sind zwei Altersklassen (Anzahl Fahrzeuge: 4500). Das erworbene Recht wird somit während 2 resp. 1 Jahr beibehalten.

Artikel 6 des Entwurfs sieht zudem vor, dass bei Wechselschildern die Teilbesteuerung des geringer besteuerten Fahrzeugs abgeschafft wird. In Absatz 2 des Artikels wird vorgeschlagen, diese Form der Doppelbesteuerung schrittweise

aufzuheben, indem anstelle des heutigen Anteils von 40% der Steuer im ersten Jahr der Gesetzesanwendung 20% und im zweiten Jahr 10% erhoben werden.

Absatz 3 dieses Artikels betrifft Lastwagen, die abwechselnd mit denselben Wechselschildern verkehren und bei denen die schrittweise Abschaffung der Besteuerung des zweiten Lastwagens vorgesehen ist.

Mit diesen beiden Absätzen, die mit Absatz 1 zusammenhängen, lässt sich das finanzielle Gleichgewicht des Entwurfs sicherstellen bzw. der Ertragsausfall minimieren, den der Kanton bei Inkrafttreten des BMfzAG decken muss.

So wird der Staat in den ersten zwei Jahren nach Inkrafttreten des BMfzAG auf neu in Verkehr gesetzten Fahrzeugen der Kategorie A keine Steuer erheben. Würde die Besteuerung des zweiten Fahrzeugs bei Wechselschildern sofort abgeschafft, so würde dies für den Kanton einen Totalausfall bedeuten.

Das vorgeschlagene Übergangssystem ist eine Lösung, die sowohl den Interessen der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler, wie auch den Interessen des Staates Freiburg Rechnung trägt und die deshalb beibehalten werden sollte.

ANHANG 1

Die kantonale steuerliche Belastung von Motorfahrzeugen und Anhängern ist hoch. Sie entspricht einem Index von 117 Punkten bei einem Schweizer Mittel von 100 Punkten, wodurch der Kanton Freiburg auf dem 8. Rang liegt. Der höchste Wert (1. Rang) liegt bei 136 Punkten und der niedrigste bei 62 Punkten.

Anfang der 2000er-Jahre wurde das zugelassene Gesamtgewicht für schwere Fahrzeuge schrittweise von 28 auf 40 Tonnen angehoben. Die Besteuerung wurde aufgrund der progressiven Tarife verschärft; die Mehrheit der Kantone hat diese Situation korrigiert. Der Kanton Freiburg hat zwei Korrekturen vorgenommen: eine durchschnittliche Senkung um 10% im Jahr 2006 und eine um 5% im Jahr 2012. Diese Senkungen wurden aber durch Anpassungen aller Tarife des BMfzG neutralisiert, und zwar durch die Indexierung von 5% im Jahr 2006 und die Erhöhung um 10% im Jahr 2014. Für die Anhänger und Sattelanhänger ist eine Tarifsenkung vorgesehen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Transportunternehmen zu erhalten. Diese Senkung sollte schlussendlich neutralisiert werden, da diese Massnahme die Unternehmen ermutigt, die Fahrzeugsteuer im Kanton Freiburg zu zahlen. Es ist zu betonen, dass die Festlegung des Stationierungsortes und demzufolge des Ortes der Besteuerung von Lastwagen, Anhängern, Sattelmotorfahrzeugen und Bussen aufgrund des kantonsübergreifenden und sogar internationalen Einsatzes der Transportfahrzeugflotten delikater ist.

Anhang 1: Tarif	Bestand	Kumulierte Steuern in KCHF		
		Aktuell	Entwurf	Differenz
Ziffer 1 (Motorfahrräder)	7 868	193	198	+5
Ziffer 2 (Traktoren, Arbeitsmaschinen und ähnliche Motorfahrzeuge)	12 682	1 674	2 332	+658
Ziffer 3 (Händlerschilder)	1 112	577	600	+23
Ziffer 4 (Personenwagen und ähnliche Motorfahrzeuge)	202 130	92 420	92 340	-80
Ziffer 5 (Motorräder und ähnliche Motorfahrzeuge)	24 625	3 985	3 944	-41
Ziffer 6 (Lastwagen, Sattelschlepper und ähnliche Motorfahrzeuge)	2 159	4 525	4 512	-13
Ziffer 7 (Gesellschaftswagen, Bus)	265	288	263	-25
Ziffer 8 (Anhänger, Transportsattelanhänger)	23 600	4 639	3 993	-646
Total	274 441	108 301	108 182	-119

Bei allen Mengen-/Frankenanalysen entspricht der Bestand dem Fahrzeug- und Anhängerpark am 1. März 2019 mit Ausnahme der Motorräder, für die der Bestand am 30. September 2018 berücksichtigt wurde, um den saisonalen Effekt der winterlichen Ausserverkehrssetzungen zu vermeiden. Eine Aktualisierung dieser Analysen ist nicht nötig, denn der Umfang und die Zusammensetzung des Fahrzeugparks haben sich im vergangenen Jahr kaum verändert (+1,4% per 30. September 2019).

Der berechnete durchschnittliche Einheitstarif liegt aufgrund der Wechselschilder, d. h. wenn mehrere Fahrzeuge abwechselnd mit den gleichen Schildern verkehren, oft unter dem veröffentlichten Einheitstarif. Das Fahrzeug mit der geringsten steuerlichen Belastung wird aktuell mit 40% bzw. bei Lastwagen mit 20% besteuert. Der Entwurf sieht eine vollständige Steuerbefreiung für das Fahrzeug mit der geringsten steuerlichen Belastung vor.

Ziffer 1

4944 Motorfahrräder sind steuerpflichtig. Die 2924 E-Bikes, die mit 45 km/h immatrikuliert sind, sind weiterhin von der Steuer befreit. Im Moment ist diese Befreiung in Artikel 1b Abs. 4 des aufzuhebenden Ausführungsbeschlusses des BMfzG vorgesehen.

	Bestand	Einheitstarif		
		Aktuell	Entwurf	Differenz
Motorfahrräder	4944	39.–	40.–	+1.–
E-Bikes mit Kontrollschild	2924	0.–	0.–	0.–
Finanzielle Gesamtwirkung +4944 Franken, +2,6%				

Ziffer 2

Die auf den Markt gebrachten Traktoren, Arbeitsmaschinen usw. verzeichneten im Lauf der Jahre eine starke Zunahme des Gewichts, der Fahrzeuggrösse und der Antriebsstärke. Parallel dazu wurde die Höchstgeschwindigkeit für Landwirtschaftsfahrzeuge auf 40 km/h angehoben; die Nutzung und die Belastung des Strassennetzes durch diese Fahrzeuge, die pauschal

besteuert werden, sind gestiegen. Der Entwurf sieht für Traktoren und landwirtschaftliche Arbeitsmaschinen nun die Schaffung einer neuen Tarifstufe ab 3,5 Tonnen vor, wie dies bereits bei den industriellen Arbeitsmaschinen der Fall ist. Mit dieser neuen Tarifstufe soll die Steuergerechtigkeit zwischen den fahrzeughaltenden Personen gewährleistet werden. Zum Vergleich: Die Steuer für Lastwagen mit einem Gesamtgewicht von 3,5 bis 7,5 Tonnen und jene für Lastwagen über 7,5 und bis 14 Tonnen wird 1100 Franken bzw. 1600 Franken betragen. Das Gesamtgewicht der meisten neu in Verkehr gesetzten Traktoren liegt zwischen 8 und 12 Tonnen; die durchschnittliche Besteuerung eines Traktors von über 3,5 Tonnen in der Höhe von 240 Franken ist folglich gerechtfertigt. Schliesslich sind die Schadstoffemissionen bei allen Fahrzeugen zurückgegangen und es ist deshalb nicht gerechtfertigt, diese bei der Festsetzung des Steuerbetrags für Landwirtschaftsfahrzeuge besonders zu berücksichtigen.

	Bestand	Durchschnitt Einheitstarif		
		Aktuell	Entwurf	Differenz
Einachser	61	40.–	40.–	0.–
Fahrzeug bis 3500 kg	3526	116.–	96.–	-20.–
Fahrzeug ab 3501 kg	9095	139.–	219.–	+80.–
Finanzielle Gesamtwirkung +658 318 Franken, +39,3%				

Der Anteil der Fahrzeuge für die landwirtschaftliche Nutzung entspricht 77,2% mit gleichwertigem Steuerertrag.

Ziffer 3

Diese Ziffer betrifft die Händlerschilder oder U-Schilder. Für Landwirtschaftsfahrzeuge ist ein grösserer Zuschlag vorgesehen, Begründung siehe Ziffer 2. Die neuen Beträge sind mit Ziffer 5 von Anhang 1 abgestimmt.

	Bestand	Einheitstarif		
		Aktuell	Entwurf	Differenz
Motorrad, Anhänger	107	141.–/158.–	150.–	+ oder - keine
Landwirtschaftsfahrzeug	63	228.–	300.–	+72.–
Motorwagen	942	580.–	600.–	+20.–
Finanzielle Gesamtwirkung +23 472 Franken, +4,07%				

Ziffer 4

Die Antriebsstärke der Fahrzeuge unter 3500 kg, insbesondere jene von Personenwagen, Minibussen, Lieferwagen usw. nimmt stetig zu, obwohl der durchschnittliche Hubraum sinkt. Vor 15 Jahren erreichte ein Motor mit 1000 cm³ im Durchschnitt eine Leistung von 60 kW; heute kann die erreichte Leistung 100 kW übersteigen.

Zur Einhaltung der Steuergerechtigkeit ist für die Minibusse eine Tarifsenkung vorgesehen.

	Bestand	Durchschnitt Einheitstarif		
		Aktuell	Entwurf	Differenz
Personenwagen	185 450	451.–	459.–	+8.–
Minibus	266	895.–	461.–	-434.–
Lieferwagen	14 440	525.–	437.–	-88.–
Andere Fahrzeuge	1 974	496.–	400.–	-96.–
Finanzielle Gesamtwirkung -80 290 Franken, -0,09%				

Aufschlüsselung der Auswirkung der Tarifrevision für Personenwagen

Auswirkung der Tarifrevision	Bestand	% des Bestands	Kumulierte Auswirkung in Franken
Aufhebung der Doppelbesteuerung von Fahrzeugen mit Wechselschildern	11 238	6,1	-2 060 855.-
Steuererleichterung von über 10%	30 801	16,6	-2 957 268.-
stabil, nämlich + oder – 10% Abweichung	96 276	51,9	-88 846.-
Erhöhung zwischen 11 und 25%	31 603	17,0	+2 699 144.-
Erhöhung von über 25%	12 472	6,7	+2 846 480.-
Theoretische Erhöhung, da Fahrzeuge mit Etiketke A aktuell steuerbefreit sind *	3 060	1,7	+1 050 920.-
Total	185 450		+1 495 575.-

* Gemäss den Übergangsbestimmungen von Artikel 19 führt diese Massnahme zu einer Einbusse von ungefähr 1 300 000 Franken im ersten Jahr, und von 650 000 Franken im zweiten Jahr.

Fahrzeuge mit grossem Hubraum aber geringer Leistung profitieren von dieser Revision. Es handelt sich dabei hauptsächlich um Fahrzeuge, die älter sind als der Durchschnitt und aufgrund eines hohen Treibstoffverbrauchs nur eine begrenzte Anzahl Kilometer fahren. Fahrzeuge mit einem hohen Leistungs-/Hubraum-Verhältnis werden stärker besteuert. Eine progressive Besteuerung nach Leistung ermöglicht die stärkere Besteuerung von fahrzeughaltenden Personen, die bewusst ein Fahrzeug mit diesen Merkmalen wählen, auch wenn ein Modell der gleichen Reihe mit einer geringeren Leistung die gleichen Transportfunktionalitäten aufweist.

Auswirkung gemäss der aktuellen Hubraumaufschlüsselung

Hubraum	Bestand	Durchschnitts-tarif aktuell	Durchschnittstarif Entwurf	Kumulierte Differenz in CHF und %
Bis 1000 cm ³	12 475	320.-	301.-	-233 567.- -5,8%
Zwischen 1001 und 1400 cm ³	51 962	397.-	389.-	-401 857.- -2,0%
Zwischen 1401 und 1600 cm ³	35 067	412.-	413.-	+37 948.- +0,3%
Zwischen 1601 und 1800 cm ³	11 699	427.-	439.-	+141 835.- +2,8%
Zwischen 1801 und 2000 cm ³	47 360	475.-	512.-	+1 769 991.- +7,9%
Zwischen 2001 und 3000 cm ³	22 419	589.-	600.-	+266 336.- +2,0%
Über 3000 cm ³	4 468	871.-	852.-	-85 111.- -2,2%
Total	185 450	451.-	459.-	+1 495 575.- +1,8%

Zusammenfassung in Bezug auf die Umweltkomponente

Es ist vorgesehen, dass im Jahr 2020 rund 6780 Fahrzeuge der Kategorie A von der Steuer befreit werden, was ca. 3 000 000 Franken entspricht. 120 000 Fahrzeuge werden einen Malus von 5% erhalten, um diese Steuerbefreiungen zu decken. Gemäss Gesetzesentwurf (Art. 11):

Profil	Reduktion	Bestand	Kumulierte Reduktion in CHF
Fahrzeuge mit Energieetikette A	-20%	25 182	2 013 891.-
Fahrzeuge mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb	-30%	586	105 475.-
Fahrzeuge mit Hybrid-, Gas- oder ähnlichem Antrieb	-15%	4 097	265 802.-

3640 Fahrzeuge profitieren sowohl von einer Reduktion aufgrund der Energieetikette sowie von einer Energie-/Treibstoffreduktion. Insgesamt werden 26 225 Fahrzeuge Reduktionen erhalten. Die Anzahl Fahrzeuge mit einer Reduktion nach Artikel 11 wird steigen; diese Steuereinbusse wird teilweise durch die steigende durchschnittliche Leistung pro Fahrzeug kompensiert.

siert. Langfristig können die Steuereinnahmen durch die Anpassung der Reduktionen und/oder des Steuertarifs sichergestellt werden.

Die elektrischen Personenwagen sind in den Tarif integriert, der sich auf die Leistung stützt. Über 90% der Modelle sind in der Energieetikette A eingestuft, der Grossteil erhält die maximale kumulierte Reduktion von 50%. Im Folgenden die Auswirkung für einige repräsentative Modelle:

Modell	Leistung	Einheitstarif		
		Aktuell	Entwurf	Differenz
Renault Zoe	65 kW	352.–	194.–	-158.–
BMW i3	125 kW	465.–	259.–	-206.–
Tesla S 85 D P	568 kW	851.–	631.–	-220.–

Ziffer 5

Der Entwurf sieht vor, die Motorräder nach Leistung zu besteuern. Die Gesamtauswirkung ist minim, auch wenn es einige individuelle Abweichungen gibt. Die Fahrzeuge mit einer Leistung von 0–11 kW werden in 4 Steuerstufen unterteilt, um die Differenz zwischen der aktuellen und der zukünftigen Besteuerung abzumildern.

	Bestand	Durchschnitt Einheitstarif		
		Aktuell	Entwurf	Differenz
Motorrad	22 946	165.–	163.–	-2.–
Mit Motorrädern vergleichbar	1 679	123.–	125.–	+2.–
Finanzielle Gesamtwirkung -40 852 Franken, -1%				

Ziffer 6

Der Entwurf sieht die Besteuerung von Lastwagen, Sattelschleppern und anderen, ähnlichen Fahrzeugen nach ihrem Gesamtgewicht vor.

	Bestand	Durchschnitt Einheitstarif		
		Aktuell	Entwurf	Differenz
Lastwagen	1538	2328.–	2317.–	-11.–
Sattelschlepper	395	2166.–	2103.–	-67.–
Andere	226	393.–	524.–	+131.–
Finanzielle Gesamtwirkung -12 168 Franken, -0,3%				

Lastwagen: Auswirkung der Tarifrevision gemäss Aufschlüsselung nach Gesamtgewicht

Gesamtgewicht	Bestand	Durchschnittstarif aktuell	Durchschnittstarif Entwurf	Kumulierte Differenz in CHF und %	
von 3501 bis 7500 kg	201	1001.–	1062.–	+12 114.–	+6%
von 7501 bis 14 000 kg	153	1407.–	1537.–	+19 915.–	+9,3%
von 14 001 bis 20 000 kg	343	1798.–	2008.–	+72 176.–	+11,7%
von 20 001 bis 26 000 kg	366	2487.–	2522.–	+12 690.–	+1,4%
von 26 001 bis 32 000 kg	327	3170.–	2967.–	-66 303.–	-6,4%
ab 32 001 kg	148	4055.–	3600.–	-67 368.–	-11,2%
Total	1538	2328.–	2317.–	-16 776.–	-0,5%

Der Entwurf begünstigt Konfigurationen mit einem hohen Gewicht, da die grossen Fahrzeuge ein besseres Nutzlast-Gesamtgewichts-Verhältnis aufweisen: die Immissionen des Strassentransports werden reduziert.

Sattelschlepper: Auswirkung der Tarifrevision gemäss Aufschlüsselung nach Gesamtgewicht

Sattelschlepper werden aktuell mit einer Pauschale von 2200 Franken besteuert. Der Entwurf sieht vor, wie bei den Lastwagen zu einer Besteuerung nach Gesamtgewicht überzugehen.

Gesamtgewicht	Bestand	Durchschnittstarif aktuell	Durchschnittstarif Entwurf	Kumulierte Differenz in CHF und%	
von 3501 bis 14 000 kg	5	2200.-	1300.-	-4 500.-	-41 %
von 14 001 bis 20 000 kg	337	2174.-	2069.-	-35 400.-	-4,8%
von 20 001 bis 26 000 kg	49	2115.-	2388.-	+13 385.-	+12,9%
ab 26 001 kg	4	2076.-	2450.-	+1 496.-	+18%
Total	395	2166.-	2103.-	-25 019.-	-2,9%

Ziffer 7

Der Entwurf schlägt eine Besteuerung der Gesellschaftswagen nach Gesamtgewicht vor. Das BMfzG sah für Fahrzeuge, die ausschliesslich dem Schülertransport dienen, eine Reduktion der Steuer um 33% vor. Dies war dadurch gerechtfertigt, dass die Fahrzeuge nach der Anzahl Plätze besteuert wurden. Die Schülertransportfahrzeuge waren also benachteiligt, weil sie aufgrund der kleineren Sitze über mehr Plätze verfügen.

Mit dem BMfzAG ist diese Reduktion nicht mehr nötig, weil dieser Fahrzeugtyp nach Gewicht besteuert wird.

	Bestand	Durchschnitt Einheitstarif		
		Aktuell	Entwurf	Differenz
Gesellschaftswagen (Autocar), Bus	265	1088.-	993.-	-95.-

Finanzielle Gesamtwirkung -25 203 Franken, -8,7%

Gesellschaftswagen und Busse: Auswirkung der Tarifrevision gemäss Aufschlüsselung nach Gesamtgewicht

Gesamtgewicht	Bestand	Durchschnittstarif aktuell	Durchschnittstarif Entwurf	Kumulierte Differenz in CHF und%	
Fahrzeuge des Linienverkehrs	116	steuerbefreit	steuerbefreit		
von 3500 bis 15 000 kg	84	1270.-	1431.-	+13 556.-	+12,7%
ab 15 001 kg	65	2796.-	2200.-	-38 759.-	-21,3%
Total	265	1088.-	993.-	-25 203.-	-8,7%

Ziffer 8

	Bestand	Durchschnitt Einheitstarif		
		Aktuell	Entwurf	Differenz
Sachentransportanhänger	16 949	214.-	185.-	-31.-
Sattelsachentransportanhänger	494	1 102.-	539.-	-563.-
Landwirtschaftliche Anhänger	1891	32.-	111.-	+79.-
Arbeitsanhänger	1 900	32.-	29.-	-3.-
Wohnanhänger	942	92.-	129.-	+37.-
Andere Anhänger	1 424	144.-	142.-	-2.-

Finanzielle Gesamtwirkung -645 540 Franken, -13,9%

Der Entwurf begünstigt Anhänger und Transportsattelanhänger. Es geht dabei darum, die Transportkapazitäten bestmöglich zu nutzen, während gleichzeitig die Immissionen des Strassentransports beschränkt werden.

Die aktuelle Besteuerung der Sattelanhänger mit einem Gesamtgewicht von 34 Tonnen und einer Nutzlast von 27 Tonnen ist im interkantonalen Vergleich sehr hoch. Sie ist dreimal höher als die Steuer des Tessins. Mit der vorgeschlagenen Senkung bleibt Freiburg trotzdem im oberen Bereich der Spanne¹. Dasselbe gilt für Anhänger von über 3,5 Tonnen.

Sachtransportanhänger: Auswirkung der Tarifrevision gemäss Aufschlüsselung nach Gesamtgewicht

Gesamtgewicht	Bestand	Durchschnittstarif aktuell	Durchschnittstarif Entwurf	Kumulierte Differenz in CHF und %
von 0 bis 3500 kg	16 365	195.–	173.–	-350 030.– -11 %
ab 3501 kg	584	851.–	523.–	-191 491.– -38,5%
Total	16 949	217.–	185.–	-541 521.– -14,7%

Die Wettbewerbsfähigkeit der Freiburger Transportunternehmen soll mit diesen Bemühungen verbessert werden. Diese Massnahme wird sie dazu ermuntern, die Fahrzeug- und Anhängersteuern im Kanton zu zahlen.

¹ Sattelanhänger (Gesamtgewicht 34 000 kg, Nutzlast 27 000 kg) beispielsweise werden im Kanton Tessin mit 300 Franken, im Kanton Bern mit 350 Franken, in den Kantonen Wallis und St. Gallen mit 370 Franken, im Kanton Neuenburg mit 478 Franken und im Kanton Waadt mit 646 Franken pro Jahr besteuert.

6. Auswirkungen des Entwurfs

6.1. Finanzielle Auswirkungen

Da das Prinzip einer Grundsteuer, die auf Nutzlast, Gewicht oder Hubraum des Fahrzeugs basiert, durch eine Grundsteuer nach Gesamtgewicht oder Fahrzeugleistung ersetzt wird und da diese beiden Besteuerungsmodi eine gewisse Korrelation aufweisen, sollte das neue System keine Verminderung des aktuellen Steuerertrags zur Folge haben. In den Jahren 2021 und 2022 führt die Garantie der erworbenen Rechte von Halterinnen und Haltern von Fahrzeugen der Kategorie A zu einem Steuerausfall, der im ersten Jahr auf 1 300 000 Franken und im zweiten Jahr auf 650 000 Franken geschätzt wird. Die schrittweise Abschaffung der Doppelbesteuerung von Fahrzeugen, die mit Wechselschildern verkehren, erfolgt jedoch ebenfalls schrittweise, d. h. über drei Jahre ab Inkrafttreten des BMfzAG (s. Kommentar zu Art. 19), sodass der Betrag vollständig kompensiert werden kann.

Der vorliegende Entwurf stellt für den Staat und die Gemeinden kein finanzielles Risiko dar.

6.2. Sonstige Auswirkungen

Diese neuen Besteuerungsregeln erfordern eine bedeutende Anpassung der Informatikplattform, die für die Steuererhebung verwendet wird. Die Dauer der Anpassungsarbeiten wird auf 4 Monate geschätzt.

Der Entwurf hat keine Auswirkungen auf die Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden.

Der vorliegende Entwurf steht im Einklang mit übergeordnetem Recht, d. h. mit europäischem Recht, mit Bundesrecht und mit der Kantonsverfassung.

Die Nachhaltigkeit des Revisionsentwurfs wurde geprüft und ergibt für die entscheidenden Evaluationskriterien von Boussole21 ein positives Ergebnis.

Beilage

—
Bericht Boussole 21

Loi sur l'imposition des véhicules automobiles et des remorques (LIVAR)

du...

Actes concernés (numéros RSF):

Nouveau: **635.4.1**
Modifié(s): –
Abrogé(s): 635.4.1

Le Grand Conseil du canton de Fribourg

Vu l'article 102 al. 2 de la Constitution du canton de Fribourg du 16 mai 2004 (Cst.);

Vu le message 2018-DSJ-228 du Conseil d'Etat du 10 mars 2020;

Sur la proposition de cette autorité,

Décrète:

I.

Art. 1 Objet et champ d'application

¹ La présente loi règle l'imposition des véhicules automobiles et des remorques stationnés dans le canton de Fribourg et munis de plaques de contrôle, au sens de la législation fédérale sur la circulation routière.

Art. 2 Droit d'imposition

¹ L'Etat perçoit un impôt sur les véhicules conformément à la présente loi.

² Il rétrocède aux communes 20% net des impôts, après déduction des frais de perception. Cette rétrocession se fait selon le lieu de stationnement du véhicule.

Gesetz über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger (BMfzAG)

vom...

Betroffene Erlasse (SGF Nummern):

Neu: **635.4.1**
Geändert: –
Aufgehoben: 635.4.1

Der Grosse Rat des Kantons Freiburg

gestützt auf Artikel 102 Abs. 2 der Verfassung des Kantons Freiburg vom 16. Mai 2004 (KV);

nach Einsicht in die Botschaft 2018-DSJ-228 des Staatsrats vom 10. März 2020;

auf Antrag dieser Behörde,

beschliesst:

I.

Art. 1 Gegenstand und Geltungsbereich

¹ In diesem Gesetz wird die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger, die im Kanton Freiburg stationiert sind und die über Kontrollschilder im Sinne der Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr verfügen, geregelt.

Art. 2 Besteuerungsbefugnis

¹ Der Staat erhebt eine Steuer auf den Fahrzeugen gemäss diesem Gesetz.

² Er vergütet den Gemeinden netto 20% der Steuereinnahmen nach Abzug der Erhebungskosten. Diese Rückerstattung erfolgt an die Standortgemeinde der Fahrzeuge.

Art. 3 Autorité compétente

¹ L'Office compétent en matière de circulation ¹⁾ (ci-après: l'Office) est chargé de percevoir l'impôt.

² Il est compétent pour déterminer la catégorie dans laquelle chaque véhicule doit être classé pour son imposition.

Art. 4 Assujettissement

¹ L'impôt est dû par la personne détentrice du véhicule concerné.

Art. 5 Véhicules non imposables

¹ Ne sont pas imposables:

- a) les véhicules des entreprises concessionnaires effectuant le transport public de personnes selon un horaire;
- b) les véhicules du service du feu;
- c) les véhicules appartenant aux entités de l'Etat, à l'exception de ceux qui appartiennent aux établissements dotés de la personnalité juridique.

² Ne sont pas imposables ou ne sont imposables que partiellement:

- a) les véhicules détenus par des personnes indigentes à mobilité réduite;
- b) les véhicules servant au transport de personnes indigentes à mobilité réduite, si elles vivent en ménage commun avec la personne détentrice, elle-même indigente.

³ Le Conseil d'Etat fixe par ordonnance les conditions du droit à l'exonération totale ou partielle prévue à l'alinéa 2. Il peut arrêter une liste d'entités d'utilité publique bénéficiant également d'une exonération, totale ou partielle.

⁴ Les dispositions du droit international concernant les privilèges et immunités diplomatiques et consulaires sont réservées.

Art. 6 Plaques interchangeables

¹ Lorsque plusieurs véhicules ou remorques circulent alternativement avec le même jeu de plaques, l'impôt correspond à celui qui est applicable au véhicule ou à la remorque présentant la charge fiscale la plus élevée.

¹⁾ Actuellement: Office de la circulation et de la navigation.

Art. 3 Zuständige Behörde

¹ Das für Strassenverkehr zuständige Amt ¹⁾ (das Amt) hat den Auftrag, die Steuer zu erheben.

² Es ist dafür zuständig, die Steuerkategorie der einzelnen Fahrzeuge festzulegen.

Art. 4 Steuerpflicht

¹ Die Steuer wird von der Person geschuldet, die das betreffende Fahrzeug hält.

Art. 5 Nicht steuerbare Fahrzeuge

¹ Nicht steuerbar sind:

- a) die Fahrzeuge öffentlich konzessionierter Betriebe, die Personentransporte nach Fahrplan ausführen;
- b) die Fahrzeuge der Feuerwehr;
- c) die Fahrzeuge im Besitz von staatlichen Einrichtungen mit Ausnahme der Fahrzeuge im Besitz von Anstalten mit eigener Rechtspersönlichkeit.

² Nicht steuerbar oder nur teilweise steuerbar sind:

- a) Fahrzeuge, die von mittellosen Personen mit verminderter Mobilität gehalten werden;
- b) Fahrzeuge, die dem Transport von mittellosen Personen mit verminderter Mobilität dienen, wenn diese im selben Haushalt leben wie die fahrzeughaltende Person und diese ebenfalls mittellos ist.

³ Der Staatsrat legt die Bedingungen für das Recht auf vollständige oder teilweise Steuerbefreiung nach Absatz 2 auf dem Verordnungsweg fest. Er kann eine Liste gemeinnütziger Institutionen erlassen, die ebenfalls vollständig oder teilweise von der Steuer befreit sind.

⁴ Die Bestimmungen des internationalen Rechts über die diplomatischen und konsularischen Vorrechte und Immunitäten bleiben vorbehalten.

Art. 6 Wechselschilder

¹ Wenn mehrere Fahrzeuge oder Anhänger abwechslungsweise mit den gleichen Schildern verkehren, wird die Steuer für das Fahrzeug oder den Anhänger mit der grössten Steuerlast geschuldet.

¹⁾ Heute: Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt.

Art. 7 Carrosseries interchangeables

¹ Lorsqu'un véhicule automobile est muni d'une carrosserie interchangeable, l'impôt correspond à celui qui est afférent à la catégorie la plus fortement imposée.

Art. 8 Taxation

¹ Le montant de l'impôt est fixé pour chaque genre de véhicules selon les catégories déterminées et le barème fixé à l'Annexe 1 de la présente loi.

² La classification des genres de véhicules est déterminée conformément à la législation fédérale.

³ La personne détentrice d'un véhicule est tenue d'annoncer à l'Office toute circonstance pouvant influencer sur son imposition en vertu de la présente loi.

Art. 9 Adaptation du tarif

¹ Le Conseil d'Etat peut adapter le tarif à l'indice moyen annuel des prix à la consommation, à la condition que cet indice varie d'au moins 5%.

² L'adaptation entre en vigueur au plus tôt le 1^{er} janvier qui suit l'année au cours de laquelle l'indice a atteint un niveau suffisant pour justifier une adaptation.

Art. 10 Base d'imposition

¹ Les cyclomoteurs, les tracteurs, les machines et les chariots de travail, les chariots à moteur ainsi que les plaques professionnelles sont soumis à un impôt forfaitaire.

² Les véhicules qui ne sont pas mentionnés à l'alinéa 1 et dont le poids total est inférieur ou égal à 3500 kg sont imposés en fonction de la puissance. Celle-ci est définie selon la réception par type, le cas échéant, selon le certificat de conformité.

³ Sont imposés en fonction de leur poids total:

- a) les remorques et semi-remorques;
- b) les véhicules qui ne sont pas mentionnés à l'alinéa 1 et dont le poids total est supérieur à 3500 kg.

Art. 7 Auswechselbare Karosserien

¹ Wenn ein Motorfahrzeug über eine auswechselbare Karosserie verfügt, so wird die Steuer der Fahrzeugkategorie mit der grössten Steuerlast geschuldet.

Art. 8 Veranlagung

¹ Der Steuerbetrag wird für jede Fahrzeugart entsprechend den Kategorien und der Skala in Anhang 1 dieses Gesetzes festgelegt.

² Die Klassierung der Fahrzeugarten erfolgt gemäss Bundesgesetzgebung.

³ Jede fahrzeughaltende Person ist angehalten, dem Amt jeden Umstand, der ihre Besteuerung nach diesem Gesetz beeinflussen könnte, zu melden.

Art. 9 Anpassung des Tarifs

¹ Der Staatsrat kann den Tarif an den durchschnittlichen Jahresindex der Konsumentenpreise anpassen, sofern sich dieser Index um mindestens 5% verändert hat.

² Die Anpassung tritt frühestens am 1. Januar nach dem Jahr in Kraft, in dem der Index einen genügenden Stand für eine Anpassung erreicht.

Art. 10 Besteuerungsgrundlage

¹ Motorfahräder, Traktoren, Arbeitsmaschinen und Arbeitskarren, Motorkarren und Fahrzeuge mit Berufsschildern werden pauschal besteuert.

² Fahrzeuge, die in Absatz 1 nicht genannt werden und deren Gesamtgewicht höchstens 3500 kg beträgt, werden nach ihrer Leistung besteuert. Diese wird gemäss Typengenehmigung, gegebenenfalls gemäss Übereinstimmungsbescheinigung festgelegt.

³ Nach dem Gesamtgewicht besteuert werden:

- a) Anhänger und Sattelanhänger;
- b) Fahrzeuge, die in Absatz 1 nicht genannt werden und deren Gesamtgewicht mehr als 3500 kg beträgt.

Art. 11 Réduction pour l'utilisation de véhicules particulièrement efficaces sur le plan de la consommation, de l'énergie et des émissions

¹ Les véhicules dont l'étiquette Energie correspond à la catégorie A bénéficient d'une réduction de 20%. L'étiquette Energie déterminante est celle qui est attribuée par les instances fédérales pour l'année fiscale concernée.

² Les véhicules mus exclusivement par l'énergie électrique ou l'hydrogène bénéficient d'une réduction de 30% et les véhicules mus par une motorisation hybride, à gaz ou assimilable bénéficient d'une réduction de 15%.

³ Les réductions sont cumulables et applicables aux véhicules dont le poids total est inférieur ou égal à 3500 kg.

Art. 12 Période d'imposition et mode de paiement

¹ La période d'imposition débute le 1^{er} janvier ou le jour de la délivrance des plaques de contrôle ou du signe distinctif. Elle prend fin le 31 décembre ou le jour suivant la restitution des plaques de contrôle.

² L'impôt dû pour les véhicules mentionnés à l'article A1-1 al. 1 ch. 1 et 2 du tarif de l'Annexe 1 est payable en une seule fois. Celui qui est dû pour les véhicules mentionnés sous le chiffre 1 est annuel et indivisible.

³ L'impôt dû pour les véhicules mentionnés à l'article A1-1 al. 1 ch. 3 à 8 du tarif de l'Annexe 1 peut se payer en une ou deux tranches: la première tranche échoit lors de la délivrance des plaques de contrôle ou au début de la période d'imposition et la seconde, au début du second semestre de l'année civile.

⁴ En cas de changement de véhicule, l'impôt est calculé sur le nouveau véhicule à partir du jour où il est mis en circulation.

⁵ En cas de remplacement d'un véhicule au sens des prescriptions fédérales, le véhicule remplacé reste soumis à l'impôt. Le véhicule de remplacement n'est pas imposable.

Art. 13 Solde d'impôt

¹ En cas de restitution temporaire des plaques de contrôle, l'impôt payé en trop est en principe porté en compte.

Art. 11 Reduktion für die Benützung besonders verbrauchs-, energie- und emissionseffizienter Fahrzeuge

¹ Fahrzeuge mit einer Energieetikette der Kategorie A erhalten eine Reduktion von 20%. Zu beachten ist die Energieetikette, welche die Bundesbehörden für das betreffende Steuerjahr vergeben haben.

² Fahrzeuge, die ausschliesslich mit Elektrizität oder Wasserstoff angetrieben werden, erhalten eine Reduktion von 30%, jene mit Hybrid-, Gas- oder ähnlichem Antrieb eine Reduktion von 15%.

³ Die Reduktionen sind kumulierbar und gelten für Fahrzeuge, deren Gesamtgewicht höchstens 3500 kg beträgt.

Art. 12 Steuerperiode und Zahlungsart

¹ Die Steuerperiode beginnt am 1. Januar oder an dem Tag, an dem die Kontrollschilder oder die Kennmarke ausgehändigt werden. Sie endet am 31. Dezember oder am Tag nach der Abgabe der Kontrollschilder.

² Die Steuer für Fahrzeuge nach Artikel A1-1 Abs. 1 Ziff. 1 und 2 des Tarifs in Anhang 1 ist in einem Mal zahlbar. Jene für die Fahrzeuge nach Ziffer 1 ist für ein Jahr berechnet und unteilbar.

³ Die Steuer für Fahrzeuge nach Artikel A1-1 Abs. 1 Ziff. 3–8 des Tarifs in Anhang 1 kann in einer oder zwei Raten bezahlt werden. Die erste Rate ist bei der Aushändigung der Kontrollschilder oder zu Beginn der Steuerperiode fällig, die zweite Rate zu Beginn der zweiten Hälfte des Kalenderjahres.

⁴ Bei einem Fahrzeugwechsel, wird die Steuer ab dem Tag der Inverkehrsetzung des neuen Fahrzeugs berechnet.

⁵ Wird ein Fahrzeug im Sinne der Bundesvorschriften ersetzt, so wird weiterhin das ersetzte Fahrzeug besteuert. Das Ersatzfahrzeug ist nicht steuerbar.

Art. 13 Steuersaldo

¹ Bei einer zeitweiligen Abgabe der Kontrollschilder wird die zu viel bezahlte Steuer grundsätzlich angerechnet.

Art. 14 Retrait du permis de circulation et des plaques de contrôle

¹ Lorsque l'impôt n'a pas été payé dans le délai fixé par l'Office, ce dernier prononce, après un rappel, le retrait du permis de circulation et des plaques de contrôle du véhicule.

² Si la situation n'est pas régularisée dans le délai imparti par la décision de retrait, la police procède à la saisie des plaques et du permis de circulation du véhicule.

Art. 15 Prescription

¹ Le droit d'imposer un véhicule stationné dans le canton se prescrit par cinq ans après la fin de la période d'imposition.

² La créance d'impôt de l'Etat contre la personne détentrice, de même que la créance de la personne détentrice liée au remboursement des impôts payés en trop, se prescrit par cinq ans dès la fin de l'année au cours de laquelle est née la créance fiscale ou la créance de remboursement.

Art. 16 Changement de domicile

¹ La personne préposée au contrôle des habitants s'enquiert, auprès de toute personne nouvellement établie dans la commune, de sa qualité de personne détentrice d'un véhicule. Elle communique systématiquement à l'Office les nom, prénom, date de naissance, nationalité, adresse et date d'arrivée des personnes détentrices de véhicules.

² La communication est faite dans un délai de quinze jours, sous une forme approuvée par l'Office.

³ L'obligation, pour la personne détentrice, d'annoncer à l'Office le changement de domicile est régie par le droit fédéral.

Art. 17 Voies de droit

¹ Les décisions fixant l'impôt sont, dans les trente jours, sujettes à réclamation auprès de l'Office, au sens de l'article 103 du code du 23 mai 1991 de procédure et de juridiction administrative.

² La décision sur réclamation peut faire l'objet d'un recours au Tribunal cantonal.

Art. 14 Entzug des Fahrzeugausweises und der Kontrollschilder

¹ Wurde die Steuer nicht innert der vom Amt angesetzten Frist bezahlt, so ordnet dieses nach einer Mahnung den Entzug des Fahrzeugausweises und der Kontrollschilder des Fahrzeugs an.

² Wird die Angelegenheit nicht innert der im Entzugsentscheid gewährten Frist geregelt, so entzieht die Polizei die Kontrollschilder des Fahrzeugs und den Fahrzeugausweis.

Art. 15 Verjährung

¹ Das Recht zur Besteuerung eines im Kanton stationierten Fahrzeugs verjährt fünf Jahre nach Ablauf der Steuerperiode.

² Die Steuerforderung des Staates gegenüber einer fahrzeughaltenden Person sowie das Recht einer fahrzeughaltenden Person auf Rückerstattung zu viel bezahlter Steuern verjährt fünf Jahre nach Ende des Jahres, in dessen Verlauf die Steuerforderung oder das Recht auf Steuerrückerstattung entstanden sind.

Art. 16 Wohnsitzwechsel

¹ Die Person, die der Einwohnerkontrolle vorsteht, erkundigt sich bei allen Personen, die sich neu in der Gemeinde niederlassen, ob sie Motorfahrzeughalterin oder Motorfahrzeughalter sind. Sie oder er teilt dem Amt routinemässig den Namen, den Vornamen, das Geburtsdatum, die Staatsangehörigkeit, die Adresse und das Ankunftsdatum dieser fahrzeughaltenden Personen mit.

² Die Mitteilung erfolgt innert einer Frist von vierzehn Tagen in einer vom Amt genehmigten Form.

³ Die Pflicht der fahrzeughaltenden Person, dem Amt den Wohnsitzwechsel zu melden, richtet sich nach Bundesrecht.

Art. 17 Rechtsmittel

¹ Gegen Verfügungen, welche die Steuer festsetzen, kann im Sinne von Artikel 103 des Gesetzes vom 23. Mai 1991 über die Verwaltungsrechtspflege innert dreissig Tagen beim Amt Einsprache erhoben werden.

² Die Einspracheentscheide sind mit Beschwerde an das Kantonsgericht anfechtbar.

Art. 18 Dispositions pénales

¹ Les personnes contrevenant aux dispositions de la présente loi sont passibles d'une amende de 50 à 1000 francs prononcée par le préfet, conformément à la loi sur la justice.

² Les procédures de recours sont régies par le code de procédure pénale suisse.

Art. 19 Droit transitoire

¹ Les voitures de la catégorie A ne sont pas imposables jusqu'à l'expiration du délai de trois années civiles dès leur première mise en circulation, si cette dernière est antérieure à l'entrée en vigueur de la présente loi.

² La personne détentrice de plaques interchangeables paie l'impôt entier du véhicule le plus imposé, ainsi que 20% de l'impôt afférent au second véhicule, durant la première année d'application de la loi, et 10% durant la deuxième année d'application de la loi.

³ Lorsque deux camions circulent alternativement avec le même jeu de plaques, l'impôt afférent au second véhicule est de 10% durant la première année d'application de la loi, puis de 5% durant la deuxième année.

A1 ANNEXE 1 – Tarif des impôts sur les véhicules automobiles et les remorques (art. 8 al. 1)

Art. A1-1

¹ L'impôt dû pour les véhicules automobiles et les remorques est le suivant:

1. Cyclomoteur

- a) cyclomoteur électrique ou assimilable muni d'une plaque de contrôle Fr. 0.–
- b) autre cyclomoteur, impôt annuel indivisible Fr. 40.–

Art. 18 Strafbestimmungen

¹ Wer den Bestimmungen dieses Gesetzes zuwiderhandelt, wird mit einer Busse von 50–1000 Franken bestraft; die Busse wird von der Oberamtsperson nach dem Justizgesetz ausgesprochen.

² Die Beschwerdeverfahren richten sich nach der Schweizerischen Strafprozessordnung.

Art. 19 Übergangsrecht

¹ Die Fahrzeuge der Kategorie A sind bis nach Ablauf einer Frist von 3 Kalenderjahren ab ihrer ersten Inverkehrsetzung nicht steuerbar, wenn diese vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes erfolgt ist.

² Eine Person, die Wechselschilder hält, zahlt die gesamte Steuer für das am höchsten besteuerte Fahrzeug sowie 20% der Steuer für das zweite Fahrzeug im ersten Jahr, in dem das Gesetz angewandt wird, und 10% im zweiten Jahr der Gesetzesanwendung.

³ Bei Lastwagen, die abwechselnd mit denselben Schildern verkehren, beträgt die Steuer für das zweite Fahrzeug 10% im ersten Jahr, in dem das Gesetz angewandt wird, und 5% im zweiten Jahr.

A1 ANHANG 1 – Steuertarif für Motorfahrzeuge und Anhänger (Art. 8 Abs. 1)

Art. A1-1

¹ Für Motorfahrzeuge und Anhänger wird folgende Steuer geschuldet (in Franken):

1. Motorfahrrad

- a) Elektrisches oder ähnliches Motorfahrrad mit Kontrollschild Fr. 0.–
- b) Anderes Motorfahrrad, unteilbare Jahressteuer Fr. 40.–

2. Tracteur, machine de travail, chariot de travail, chariot à moteur, autre engin analogue
 - a) monoaxe Fr. 40.–
 - b) jusqu'à 3500 kg Fr. 120.–
 - c) dès 3501 kg Fr. 240.–
3. Plaques professionnelles
 - a) motorcycle, remorque Fr. 150.–
 - b) véhicule agricole Fr. 300.–
 - c) voiture automobile Fr. 600.–
4. Voiture de tourisme, voiture automobile, minibus, voiture de livraison, tracteur à sellette, autre véhicule analogue présentant un poids total maximal de 3500 kilos
 - a) jusqu'à 25 kW Fr. 257.–
 - b) de 26 à 50 kW Fr. 322.–
 - c) de 51 à 75 kW Fr. 387.–
 - d) de 76 à 100 kW Fr. 452.–
 - e) de 101 à 125 kW Fr. 517.–
 - f) de 126 à 150 kW Fr. 582.–
 - g) de 151 à 175 kW Fr. 667.–
 - h) de 176 à 200 kW Fr. 752.–
 - i) de 201 à 225 kW Fr. 837.–
 - j) de 226 à 250 kW Fr. 922.–
 - k) de 251 à 300 kW Fr. 1 092.–
 - l) dès 301 kW Fr. 1 262.–
5. Motorcycle, tricycle, quadricycle, luge à moteur, autre engin analogue
 - a) jusqu'à 3 kW Fr. 103.–
 - b) de 4 à 5 kW Fr. 113.–
 - c) de 6 à 7 kW Fr. 133.–
 - d) de 8 à 11 kW Fr. 153.–
 - e) de 12 à 22 kW Fr. 173.–

2. Traktor, Arbeitsmaschine, Arbeitskarren, Motorkarren, ähnliche Motorfahrzeuge
 - a) Einachser Fr. 40.–
 - b) bis 3500 kg Fr. 120.–
 - c) ab 3501 kg Fr. 240.–
3. Berufsschilder
 - a) Motorrad, Anhänger Fr. 150.–
 - b) Landwirtschaftsfahrzeug Fr. 300.–
 - c) Motorwagen Fr. 600.–
4. Personenwagen, Motorwagen, Kleinbus, Lieferwagen, Sattelschlepper, ähnliche Motorfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von max. 3500 kg
 - a) bis 25 kW Fr. 257.–
 - b) von 26 bis 50 kW Fr. 322.–
 - c) von 51 bis 75 kW Fr. 387.–
 - d) von 76 bis 100 kW Fr. 452.–
 - e) von 101 bis 125 kW Fr. 517.–
 - f) von 126 bis 150 kW Fr. 582.–
 - g) von 151 bis 175 kW Fr. 667.–
 - h) von 176 bis 200 kW Fr. 752.–
 - i) von 201 bis 225 kW Fr. 837.–
 - j) von 226 bis 250 kW Fr. 922.–
 - k) von 251 bis 300 kW Fr. 1 092.–
 - l) ab 301 kW Fr. 1 262.–
5. Motorrad, dreirädriges Motorfahrzeug, Kleinmotorfahrzeug, Motorschlitten, ähnliche Motorfahrzeuge
 - a) bis 3 kW Fr. 103.–
 - b) von 4 bis 5 kW Fr. 113.–
 - c) von 6 bis 7 kW Fr. 133.–
 - d) von 8 bis 11 kW Fr. 153.–
 - e) von 12 bis 22 kW Fr. 173.–

f) de 23 à 50 kW	Fr. 193.–	f) von 23 bis 50 kW	Fr. 193.–
g) de 51 à 100 kW	Fr. 213.–	g) von 51 bis 100 kW	Fr. 213.–
h) dès 101 kW	Fr. 233.–	h) ab 101 kW	Fr. 233.–
6. Voiture automobile, camion, tracteur à sellette, véhicule articulé et autre véhicule analogue présentant un poids total supérieur à 3500 kilos		6. Motorwagen, Lastwagen, Sattelschlepper, Sattelmotorfahrzeug und ähnliche Motorfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3500 kg	
i) de 3501 à 7500 kg	Fr. 1 100.–	i) von 3501 bis 7500 kg	Fr. 1 100.–
j) de 7501 à 14 000 kg	Fr. 1 600.–	j) von 7501 bis 14 000 kg	Fr. 1 600.–
k) de 14 001 à 20 000 kg	Fr. 2 100.–	k) von 14 001 bis 20 000 kg	Fr. 2 100.–
l) de 20 001 à 26 000 kg	Fr. 2 600.–	l) von 20 001 bis 26 000 kg	Fr. 2 600.–
m) de 26 001 à 32 000 kg	Fr. 3 100.–	m) von 26 001 bis 32 000 kg	Fr. 3 100.–
n) dès 32 001 kg	Fr. 3 600.–	n) ab 32 001 kg	Fr. 3 600.–
7. Autocar, bus et autre véhicule analogue		7. Gesellschaftswagen (Autocar), Bus und ähnliche Fahrzeuge	
o) de 3501 à 5000 kg	Fr. 1 300.–	a) von 3501 bis 5000 kg	Fr. 1 300.–
p) de 5001 à 7500 kg	Fr. 1 500.–	b) von 5001 bis 7500 kg	Fr. 1 500.–
q) de 7501 à 10 000 kg	Fr. 1 700.–	c) von 7501 bis 10 000 kg	Fr. 1 700.–
r) de 10 001 à 15 000 kg	Fr. 1 900.–	d) von 10 001 bis 15 000 kg	Fr. 1 900.–
s) de 15 001 à 20 000 kg	Fr. 2 100.–	e) von 15 001 bis 20 000 kg	Fr. 2 100.–
t) de 20 001 à 25 000 kg	Fr. 2 300.–	f) von 20 001 bis 25 000 kg	Fr. 2 300.–
u) dès 25 001 kg	Fr. 2 500.–	g) ab 25 001 kg	Fr. 2 500.–
8. Remorque, semi-remorque et autre engin analogue (un quart de l'impôt est perçu si l'usage est agricole ou de travail)		8. Anhänger, Transportsattelanhänger und ähnliche Motorfahrzeuge (bei Landwirtschafts- und Arbeitsmotorfahrzeugen wird ein Viertel der Steuer erhoben.)	
a) jusqu'à 300 kg	Fr. 40.–	a) bis 300 kg	Fr. 40.–
b) de 301 à 600 kg	Fr. 85.–	b) von 301 bis 600 kg	Fr. 85.–
c) de 601 à 1200 kg	Fr. 130.–	c) von 601 bis 1200 kg	Fr. 130.–
d) de 1201 à 2500 kg	Fr. 220.–	d) von 1201 bis 2500 kg	Fr. 220.–
e) de 2501 à 5000 kg	Fr. 310.–	e) von 2501 bis 5000 kg	Fr. 310.–
f) de 5001 à 7500 kg	Fr. 400.–	f) von 5001 bis 7500 kg	Fr. 400.–
g) de 7501 à 10 000 kg	Fr. 490.–	g) von 7501 bis 10 000 kg	Fr. 490.–
h) dès 10 001 kg	Fr. 580.–	h) ab 10 001 kg	Fr. 580.–

Art. A1-2

¹ Les montants ci-dessus correspondent à un indice des prix à la consommation de 101,7 points (base décembre 2015 = 100 pts).

II.

Aucune modification d'actes dans cette partie.

III.

L'acte RSF 635.4.1 (Loi sur l'imposition des véhicules automobiles et des remorques (LIVA), du 14.12.1967) est abrogé.

IV.

La présente loi est soumise au referendum législatif. Elle n'est pas soumise au referendum financier.

Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. A1-2

¹ Die oben stehenden Beträge entsprechen dem Index der Konsumentenpreise beim Stand von 101,7 Punkten (Grundlage Dezember 2015 = 100 Punkte).

II.

Keine Änderung von Erlassen in diesem Abschnitt.

III.

Der Erlass SGF 635.4.1 (Gesetz über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger (BMfzG), vom 14.12.1967) wird aufgehoben.

IV.

Dieses Gesetz untersteht dem Gesetzesreferendum. Es untersteht nicht dem Finanzreferendum.

Der Staatsrat bestimmt das Inkrafttreten dieses Gesetzes.

Révision totale de la loi sur l'imposition des véhicules LIVA

Résultat de l'évaluation

Outil mis à disposition par l'Unité de développement durable de l'État de Vaud. <http://www.vd.ch/durable>

Données concernant l'auteur de l'évaluation

Nom et prénom : Kämpfen Olivier
Email : helene.aubry@fr.ch
Institution : : Etat Fribourg
Département : : DSJ
Service : : SG-DSJ

Co-auteurs

Nom et prénom : Aubry Hélène
Institution : : Etat Fribourg
Département : : DSJ
Service : : SG-DSJ

Nom et prénom : Rossier Marc
Institution : : Etat Fribourg
Département : : DSJ
Service : : OCN

Nom et prénom : Maillard Russier Mélanie
Institution : : Etat Fribourg
Département : : DSJ
Service : : SG-DSJ

Informations sur le projet

Description : Dans la présente évaluation, le projet de nouvelle imposition sera comparée à l'imposition actuelle. Les effets seront évalués dans le périmètre du canton de Fribourg sur une période de 10 ans.

Effet levier Moyen

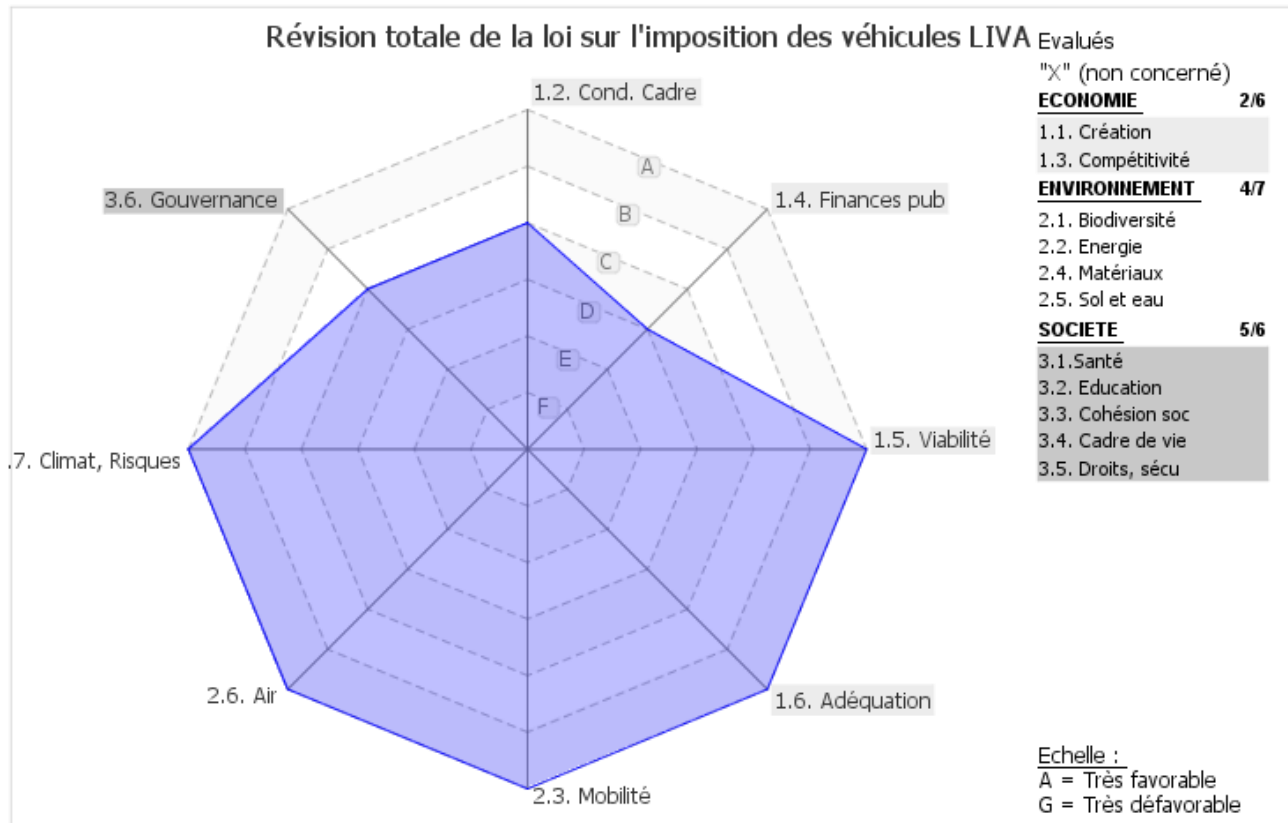
Domaines concernés :

Economie	Environnement	Société
Moyennement	Significativement	Moyennement

Commentaire général sur l'évaluation

-

Évaluation de chaque critère



Échelle de notation

A	Très favorable
B	Favorable
C	Favorable avec quelques réserves
D	Moyen
E	Défavorable avec quelques points favorables
F	Défavorable
G	Très défavorable
X	Pas concerné

Récapitulatif des critères

Economie	Environnement	Société
1.1. Création et distribution de richesses	2.1. Diversité biologique et espace naturel	3.1. Santé et prévention
1.2. Conditions cadre pour l'économie	2.2. Energie	3.2. Formation, éducation, activités sportives et culturelles
1.3. Compétitivité de l'économie et innovation	2.3. Mobilité et territoire	3.3. Cohésion sociale
1.4. Finances publiques	2.4. Consommation de matériaux et recyclage	3.4. Cadre de vie et espace public
1.5. Faisabilité et viabilité du projet	2.5. Gestion et qualité du sol et de l'eau	3.5. Droits et sécurité
1.6. Conformité et adéquation aux besoins	2.6. Qualité de l'air extérieur et intérieur	3.6. Gouvernance, vie politique et associative

2.7. Changement climatique et risques

Economie

1.1. Création et distribution de richesses

X - Pas concerné

Liste des sous-critères :

Création de valeur / Postes de travail / Productivité de l'activité économique / Différences de revenus / Diversification et répartition territoriale de l'activité économique / Retombées sur l'environnement économique local / Coût de la vie

Commentaires :

Justification de l'évaluation : La fiscalité cantonale des véhicules n'a pas d'impact sur l'activité économique.

Risques de répercussions négatives :

Potentiel d'amélioration :

1.2. Conditions cadre pour l'économie

C - Favorable avec quelques réserves

Liste des sous-critères :

Accompagnement, conseil et appui à la création d'entreprises / Adéquation des infrastructures aux besoins de l'économie / Offre en crèches et parents de jours / Accès au marché international / Fiscalité / Offre de sites pour l'implantation d'entreprises / Respect de la non distorsion de la concurrence

Commentaires :

Justification de l'évaluation : Amélioration de la compétitivité sur les véhicules et remorques affectés aux transports de personnes et de marchandises.

Risques de répercussions négatives :

Potentiel d'amélioration :

1.3. Compétitivité de l'économie et innovation

X - Pas concerné

Liste des sous-critères :

Capacité d'innovation / Recherche et développement / Qualification des employés / Systèmes de gestion / Accès à l'information

Commentaires :

Justification de l'évaluation : Pas applicable.

Risques de répercussions négatives :

Potentiel d'amélioration :

1.4. Finances publiques

D - Moyen

Liste des sous-critères :

Bilan financier et endettement des collectivités publiques / Justification du besoin d'argent public / Frais induits et risques de coûts différés pour la collectivité / Recettes fiscales provenant des personnes morales / Recettes fiscales provenant des personnes physiques / Capacité d'action de la collectivité publique / Collaborations régionales et suprarégionales

Commentaires :

Justification de l'évaluation : La révision a un résultat neutre sur le plan des revenus fiscaux liés aux véhicules, du point de vue de l'Etat.

Risques de répercussions négatives :

Potentiel d'amélioration :

1.5. Faisabilité et viabilité du projet

A - Très favorable

Liste des sous-critères :

Investissements / Produits et charges d'exploitation / Renouvellement des infrastructures / Risque financier / Contraintes légales

Commentaires :

Justification de l'évaluation : Simplification du processus de fiscalisation. Il est orienté vers le progrès avec des réductions et l'abandon de sanctions malus.

Risques de répercussions négatives :

Potentiel d'amélioration :

1.6. Conformité et adéquation aux besoins

A - Très favorable

Liste des sous-critères :

Analyse des besoins - adéquation offre/demande / Adéquation avec le programme ou la stratégie concernés / Conformité avec le niveau de qualité souhaité / Exploitation optimale des potentiels / Gouvernance du projet

Commentaires :

Justification de l'évaluation : Le projet répond à la demande du législatif et s'inscrit dans les tendances actuelles.

Risques de répercussions négatives :

Potentiel d'amélioration :

Environnement

2.1. Diversité biologique et espace naturel

X - Pas concerné

Liste des sous-critères :

Habitats des espèces rares et menacées / Habitats des espèces courantes / Surfaces proches de l'état naturel / Biodiversité de l'espace habité ou cultivé / Régulation des populations d'espèces sensibles

Commentaires :

Justification de l'évaluation : Ces aspects ne sont pas impactés.

Risques de répercussions négatives :

Potentiel d'amélioration :

2.2. Energie

X - Pas concerné

Liste des sous-critères :

Consommation d'énergie des bâtiments / Consommation d'énergie des services et de l'industrie / Consommation d'énergie grise / Production d'énergie renouvelable / Sources d'énergie locales

Commentaires :

Justification de l'évaluation : Le projet n'impacte pas les aspects constructifs.

Risques de répercussions négatives :

Potentiel d'amélioration :

2.3. Mobilité et territoire

A - Très favorable

Liste des sous-critères :

Densification et revalorisation des centres des localités / Changement de mode de transport vers la mobilité durable / Attractivité des transports publics / Attractivité de la mobilité douce / Intensité des transports occasionnés par l'économie / Centralité des emplois et des services / Niveau de trafic dans les agglomérations / Impacts du trafic aérien

Commentaires :

Justification de l'évaluation : La charge fiscale des véhicules et des remorques dans le canton de Fribourg est nettement supérieure à la moyenne suisse. Le projet confirme ce niveau d'imposition.

Le fait de favoriser les véhicules écologiques permettra de réduire la consommation d'énergie.

Risques de répercussions négatives :

Potentiel d'amélioration :

2.4. Consommation de matériaux et recyclage

X - Pas concerné

Liste des sous-critères :

Quantité de déchets / Utilisation de matériaux locaux et abondants / Utilisation de matériaux renouvelables ou recyclés / Modularité, flexibilité, recyclabilité lors de la conception / Taux de recyclage des déchets non organiques / Taux de recyclage des déchets organiques / Traitement des déchets spéciaux / Durée de vie des produits

Commentaires :

Justification de l'évaluation : Le projet n'a pas d'impact sur les dispositions fédérales relatives à l'élimination des véhicules.

Risques de répercussions négatives :

Potentiel d'amélioration :

2.5. Gestion et qualité du sol et de l'eau

X - Pas concerné

Liste des sous-critères :

Apport de substances polluantes dans l'eau ou dans le sol / Apport de polluants microbiologiques dans l'eau ou dans le sol / Apport de substances nutritives dans l'eau ou dans le sol / Consommation d'eau / Quantité d'eaux usées / Surfaces construites / Imperméabilisation du sol

Commentaires :

Justification de l'évaluation : Le projet n'a pas d'impact sur ces aspects.

Risques de répercussions négatives :

Potentiel d'amélioration :

2.6. Qualité de l'air extérieur et intérieur

A - Très favorable

Liste des sous-critères :

Emissions d'oxydes d'azote et de soufre (NOx, SO2) / Emissions des poussières fines (PM10) / Emissions d'ozone / Pollution sonore / Pollution électromagnétique, y compris pollution lumineuse / Pollution intérieure dans les lieux de vie et de travail / Polluants nauséabonds

Commentaires :

Justification de l'évaluation : L'encouragement en faveur de véhicules présentant un bilan environnemental favorable réduit la charge d'émissions polluantes et sonores.

Risques de répercussions négatives :

Potentiel d'amélioration :

2.7. Changement climatique et risques

A - Très favorable

Liste des sous-critères :

Emissions de gaz à effet de serre / Energie de provenance nucléaire / Risques de catastrophes naturelles / Risques d'accidents majeurs

Commentaires :

Justification de l'évaluation : L'encouragement en faveur de véhicules présentant un bilan environnemental favorable réduira en particulier les émissions de CO2.

Risques de répercussions négatives :

Potentiel d'amélioration :

Société

3.1. Santé et prévention

X - Pas concerné

Liste des sous-critères :

Promotion de la santé et prévention / Qualité et accessibilité des prestations de soins / Coûts de la santé / Lutte contre les maladies / Prise en charge médico-psychosociale / Accidents de trafic, de ménage et professionnels / Activités sportives propices à la santé / Etablissements médicosociaux

Commentaires :

Justification de l'évaluation : Le projet n'a pas d'impact sur la promotion de la santé.

Risques de répercussions négatives :

Potentiel d'amélioration :

3.2. Formation, éducation, activités sportives et culturelles

X - Pas concerné

Liste des sous-critères :

Formation dans le domaine de l'école obligatoire / Formation dans le domaine de l'école postobligatoire / Orientation professionnelle / Encouragement de la culture / Offre culturelle / Offre sportive / Offre de loisirs

Commentaires :

Justification de l'évaluation : Le projet n'a pas d'impact sur ces aspects.

Risques de répercussions négatives :

Potentiel d'amélioration :

3.3. Cohésion sociale

X - Pas concerné

Liste des sous-critères :

Lutte contre la pauvreté / Insertion et réinsertion dans le monde du travail / Intégration des étrangers / Intégration des individus marginalisés dans la société / Intégration des personnes en situation d'handicap / Intégration des personnes âgées / Mixité sociale

Commentaires :

Justification de l'évaluation : Le projet n'a pas d'impact sur ces aspects.

Risques de répercussions négatives :

Potentiel d'amélioration :

3.4. Cadre de vie et espace public

X - Pas concerné

Liste des sous-critères :

Cadre de vie / Qualité de l'espace public / Identité des sites / Appropriation de l'espace par les habitants et la communauté / Revalorisation des paysages culturels / Revalorisation des paysages naturels / Protection du patrimoine / Espaces de détente de proximité / Vitalité culturelle et sociale dans les centres / Développement socioculturel local et régional

Commentaires :

Justification de l'évaluation : Le projet n'a pas d'impact sur ces aspects.

Risques de répercussions négatives :

Potentiel d'amélioration :

3.5. Droits et sécurité

X - Pas concerné

Liste des sous-critères :

Egalité des chances / Egalité entre hommes et femmes / Stabilité sociale / Sentiment de sécurité de la population / Services d'urgence

Commentaires :

Justification de l'évaluation : Le projet n'a pas d'impact sur ces aspects.

Risques de répercussions négatives :

Potentiel d'amélioration :

3.6. Gouvernance, vie politique et associative

C - Favorable avec quelques réserves

Liste des sous-critères :

Acceptabilité du projet / Participation des acteurs dans les décisions / Vie politique et associative / Structures d'organisation plus efficaces

Commentaires :

Justification de l'évaluation : Le projet s'intègre dans la démarche environnementale de la Confédération et du canton, il est le résultat d'une motion soutenue par l'unanimité du Grand Conseil, moins une abstention.

Risques de répercussions négatives :

Potentiel d'amélioration :

Annexe

GRAND CONSEIL

2018-DSJ-228

Projet de loi: Imposition des véhicules automobiles et des remorques (LIVAR)

Propositions de la commission ordinaire CO-2020-013

Présidence : Hubert Dafflon

Membres : Solange Berset, Adrian Brügger, Jean-Daniel Chardonnens, Eric Collomb, Anne Favre-Morand (remplace Nicolas Repond), Markus Julmy, Ursula Krattinger-Jutzet, Christa Mutter, Susanne Schwander, Peter Wüthrich

Entrée en matière

Par 9 voix contre 0 et 2 abstentions, la commission propose au Grand Conseil d'entrer en matière sur ce projet de loi.

Propositions acceptées (projet bis)

La commission propose au Grand Conseil de modifier ce projet de loi comme suit :

I

Art. 9

¹ Le ~~Conseil d'Etat~~ Grand Conseil peut adapter le tarif à l'indice moyen annuel des prix à la consommation, à la condition que cet indice varie d'au moins 5 %.

Art. 10

¹ ~~Les cyclomoteurs, les tracteurs, les machines et les chariots de travail, les chariots à moteur ainsi que les plaques professionnelles sont soumis à un impôt forfaitaire.~~

² ~~Les véhicules qui ne sont pas mentionnés à l'alinéa 1 et dont le poids total est inférieur ou égal à 3500 kg sont imposés en fonction de la puissance.~~

Anhang

GROSSER RAT

2018-DSJ-228

Gesetzesentwurf: Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger (BMfzAG)

Antrag der ordentlichen Kommission OK-2020-013

Präsidium: Hubert Dafflon

Mitglieder: Solange Berset, Adrian Brügger, Jean-Daniel Chardonnens, Eric Collomb, Anne Favre-Morand (vertritt Nicolas Repond), Markus Julmy, Ursula Krattinger-Jutzet, Christa Mutter, Susanne Schwander, Peter Wüthrich

Eintreten

Mit 9 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen beantragt die Kommission dem Grossen Rat, auf diesen Gesetzesentwurf einzutreten.

Angenommene Anträge (projet bis)

Die Kommission beantragt dem Grossen Rat, diesen Gesetzesentwurf wie folgt zu ändern:

I

Art. 9

¹ Der ~~Staatsrat~~ Grosse Rat kann den Tarif an den durchschnittlichen Jahresindex der Konsumentenpreise anpassen, sofern sich dieser Index um mindestens 5 % verändert hat.

Art. 10

¹ ~~Motorfahräder, Traktoren, Arbeitsmaschinen und Arbeitskarren, Motorkarren und Fahrzeuge mit Berufsschildern werden pauschal besteuert.~~

² ~~Fahrzeuge, die in Absatz 1 nicht genannt werden und deren Gesamtgewicht höchstens 3500 kg beträgt, werden nach ihrer Leistung besteuert. Diese wird~~

A4

A24

Celle-ci est définie selon la réception par type, le cas échéant, selon le certificat de conformité.

³ Sont imposés en fonction de leur poids total:

- a) les remorques et semi-remorques;
- b) les véhicules qui ne sont pas mentionnés à l'alinéa 1 et dont le poids total est supérieur à 3500 kg.

¹ Les véhicules automobiles, les remorques et les plaques professionnelles sont soumis à un impôt soit forfaitaire, soit progressif calculé en fonction de la puissance définie selon la réception par type, le certificat de conformité ou le poids total. La base d'imposition est définie dans l'Annexe 1.

Art. 11

¹ Les véhicules dont l'étiquette Energie correspond à la catégorie A bénéficient d'une réduction de 20 % 30 %. L'étiquette Energie déterminante est celle qui est attribuée par les instances fédérales pour l'année fiscale concernée.

Art. 19

¹ Les voitures de la catégorie A ne sont pas imposables jusqu'à l'expiration du délai de trois années civiles dès leur première mise en circulation, si cette dernière est antérieure à l'entrée en vigueur de la présente loi.

² La personne détentrice de plaques interchangeable paie l'impôt entier du véhicule le plus imposé, ainsi que 20 % de l'impôt afférent au second véhicule, durant la première année d'application de la loi, et 10 % durant la deuxième année d'application de la loi.

³ Lorsque deux camions circulent alternativement avec le même jeu de plaques, l'impôt afférent au second véhicule est de 10 % durant la première année d'application de la loi, puis de 5 % durant la deuxième année.

Amendement du représentant du Gouvernement

La suppression de la double imposition des plaques interchangeables entraîne une perte fiscale permanente de 2,691 millions. Le projet du Conseil d'Etat compense cette perte par une majoration des tarifs de toutes les catégories de véhicules concernées.

Au terme des lectures, la commission préavise le rejet de cette solution et indique qu'elle pourrait proposer une modification des tarifs en plénum. Usant de sa possibilité de retirer ses propositions en tout temps pour se rallier à une proposition de la commission (art. 196 LGC), le représentant du Gouvernement propose, pour tous les véhicules concernés par les plaques interchangeables, une baisse des tarifs adoptés par la commission au terme de ses débats, telle que présentée ci-dessous.

~~gemäss Typengenehmigung, gegebenenfalls gemäss Übereinstimmungsbescheinigung festgelegt.~~

~~³ Nach dem Gesamtgewicht besteuert werden:~~

- ~~a) Anhänger und Sattelanhänger;~~
- ~~b) Fahrzeuge, die in Absatz 1 nicht genannt werden und deren Gesamtgewicht mehr als 3500 kg beträgt.~~

~~¹ Motorfahrzeuge, Anhänger und Fahrzeuge mit Berufsschildern werden entweder pauschal oder progressiv nach Leistung gemäss Typengenehmigung, Übereinstimmungsbescheinigung oder Gesamtgewicht besteuert. Die Steuerbemessungsgrundlage wird in Anhang 1 festgelegt.~~

Art. 11

A5

¹ Fahrzeuge mit einer Energietikette der Kategorie A erhalten eine Reduktion von 20 % 30 %. Zu beachten ist die Energietikette, welche die Bundesbehörden für das betreffende Steuerjahr vergeben haben.

Art. 19

A7

¹ Die Fahrzeuge der Kategorie A sind bis nach Ablauf einer Frist von 3 Kalenderjahren ab ihrer ersten Inverkehrsetzung nicht steuerbar, wenn diese vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes erfolgt ist.

² Eine Person, die Wechselschilder hält, zahlt die gesamte Steuer für das am höchsten besteuerte Fahrzeug sowie 20 % der Steuer für das zweite Fahrzeug im ersten Jahr, in dem das Gesetz angewandt wird, und 10 % im zweiten Jahr der Gesetzesanwendung.

³ Bei Lastwagen, die abwechselnd mit denselben Schildern verkehren, beträgt die Steuer für das zweite Fahrzeug 10 % im ersten Jahr, in dem das Gesetz angewandt wird, und 5 % im zweiten Jahr.

Antrag des Regierungsvertreters

A25

Die Aufhebung der doppelten Besteuerung der Wechselnummern hat einen ständigen Steuerverlust in der Höhe 2,691 Millionen zur Folge. Im Entwurf des Staatsrats wird dieser Verlust mit einer Anhebung des Tarifs aller betroffenen Fahrzeugkategorien aufgewogen. Nach den Lesungen spricht sich die Kommission für die Ablehnung dieser Lösung aus und teilt mit, dass sie im Plenum eine Änderung der Tarife beantragen könnte. Der Regierungsvertreter macht von der Möglichkeit, seine Anträge jederzeit zurückziehen, insbesondere um sich einem Antrag der Kommission anzuschliessen (Art. 169 GRG), Gebrauch und beantragt für alle Fahrzeuge, für die es Wechselnummern gibt, eine Senkung der Tarife, die von der Kommission nach ihren Debatten beschlossen werden; die neuen Tarife werden unten aufgelistet.

A1 ANNEXE 1 – Tarif des impôts sur les véhicules automobiles et les remorques (art. 8 al. 1)

Art. A1-1

¹ L'impôt dû pour les véhicules automobiles et les remorques est le suivant:

- | | | |
|----|--|----------------------------|
| 1. | Cyclomoteur | |
| | a) cyclomoteur électrique ou assimilable muni d'une plaque de contrôle, <u>impôt annuel indivisible</u> | Fr. 0.– <u>20.–</u> |
| 2. | Tracteur, machine de travail, chariot de travail, chariot à moteur, autre engin analogue | |
| | a) monoaxe | Fr. 40.– <u>35.–</u> |
| | b) jusqu'à 3500 kg <u>de poids total</u> | Fr. 120.– <u>115.–</u> |
| | c) de <u>de 3501 kg à 7500 kg de poids total</u> | Fr. 240.– <u>175.–</u> |
| | d) <u>dès 7501 kg de poids total</u> | Fr. 235.– |
| 4. | Voiture de tourisme, voiture automobile, minibus et voiture de livraison, tracteur à sellette, autre véhicule analogue présentant un poids total maximal de 3500 kilos ; <u>voiture automobile, voiture de livraison, tracteur à sellette, autre véhicule analogue présentant un poids total jusqu'à 2800 kilos</u> | |
| | a) jusqu'à 25 kW | Fr. 257.– <u>246.–</u> |
| | b) de 26 à 50 kW | Fr. 322.– <u>311.–</u> |
| | c) de 51 à 75 kW | Fr. 387.– <u>376.–</u> |
| | d) de 76 à 100 kW | Fr. 452.– <u>441.–</u> |
| | e) de 101 à 125 kW | Fr. 517.– <u>506.–</u> |
| | f) de 126 à 150 kW | Fr. 582.– <u>571.–</u> |
| | g) de 151 à 175 kW | Fr. 667.– <u>656.–</u> |
| | h) de 176 à 200 kW | Fr. 752.– <u>741.–</u> |
| | i) de 201 à 225 kW | Fr. 837.– <u>826.–</u> |
| | j) de 226 à 250 kW | Fr. 922.– <u>911.–</u> |
| | k) de 251 à 300 kW | Fr. 1'092.– <u>1'081.–</u> |
| | l) de <u>dès de 301 à 350 kW</u> | Fr. 1'262.– <u>1'251.–</u> |
| | m) <u>dès 351 kW</u> | Fr. 1'421.– |

A8

A11

A12

A1 ANHANG 1 – Steuertarif für Motorfahrzeuge und Anhänger (Art. 8 Abs. 1)

Art. A1-1

¹ Für Motorfahrzeuge und Anhänger wird folgende Steuer geschuldet:

- | | | |
|----|--|----------------------------|
| 1. | Motorfahrrad | |
| | a) Elektrisches oder ähnliches Motorfahrrad mit Kontrollschild, <u>unteilbare Jahressteuer</u> | Fr. 0.– <u>20.–</u> |
| 2. | Traktor, Arbeitsmaschine, Arbeitskarren, Motorkarren, ähnliche Motorfahrzeuge | |
| | a) Einachser | Fr. 40.– <u>35.–</u> |
| | b) bis <u>mit einem Gesamtgewicht 3500 kg</u> | Fr. 120.– <u>115.–</u> |
| | c) ab <u>mit einem Gesamtgewicht von 3501 kg bis 7500 kg</u> | Fr. 240.– <u>175.–</u> |
| | d) <u>mit einem Gesamtgewicht ab 7501 kg</u> | Fr. 235.– |
| 4. | Personenwagen, Motorwagen, Kleinbus Lieferwagen, Sattelschlepper, und ähnliche Motorfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von max. 3500 kg; <u>Motorwagen, Lieferwagen, Sattelschlepper und ähnliche Motorfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von max. 2800 kg</u> | |
| | a) bis 25 kW | Fr. 257.– <u>246.–</u> |
| | b) von 26 bis 50 kW | Fr. 322.– <u>311.–</u> |
| | c) von 51 bis 75 kW | Fr. 387.– <u>376.–</u> |
| | d) von 76 bis 100 kW | Fr. 452.– <u>441.–</u> |
| | e) von 101 bis 125 kW | Fr. 517.– <u>506.–</u> |
| | f) von 126 bis 150 kW | Fr. 582.– <u>571.–</u> |
| | g) von 151 bis 175 kW | Fr. 667.– <u>656.–</u> |
| | h) von 176 bis 200 kW | Fr. 752.– <u>741.–</u> |
| | i) von 201 bis 225 kW | Fr. 837.– <u>826.–</u> |
| | j) von 226 bis 250 kW | Fr. 922.– <u>911.–</u> |
| | k) von 251 bis 300 kW | Fr. 1'092.– <u>1'081.–</u> |
| | l) ab <u>von 301 bis 350 kW</u> | Fr. 1'262.– <u>1'251.–</u> |
| | m) <u>ab 351 kW</u> | Fr. 1'421.– |

4bis. Voiture automobile, voiture de livraison, tracteur à sellette, autre véhicule analogue présentant un poids total de 2801 à 3500 kilos (nouveau)

- a) de 2801 à 3200 kg Fr. 489.-
b) de 3201 à 3500 kg Fr. 719.-

5. Motocycle, tricycle, quadricycle, luge à moteur, autre engin analogue

- a) jusqu'à 3 kW Fr. ~~403.-~~ 98.-
b) de 4 à 5 kW Fr. ~~413.-~~ 108.-
c) de 6 à 7 kW Fr. ~~433.-~~ 128.-
d) de 8 à 11 kW Fr. ~~453.-~~ 148.-
e) de 12 à 22 kW Fr. ~~473.-~~ 168.-
f) de 23 à 50 kW Fr. ~~493.-~~ 188.-
g) de 51 à ~~100~~ 80 kW Fr. ~~213.-~~ 208.-
h) ~~dès 101~~ de 81 à 110 kW Fr. ~~233.-~~ 228.-
i) dès 111 kW Fr. 248.-

6. Voiture automobile, camion, tracteur à sellette, véhicule articulé et autre véhicule analogue présentant un poids total supérieur à 3500 kilos

- a) de 3501 à 7500 kg Fr. ~~1'100.-~~ 1084.-
b) de 7501 à 14'000 kg Fr. ~~1'600.-~~ 1584.-
c) de 14'001 à 20'000 kg Fr. ~~2'100.-~~ 2084.-
d) de 20'001 à 26'000 kg Fr. ~~2'600.-~~ 2584.-
e) de 26'001 à 32'000 kg Fr. ~~3'100.-~~ 3084.-
f) dès 32'001 kg Fr. ~~3'600.-~~ 3584.-

7. Autocar, bus et autre véhicule analogue

- a) de 3501 à 5000 kg Fr. ~~1'300.-~~ 1296.-
b) de 5001 à 7500 kg Fr. ~~1'500.-~~ 1496.-
c) de 7501 à 10'000 kg Fr. ~~1'700.-~~ 1696.-
d) de 10'001 à 15'000 kg Fr. ~~1'900.-~~ 1896.-
e) de 15'001 à 20'000 kg Fr. ~~2'100.-~~ 2096.-
f) de 20'001 à 25'000 kg Fr. ~~2'300.-~~ 2296.-
g) dès 25'001 kg Fr. ~~2'500.-~~ 2496.-

A13

4bis. Motorwagen, Lieferwagen, Sattelschlepper und ähnliche Motorfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 2801 bis 3500 kg (neu)

- a) von 2801 bis 3200 kg Fr. 489.-
b) von 3201 bis 3500 kg Fr. 719.-

A14

5. Motorrad, dreirädriges Motorfahrzeug, Kleinmotorfahrzeug, Motorschlitzen, ähnliche Motorfahrzeuge

- a) bis 3 kW Fr. ~~403.-~~ 98.-
b) von 4 bis 5 kW Fr. ~~413.-~~ 108.-
c) von 6 bis 7 kW Fr. ~~433.-~~ 128.-
d) von 8 bis 11 kW Fr. ~~453.-~~ 148.-
e) von 12 bis 22 kW Fr. ~~473.-~~ 168.-
f) von 23 bis 50 kW Fr. ~~493.-~~ 188.-
g) von 51 bis ~~100~~ 80 kW Fr. ~~213.-~~ 208.-
h) ~~ab~~ von 81 bis 110 kW Fr. ~~233.-~~ 228.-
i) ab 111 kW Fr. 248.-

6. Motorwagen, Lastwagen, Sattelschlepper, Sattelmotorfahrzeug und ähnliche Motorfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3500 kg

- a) von 3501 bis 7500 kg Fr. ~~1'100.-~~ 1084.-
b) von 7501 bis 14'000 kg Fr. ~~1'600.-~~ 1584.-
c) von 14'001 bis 20'000 kg Fr. ~~2'100.-~~ 2084.-
d) von 20'001 bis 26'000 kg Fr. ~~2'600.-~~ 2584.-
e) von 26'001 bis 32'000 kg Fr. ~~3'100.-~~ 3084.-
f) ab 32'001 kg Fr. ~~3'600.-~~ 3584.-

7. Gesellschaftswagen (Autocar), Bus und ähnliche Fahrzeuge

- a) von 3501 bis 5000 kg Fr. ~~1'300.-~~ 1296.-
b) von 5001 bis 7500 kg Fr. ~~1'500.-~~ 1496.-
c) von 7501 bis 10'000 kg Fr. ~~1'700.-~~ 1696.-
d) von 10'001 bis 15'000 kg Fr. ~~1'900.-~~ 1896.-
e) von 15'001 bis 20'000 kg Fr. ~~2'100.-~~ 2096.-
f) von 20'001 bis 25'000 kg Fr. ~~2'300.-~~ 2296.-
g) ab 25'001 kg Fr. ~~2'500.-~~ 2496.-

8.	Remorque, semi-remorque et autre engin analogue (un quart de l'impôt est perçu si l'usage est agricole ou de travail)	
a)	jusqu'à 300 kg	Fr. 40.– <u>34.–</u>
b)	de 301 à 600 kg	Fr. 85.– <u>79.–</u>
c)	de 601 à 1200 kg	Fr. 130.– <u>133.–</u>
d)	de 1201 à 2500 kg	Fr. 220.– <u>238.–</u>
e)	de 2501 à 5000 kg	Fr. 310.– <u>358.–</u>
f)	de 5001 à 7500 kg	Fr. 400.– <u>488.–</u>
g)	de 7501 à 10'000 kg	Fr. 490.– <u>618.–</u>
h)	dès de 10'001 à 12'500 kg	Fr. 580.– <u>748.–</u>
i)	dès 12'501 kg	Fr. 878.–

8bis. **Remorque, semi-remorque et autre engin analogue dont l'usage est agricole ou de travail** (nouveau)

Usage agricole

a)	<u>jusqu'à 600 kg</u>	Fr. 14.–
b)	<u>de 601 à 3500 kg</u>	Fr. 34.–
c)	<u>de 3501 à 7500 kg</u>	Fr. 74.–
d)	<u>dès 7501 kg</u>	Fr. 124.–

Usage de travail

a)	<u>jusqu'à 600 kg</u>	Fr. 34.–
b)	<u>de 601 à 3500 kg</u>	Fr. 74.–
c)	<u>de 3501 à 7500 kg</u>	Fr. 154.–
d)	<u>dès 7501 kg</u>	Fr. 254.–

A15 8. **Anhänger, Sattelanhänger und ähnliche Anhänger (bei Landwirtschafts- und Arbeitsmotorfahrzeugen wird ein Viertel der Steuer erhoben.)**

a)	bis 300 kg	Fr. 40.– <u>34.–</u>
b)	von 301 bis 600 kg	Fr. 85.– <u>79.–</u>
c)	von 601 bis 1200 kg	Fr. 130.– <u>133.–</u>
d)	von 1201 bis 2500 kg	Fr. 220.– <u>238.–</u>
e)	von 2501 bis 5000 kg	Fr. 310.– <u>358.–</u>
f)	von 5001 bis 7500 kg	Fr. 400.– <u>488.–</u>
g)	von 7501 bis 10'000 kg	Fr. 490.– <u>618.–</u>
h)	ab <u>von 10'001 bis 12'500 kg</u>	Fr. 580.– <u>748.–</u>
i)	<u>ab 12'501 kg</u>	Fr. 878.–

A15 8bis. **Anhänger, Sattelanhänger und ähnliche Anhänger die in der Landwirtschaft oder als Arbeitsfahrzeug eingesetzt werden** (neu)

Landwirtschaft

a)	<u>bis 600 kg</u>	Fr. 14.–
b)	<u>von 601 bis 3500 kg</u>	Fr. 34.–
c)	<u>von 3501 bis 7500 kg</u>	Fr. 74.–
d)	<u>ab 7501 kg</u>	Fr. 124.–

Arbeitsfahrzeuge

a)	<u>bis 600 kg</u>	Fr. 34.–
b)	<u>von 601 bis 3500 kg</u>	Fr. 74.–
c)	<u>von 3501 bis 7500 kg</u>	Fr. 154.–
d)	<u>ab 7501 kg</u>	Fr. 254.–

Vote final

Par 9 voix contre 0 et 1 abstention, la commission propose au Grand Conseil d'accepter ce projet de loi tel qu'il sort de ses délibérations (projet bis).

Catégorisation du débat

La commission propose au Bureau que l'objet soit traité par le Grand Conseil selon la catégorie I (débat libre).

Schlussabstimmung

Mit 9 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung beantragt die Kommission dem Grossen Rat, diesen Gesetzesentwurf in der Fassung, die aus ihren Beratungen hervorgegangen ist (Projet bis), anzunehmen.

Kategorie der Behandlung

Die Kommission beantragt dem Büro, dass dieser Gegenstand vom Grossen Rat nach der Kategorie I (freie Debatte) behandelt wird.

Propositions refusées

Les propositions suivantes ont été rejetées par la commission :

Demande de renvoi

Renvoi au Conseil d'Etat

Renvoyer le projet au Conseil d'Etat afin que celui-ci le modifie dans le but d'obtenir la neutralité fiscale à l'intérieur des diverses catégories de véhicules et non entre elles.

Amendements

Art. 5

¹ Ne sont pas imposables:

- a) ~~les véhicules des entreprises concessionnaires effectuant le transport public de personnes selon un horaire;~~

Art. 5

¹ Ne sont pas imposables:

- b) les véhicules du service du feu et des services d'ambulances;

Art. 11

² Les véhicules mus exclusivement par l'énergie électrique ou l'hydrogène bénéficient d'une réduction de ~~30 %~~ 50 % et les véhicules mus par une motorisation hybride, à gaz ou assimilable bénéficient d'une réduction de 15 %.

A1 ANNEXE 1 – Tarif des impôts sur les véhicules automobiles et les remorques (art. 8 al. 1)

1. Cyclomoteur

- b) autre cyclomoteur, impôt annuel indivisible Fr. 40.– 60.–

2. Tracteur, machine de travail, chariot de travail, chariot à moteur, autre engin analogue

- b) jusqu'à ~~3500~~ 7500 kg Fr. 120.–
c) dès ~~3501~~ 7501 kg Fr. 240.–

Abgelehnte Anträge

Folgende Anträge wurden von der Kommission verworfen:

Rückweisungsantrag

Rückweisung an den Staatsrat

A1 *Den Entwurf an den Staatsrat zurückweisen, damit ihn dieser wie folgt ändert: Die steuerliche Neutralität innerhalb der verschiedenen Fahrzeugkategorien und nicht zwischen ihnen erreichen.*

Änderungsanträge

Art. 5

¹ Nicht steuerbar sind:

- a) ~~die Fahrzeuge öffentlich konzessionierter Betriebe, die Personentransporte nach Fahrplan ausführen;~~

Art. 5

A3 *Der Antrag wurde auf Französisch eingereicht.*

Art. 11

A6 ² Fahrzeuge, die ausschliesslich mit Elektrizität oder Wasserstoff angetrieben werden, erhalten eine Reduktion von ~~30 %~~ 50 %, jene mit Hybrid-, Gas- oder ähnlichem Antrieb eine Reduktion von 15 %.

A1 ANHANG 1 – Steuertarif für Motorfahrzeuge und Anhänger (Art. 8 Abs. 1)

1. Motorfahrrad

- b) Anderes Motorfahrrad, unteilbare Jahressteuer Fr. 40.– 60.–

2. Traktor, Arbeitsmaschine, Arbeitskarren, Motorkarren, ähnliche Motorfahrzeuge

- b) bis ~~3500~~ 7500 kg Fr. 120.–
c) ab ~~3501~~ 7501 kg Fr. 240.–

Art. 5

¹ Ne sont pas imposables:

- a) les véhicules des entreprises concessionnaires effectuant le transport public de personnes selon un horaire ; sont exclus tous les véhicules qui effectuent également d'autres courses qui ne sont pas soumises à concession ;

Art. 11bis (nouveau)

¹ Les véhicules dont l'étiquette Energie correspond aux catégories F, G ou sans étiquette sont soumis à une augmentation de l'impôt de base de 20 % (F) respectivement 30 % (G et équivalent sans étiquette).

Art. 11

³ Les réductions sont cumulables ~~et applicables aux véhicules dont le poids total est inférieur ou égal à 3500 kg.~~

Art. 11 al. 4 (nouveau)

⁴ Les véhicules mentionnés à l'article A1-1 al. 1 ch. 2 du tarif de l'Annexe 1 équipés d'un moteur répondant aux caractéristiques d'émission les plus sévères bénéficient d'une réduction de 30 %. (traduction formelle)

Art. 11 al. 5 (nouveau)

⁵ Les véhicules mentionnés à l'article A1-1 al. 1 ch. 6 et 7 du tarif de l'Annexe 1 équipés d'un moteur répondant aux caractéristiques d'émission les plus sévères bénéficient d'une réduction de 15 %. (traduction formelle)

Art. 11 al. 6 (nouveau)

⁶ Les véhicules mentionnés à l'article A1-1 al. 1 ch. 2, 6 et 7 du tarif de l'Annexe 1 mus exclusivement par l'énergie électrique ou l'hydrogène bénéficient d'une réduction de 30 %. (traduction formelle)

A1 ANNEXE 1 – Tarif des impôts sur les véhicules automobiles et les remorques (art. 8 al. 1)**2. Tracteur, machine de travail, chariot de travail, chariot à moteur, autre engin analogue**

- | | |
|---------------------------|----------------------|
| a) monoaxe | Fr. 40.– |
| b) jusqu'à 3500 kg | Fr. 120.– |
| e) dès 3501 kg | Fr. 240.– |

Et ajouter au point 6 du tarif la liste des véhicules

Art. 5

A16 *Der Antrag wurde auf Französisch eingereicht.*

Art. 11bis (neu)

A17 *Der Antrag wurde auf Französisch eingereicht.*

Art. 11

A18 ³ Die Reduktionen sind kumulierbar ~~und gelten für Fahrzeuge, deren Gesamtgewicht höchstens 3500 kg beträgt.~~

Art. 11 Abs. 4 (neu)

A19 ⁴ Die im Anhang 1 unter Pt. 2 aufgeführten Fahrzeuge mit der höchsten Abgas-Emissionsstufe erhalten eine Reduktion von 30 %. (ursprüngliche Fassung)

Art. 11 Abs. 5 (neu)

A20 ⁵ Die im Anhang 1 unter Pt. 6 und 7 aufgeführten Fahrzeuge mit der höchsten Abgas-Emissionsstufe erhalten eine Reduktion von 15 %. (ursprüngliche Fassung)

Art. 11 Abs. 6 (neu)

A21 ⁶ Rein elektrisch oder wasserstoffbetriebene Fahrzeuge, die im Anhang 1 unter Pt. 2, 6 und 7 aufgeführt sind, erhalten eine Reduktion von 30 %. (ursprüngliche Fassung)

A1 ANHANG 1 – Steuertarif für Motorfahrzeuge und Anhänger (Art. 8 Abs. 1)**2. Traktor, Arbeitsmaschine, Arbeitskarren, Motorkarren, ähnliche Motorfahrzeug**

- | | | |
|------------|--------------------------|----------------------|
| A22 | a) Einachser | Fr. 40.– |
| | b) bis 3500 kg | Fr. 120.– |
| | e) ab 3501 kg | Fr. 240.– |

Und unter Punkt 6 wird der Tarif der Liste der

mentionnés sous point 2

Fahrzeuge gemäss Punkt 2 angefügt.

8. Remorque, semi-remorque et autre engin analogue (un quart de l'impôt est perçu si l'usage est agricole ou de travail)

A23

8. Anhänger, Sattelanhänger und ähnliche Anhänger (bei Landwirtschafts- und Arbeitsmotorfahrzeugen wird ein Viertel der Steuer erhoben.)

~~8bis. Remorque, semi-remorque et autre engin analogue dont l'usage est agricole ou de travail~~

~~8bis. Anhänger, Sattelanhänger und ähnliche Anhänger, die in der Landwirtschaft oder als Arbeitsfahrzeug eingesetzt werden~~

Résultats des votes

Les propositions suivantes ont été mises aux voix :

Demande de renvoi

La proposition initiale du Conseil d'Etat, opposée à la proposition A1, est acceptée par 10 voix contre 1 et 0 abstention.

CE
A1

Première lecture

La proposition initiale du Conseil d'Etat, opposée à la proposition A2, est acceptée par 5 voix contre 4 et 2 abstentions.

CE
A2

La proposition initiale du Conseil d'Etat et la proposition A3 obtiennent chacune 5 voix ; il y a 1 abstention. Le président tranche en faveur de la version du Conseil d'Etat.

CE
A3

La proposition A4, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 5 voix contre 4 et 2 abstentions.

A4
CE

La proposition A5, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 8 voix contre 1 et 2 abstentions.

A5
CE

La proposition A6, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 6 voix contre 5 et 0 abstention.

A6
CE

La proposition A7, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 5 voix contre 0 et 5 abstentions.

A7
CE

La proposition A8, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 10 voix contre 0 et 1 abstention.

A8
CE

La proposition initiale du Conseil d'Etat, opposée à la proposition A9, est acceptée par 7 voix contre 2 et 2 abstentions.

CE
A9

La proposition A11 (insertion d'un palier supplémentaire), opposée à la proposition A10, est acceptée par 8 voix contre 2 et 0 abstention.

A11
A10

Abstimmungsergebnisse

Die Kommission hat über folgende Anträge abgestimmt:

Rückweisungsantrag

Die ursprüngliche Fassung des Staatsrats obsiegt gegen Antrag A1 mit 10 zu 1 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Erste Lesung

Die ursprüngliche Fassung des Staatsrats obsiegt gegen Antrag A2 mit 5 zu 4 Stimmen bei 2 Enthaltungen.

Die ursprüngliche Fassung des Staatsrats und Antrag A3 erhalten beide 5 Stimmen bei einer Enthaltung. Der Präsident entscheidet zugunsten der Fassung des Staatsrats.

Antrag A4 obsiegt gegen die ursprüngliche Fassung des Staatsrats mit 5 zu 4 Stimmen bei 2 Enthaltungen.

Antrag A5 obsiegt gegen die ursprüngliche Fassung des Staatsrats mit 8 zu 1 Stimmen bei 2 Enthaltungen.

Antrag A6 obsiegt gegen die ursprüngliche Fassung des Staatsrats mit 6 zu 5 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Antrag A7 obsiegt gegen die ursprüngliche Fassung des Staatsrats mit 5 zu 0 Stimmen bei 5 Enthaltungen.

Antrag A8 obsiegt gegen die ursprüngliche Fassung des Staatsrats mit 10 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Die ursprüngliche Fassung des Staatsrats obsiegt gegen Antrag A9 mit 7 zu 2 Stimmen bei 2 Enthaltungen.

Antrag A11 (Einfügen einer zusätzlichen Stufe) obsiegt gegen Antrag A10 mit 8 zu 2 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

La proposition A11 (insertion d'un palier supplémentaire), opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 8 voix contre 2 et 0 abstention.	A11 CE	Antrag A11 (Einfügen einer zusätzlichen Stufe) obsiegt gegen die ursprüngliche Fassung des Staatsrats mit 8 zu 2 Stimmen bei 0 Enthaltungen.
La proposition A12 (ajout d'un palier supplémentaire), opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 7 voix contre 1 et 2 abstentions.	A12 CE	Antrag A12 (Einfügen einer zusätzlichen Stufe) obsiegt gegen die ursprüngliche Fassung des Staatsrats mit 7 zu 1 Stimmen bei 2 Enthaltungen.
La proposition A13 (ajout d'une catégorie supplémentaire), opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 9 voix contre 1 et 0 abstention.	A13 CE	Antrag A13 (Einfügen einer zusätzlichen Stufe) obsiegt gegen die ursprüngliche Fassung des Staatsrats mit 9 zu 1 Stimme bei 0 Enthaltungen.
La proposition A14 (révision des tarifs), opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 10 voix contre 0 et 0 abstention.	A14 CE	Antrag A14 (Revision der Tarife) obsiegt gegen die ursprüngliche Fassung des Staatsrats mit 10 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen.
La proposition A15 (révision des tarifs), opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 8 voix contre 2 et 0 abstention.	A15 CE	Antrag A15 (Revision der Tarife) obsiegt gegen die ursprüngliche Fassung des Staatsrats mit 8 zu 2 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Deuxième lecture

La proposition initiale du Conseil d'Etat, opposée à la proposition A16, est acceptée par 6 voix contre 3 et 1 abstention.	CE A16	Die ursprüngliche Fassung des Staatsrats obsiegt gegen Antrag A16 mit 6 zu 3 Stimmen bei 1 Enthaltung.
La proposition initiale du Conseil d'Etat, opposée à la proposition A3, est acceptée par 7 voix contre 3 et 0 abstention.	CE A3	Die ursprüngliche Fassung des Staatsrats obsiegt gegen Antrag A3 mit 7 zu 3 Stimmen bei 0 Enthaltungen.
La proposition initiale du Conseil d'Etat, opposée à la proposition A17, est acceptée par 9 voix contre 1 et 0 abstention.	CE A17	Die ursprüngliche Fassung des Staatsrats obsiegt gegen Antrag A17 mit 9 zu 1 Stimmen bei 0 Enthaltungen.
La proposition initiale du Conseil d'Etat, opposée à la proposition A5, est acceptée par 5 voix contre 4 et 1 abstention.	CE A5	Die ursprüngliche Fassung des Staatsrats obsiegt gegen Antrag A5 mit 5 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung.
La proposition initiale du Conseil d'Etat, opposée à la proposition A6, est acceptée par 7 voix contre 3 et 0 abstention.	CE A6	Die ursprüngliche Fassung des Staatsrats obsiegt gegen Antrag A6 mit 7 zu 3 Stimmen bei 0 Enthaltungen.
La proposition A18, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 5 voix contre 4 et 0 abstention.	A18 CE	Antrag A18 obsiegt gegen die ursprüngliche Fassung des Staatsrats mit 5 zu 4 Stimmen bei 0 Enthaltungen.
La proposition A19, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 5 voix contre 4 et 0 abstention.	A19 CE	Antrag A19 obsiegt gegen die ursprüngliche Fassung des Staatsrats mit 5 zu 4 Stimmen bei 0 Enthaltungen.
La proposition A20, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 5 voix contre 4 et 0 abstention.	A20 CE	Antrag A20 obsiegt gegen die ursprüngliche Fassung des Staatsrats mit 5 zu 4 Stimmen bei 0 Enthaltungen.
La proposition A21, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 5 voix contre 4 et 0 abstention.	A21 CE	Antrag A21 obsiegt gegen die ursprüngliche Fassung des Staatsrats mit 5 zu 4 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Zweite Lesung

La proposition A7, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est confirmée par 7 voix contre 2 et 0 abstention	A7 CE	Antrag A7 obsiegt gegen die ursprüngliche Fassung des Staatsrats mit 7 zu 2 Stimmen bei 0 Enthaltungen.
La proposition A8, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est confirmée par 6 voix contre 3 et 0 abstention	A8 CE	Antrag A8 obsiegt gegen die ursprüngliche Fassung des Staatsrats mit 6 zu 3 Stimmen bei 0 Enthaltungen.
La proposition A11, opposée à la proposition A22, est confirmée par 8 voix contre 1 et 0 abstention.	A11 A22	Antrag A11 obsiegt gegen Antrag A22 mit 8 zu 1 Stimmen bei 0 Enthaltungen.
La proposition A15, opposée à la proposition A23, est confirmée par 8 voix contre 1 et 0 abstention.	A15 A23	Antrag A15 obsiegt gegen Antrag A23 mit 8 zu 1 Stimmen bei 0 Enthaltungen.
La proposition A24 (modification formelle), opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée tacitement.	A24 CE	Antrag A24 (formale Änderung) obsiegt stillschweigend gegen die ursprüngliche Fassung des Staatsrats.

Troisième lecture

La proposition A5, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est confirmée par 6 voix contre 4 et 0 abstention	A5 CE	Antrag A5 obsiegt gegen die ursprüngliche Fassung des Staatsrats mit 6 zu 4 Stimmen bei 0 Enthaltungen.
La proposition initiale du Conseil d'Etat, opposée à la proposition A6, est confirmée par 10 voix contre 0 et 0 abstention.	CE A6	Die ursprüngliche Fassung des Staatsrats obsiegt gegen Antrag A6 mit 10 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen.
La proposition initiale du Conseil d'Etat, opposée à la proposition A19, est confirmée par 6 voix contre 4 et 0 abstention.	CE A19	Die ursprüngliche Fassung des Staatsrats obsiegt gegen Antrag A19 mit 6 zu 4 Stimmen bei 0 Enthaltungen.
La proposition initiale du Conseil d'Etat, opposée à la proposition A20, est confirmée par 6 voix contre 4 et 0 abstention.	CE A20	Die ursprüngliche Fassung des Staatsrats obsiegt gegen Antrag A20 mit 6 zu 4 Stimmen bei 0 Enthaltungen.
La proposition initiale du Conseil d'Etat, opposée à la proposition A21, est confirmée par 6 voix contre 4 et 0 abstention.	CE A21	Die ursprüngliche Fassung des Staatsrats obsiegt gegen Antrag A21 mit 6 zu 4 Stimmen bei 0 Enthaltungen.
La proposition initiale du Conseil d'Etat, opposée à la proposition A18, est confirmée tacitement.	CE A18	Die ursprüngliche Fassung des Staatsrats obsiegt stillschweigend gegen Antrag A18.
La proposition A25, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée tacitement.	A25 CE	Antrag A25 obsiegt stillschweigend gegen die ursprüngliche Fassung des Staatsrats.

Dritte Lesung

Le 18 janvier 2021

Den 18. Januar 2021



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Motion Zosso Markus / Jakob Christine

2020-GC-162

Pour une réduction de l'imposition des bateaux équipés d'un moteur thermique

I. Résumé de la motion

Par motion déposée et développée le 15 octobre 2020, les députés Markus Zosso et Christine Jakob demandent une réduction de l'imposition des bateaux équipés d'un moteur thermique. Les tarifs doivent être alignés dans les meilleurs délais sur ceux pratiqués par les cantons voisins. Cet ajustement évitera dans le futur la localisation, respectivement l'immatriculation de bateaux dans les ports des cantons voisins. Ainsi, les recettes fiscales du canton sont préservées.

II. Réponse du Conseil d'Etat

La navigation sur les voies d'eau est réglée par la loi fédérale sur la navigation intérieure du 3 octobre 1975 (LNI ; RS 747.201). Selon l'article 61 LNI, les cantons ont le droit d'imposer les bateaux qui ont leur lieu de stationnement sur leur territoire. Les bateaux stationnés dans le canton de Fribourg sont imposés conformément à la loi du 25 septembre 1974 sur l'imposition des bateaux (RSF 635.4.2). Le Grand Conseil est compétent pour fixer le tarif. Selon l'article 1bis, alinéa 1, le Conseil d'Etat est compétent uniquement pour adapter le tarif à l'indice moyen annuel des prix à la consommation, à raison d'un dixième pour une variation de 10 % de l'indice. La dernière indexation remonte à 2006.

Au 30 septembre 2020, 5521 bateaux sont immatriculés dans le canton. Les principaux genres sont les suivants :

- > 228 bateaux à rames et autres petites embarcations sans moteur ;
- > 481 voiliers sans moteur ;
- > 1361 voiliers avec moteur ;
- > 3438 bateaux de plaisance avec moteur.

On dénombre près de 100 voiliers et près de 100 bateaux de plaisance équipés d'une motorisation électrique.

Divers critères déterminent l'imposition des bateaux, notamment la puissance du moteur, la longueur ou encore la surface vélique ; ces critères peuvent être combinés. Des forfaits sont également prévus pour les bateaux à rames, les bateaux de pêcheurs professionnels, etc.

Une comparaison de la charge fiscale actuelle dans les cantons de Fribourg, Berne, Neuchâtel et Vaud a été établie sur la base de profils types. Ils représentent de façon appropriée le parc des bateaux immatriculés dans le canton de Fribourg.

Profil type et caractéristiques (valeurs moyennes)	Effectif canton FR	Tarif impôt annuel selon canton			
		FR	BE	NE	VD
Bateau à rame 410 cm	164	31	40	10	25
Voilier ≤ 15 m ² , 450 cm, sans moteur	481	31	40	33	35
Voilier ≤ 15 m ² , 550 cm, 508 kg, 3,4 kW	193	60	72	33	75
Voilier 20 m ² , 670 cm, 790 kg, 3,9 kW	183	109	72	81	99
Voilier 25 m ² , 770 cm, 1783 kg, 6,1 kW	400	189	114	121	123
Voilier 34 m ² , 860 cm, 2796 kg, 10,1 kW	982	239	130	193	157
Voilier 40 m ² , 940 cm, 3464 kg, 12,5 kW	225	270	168	241	181
Voilier 60 m ² , 1100 cm, 5356 kg, 22,2 kW	37	390	208	401	253
Bateaux à moteur ≤ 6 kW, 480 cm	2022	60	60	39	65
Bateaux à moteur 31 kW, 570 cm	202	351	184	273	183
Bateaux à moteur 89 kW, 680 cm	145	1097	412	786	433
Bateaux à moteur 171 kW, 730 cm	106	2259	770	1666	771
Bateaux à moteur 229 kW, 830 cm	86	3326	1006	2304	1139

L'imposition dans le canton de Fribourg des bateaux à moteur avec une importante puissance est très élevée.

L'évolution des effectifs et des recettes fiscales entre 2005 et 2020 pour les quatre cantons se présente ainsi :

Libellé	Fribourg	Berne	Neuchâtel	Vaud
Effectif au 30.09.2005	5'712	12'466	4'606	16'317
30.09.2020	5'521	11'712	4'138	15'673
Variation	-3,3 %	-6,0 %	-10,2 %	-3,9 %
Recettes fiscales 2005	1'655'449	2'467'351	1'442'771	4'168'139
2020 (estimation)	2'400'000	2'776'428	2'012'178	5'425'000
	+45,0 %	+12,5 %	+39,5 %	+30,2 %

Selon cette analyse sur les quinze dernières années, Fribourg est le canton qui enregistre la plus faible diminution d'effectif et la plus forte progression de recettes fiscales. La fiscalité élevée des bateaux à moteur ainsi que le risque d'exode fiscal avaient déjà été soulevés dans le cadre de la question Jean-Daniel Wicht 2015-CE-196. Cinq ans après, le constat du Conseil d'Etat est

confirmé : le barème fribourgeois n'entraîne pas un déplacement du lieu de stationnement vers des cantons offrant des conditions d'imposition plus attractives. Le choix du lieu de stationnement est guidé pour l'essentiel par d'autres critères : disponibilité de places d'amarrage, attractivité du lac et de la région où est stationné le bateau, distance par rapport au lieu de domicile et/ou d'activité professionnelle.

Seuls les bateaux dotés d'un moteur puissant ont une imposition beaucoup plus lourde en comparaison avec les cantons voisins. Ils représentent moins de 10 % du parc. L'imposition des bateaux vise notamment à couvrir les charges liées à la navigation : sécurité adéquate pour tous les usagers des plans d'eau, police navale, aménagement et entretien des lacs et rives, protection de la faune et de la flore, etc. Il convient notamment de relever à ce propos que l'Etat vient d'acquérir un nouveau bateau pour la Police du lac, pour un montant de plus d'1 million de francs.

Au vu de ce qui précède, une réduction de l'imposition des bateaux équipés d'un moteur thermique, telle que demandée par les motionnaires ne se justifie pas. Le Conseil d'Etat s'engage en revanche à étudier l'opportunité d'une révision du modèle futur d'imposition des bateaux. Celui-ci viserait en premier lieu à encourager de nouveaux genres de motorisation, plus respectueux de l'environnement, comme par exemple les moteurs électriques. Les détenteurs désirant une motorisation puissante seront incités à acquérir de tels engins.

Par ces motifs, le Conseil d'Etat vous invite à rejeter cette motion.

12 janvier 2021



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Motion Zosso Markus / Jakob Christine
**Reduzierung der Bootstaxen bei Booten
mit Verbrennungsmotor**

2020-GC-162

I. Zusammenfassung der Motion

Mit einer am 15. Oktober 2020 eingereichten und begründeten Motion ersuchen Grossrat Markus Zosso und Grossrätin Christine Jakob den Staatsrat, die Besteuerung von Booten mit Verbrennungsmotor zu reduzieren. Die Tarife müssten so rasch wie möglich an jene der Nachbarkantone angeglichen werden. Diese Anpassung werde verhindern, dass in Zukunft immer mehr Schiffe in den Häfen der Nachbarkantone angelegt und registriert würden. So würden dem Kanton die entsprechenden Steuereinnahmen erhalten bleiben.

II. Antwort des Staatsrats

Die Schifffahrt ist im Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt vom 3. Oktober 1975 geregelt (BSG; SR 747.201). Gemäss Artikel 61 BSG haben die Kantone das Recht, Schiffe mit Standort in ihrem Gebiet zu besteuern. Die Besteuerung von Schiffen mit Standort im Kanton Freiburg richtet sich nach dem Gesetz vom 25. September 1974 betreffend die Besteuerung der Schiffe (SGF 635.4.2). Für die Festlegung des Tarifs ist der Grosse Rat zuständig. Gemäss Artikel 1bis Abs. 1 ist der Staatsrat einzig befugt, den Tarif dem durchschnittlichen Jahresindex der Konsumentenpreise anzupassen, und zwar um einen Zehntel für eine Änderung des Indexes um 10 %. Die letzte Indexierung erfolgte im Jahr 2006.

Per 30. September 2020 waren im Kanton 5521 Schiffe immatrikuliert. Die häufigsten Schiffstypen waren folgende:

- > 228 Ruderboote und andere kleine Boote ohne Motor;
- > 481 Segelboote ohne Motor;
- > 1361 Segelboote mit Motor;
- > 3438 Vergnügungsschiffe mit Motor.

Es gibt fast 100 Segelboote und fast 100 Vergnügungsschiffe, die mit Elektromotoren ausgestattet sind.

Verschiedene Kriterien wie Motorleistung, Länge oder Segelfläche sind für die Besteuerung der Schiffe ausschlaggebend. Die Kriterien können auch kombiniert werden. Für Ruderboote, Boote von Berufsfischerinnen und Berufsfischern usw. sind zudem Pauschalen vorgesehen.

Auf der Grundlage von Standardprofilen wurde ein Vergleich der aktuellen Steuerbelastung in den Kantonen Freiburg, Bern, Neuenburg und Waadt erstellt. Die Standardprofile entsprechen auf repräsentative Weise dem Bestand der im Kanton Freiburg immatrikulierten Schiffe.

Standardprofil und Merkmale (Durchschnittswerte)	Bestand Kanton FR	Jährlicher Steuertarif nach Kanton			
		FR	BE	NE	VD
Ruderboot 410 cm	164	31	40	10	25
Segelboot ≤ 15 m ² , 450 cm, ohne Motor	481	31	40	33	35
Segelboot ≤ 15 m ² , 550 cm, 508 kg, 3,4 kW	193	60	72	33	75
Segelboot < 20 m ² , 670 cm, 790 kg, 3,9 kW	183	109	72	81	99
Segelboot < 25 m ² , 770 cm, 1783 kg, 6,1 kW	400	189	114	121	123
Segelboot < 34 m ² , 860 cm, 2796 kg, 10,1 kW	982	239	130	193	157
Segelboot < 40 m ² , 940 cm, 3464 kg, 12,5 kW	225	270	168	241	181
Segelboot < 60 m ² , 1100 cm, 5356 kg, 22,2 kW	37	390	208	401	253
Motorboot ≤ 6 kW, 480 cm	2022	60	60	39	65
Motorboot 31 kW, 570 cm	202	351	184	273	183
Motorboot 89 kW, 680 cm	145	1097	412	786	433
Motorboot 171 kW, 730 cm	106	2259	770	1666	771
Motorboot 229 kW, 830 cm	86	3326	1006	2304	1139

Motorboote mit hoher Leistung werden im Kanton Freiburg sehr stark besteuert.

Die Entwicklung der Bestände und der Steuereinnahmen zwischen 2005 und 2020 lässt sich für die vier Kantone wie folgt darstellen:

Kanton	Freiburg	Bern	Neuenburg	Waadt
Bestand am 30.09.2005	5712	12'466	4606	16'317
30.09.2020	5521	11'712	4138	15'673
Änderung	-3,3 %	-6,0 %	-10,2 %	-3,9 %
Steuereinnahmen 2005	1'655'449	2'467'351	1'442'771	4'168'139
2020 (Schätzung)	2'400'000	2'776'428	2'012'178	5'425'000
	+45,0 %	+12,5 %	+39,5 %	+30,2 %

Gemäss dieser Analyse der letzten fünfzehn Jahre verzeichnete der Kanton Freiburg den geringsten Rückgang beim Bestand und den stärksten Anstieg bei den Steuereinnahmen. Die hohe Besteuerung der Motorboote und das Risiko der Steuerflucht waren bereits in der Anfrage Jean-Daniel Wicht 2015-CE-196 angesprochen worden. Fünf Jahre später bestätigt sich die Feststellung des Staatsrats: Der Freiburger Tarif führt nicht zur Verlegung des Anlegeortes in Kantone mit attraktiveren Steuerbedingungen. Die Wahl des Anlegeortes richtet sich hauptsächlich nach anderen Kriterien: Verfügbarkeit von Anlegeplätzen, Attraktivität des Sees und der Region, in der das Boot angelegt ist, Entfernung vom Wohn- und/oder Arbeitsort.

Nur Schiffe mit einem leistungsstarken Motor werden im Vergleich zu den Nachbarkantonen wesentlich höher besteuert. Sie machen weniger als 10 % des Schiffsbestands aus. Die Schiffbesteuerung soll insbesondere die mit der Schifffahrt verbundenen Kosten decken: angemessene Sicherheit für alle Nutzer/innen der Gewässer, Seepolizei, Gestaltung und Pflege von Seen und Ufern, Tier- und Pflanzenschutz usw. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Staat gerade für über 1 Million Franken ein neues Schiff für die Seepolizei angeschafft hat.

Aufgrund dieser Ausführungen ist eine Reduktion der Besteuerung von Schiffen mit Verbrennungsmotor, wie sie die Urheber der Motion beantragen, nicht gerechtfertigt. Der Staatsrat verpflichtet sich jedoch zu prüfen, ob eine Revision des zukünftigen Schiffsbesteuerungsmodells angebracht ist. Diese würde in erster Linie darauf abzielen, neue, umweltfreundlichere Arten der Motorisierung wie z. B. Elektromotoren zu fördern. Damit gäbe es für Schiffhalterinnen und Schiffhalter, die eine hohe Leistung wünschen, einen Anreiz, solche Motoren zu erwerben.

Aus diesen Gründen empfiehlt Ihnen der Staatsrat, die Motion abzulehnen.

12. Januar 2021



Réponse du Conseil d'Etat à une motion populaire

Motion populaire Ducrest Mattéo / Dembinski Terenia /
Hauser Armando / Autunno Matteo

2020-GC-29

Pour une école durable et solidaire et pour le maintien de la qualité de l'enseignement. Projet BYOD/AVEC : « Moratoire de 3 ans sur l'introduction du projet BYOD/AVEC »

I. Résumé de la motion.....	1
II. Réponse du Conseil d'Etat.....	2
1. Introduction.....	2
2. Impacts écologiques.....	4
3. Conséquences financières.....	5
4. Conséquences sur le plan pédagogique.....	6
5. Impacts sur la santé.....	7
6. Conclusion.....	8

I. Résumé de la motion

Le projet BYOD/AVEC prévoit que les élèves des écoles du degré secondaire supérieur apportent pour la rentrée scolaire 2020/21 leur ordinateur personnel en classe. Selon les motionnaires, jusqu'à présent, le Conseil d'Etat n'a pas pu donner des réponses satisfaisantes aux questions des enseignant-e-s, des élèves et des parents. La phase de consultation aurait également été négligée.

Pour permettre d'éclaircir la situation, le projet BYOD/AVEC devrait être soumis à un moratoire de 3 ans (jusqu'en septembre 2023). Pendant cette période, le Conseil d'Etat devrait consulter tous les acteurs directement concernés par l'introduction du projet BYOD/AVEC. Il s'agirait des directions d'établissements, des enseignant-e-s et des élèves des écoles du degré secondaire supérieur, ainsi que des parents d'élèves. L'enquête devrait être menée et analysée de manière transparente par un organe externe et indépendant de l'administration cantonale. Les résultats devraient être publiés.

De plus, les motionnaires souhaitent que le Conseil d'Etat confie à une commission neutre et indépendante de l'administration cantonale l'établissement d'un rapport sur les conséquences de l'introduction du projet BYOD/AVEC. Cette commission devrait être composée d'experts du climat, de médecins, de pédagogues, d'enseignant-e-s, de parents et d'élèves. Les membres de cette commission seraient désignés conjointement par le Conseil d'Etat et le comité d'initiative à l'origine de la motion. Le rapport devrait donner des réponses sur l'impact environnemental, les conséquences

financières, les conséquences en matière de santé et sur le plan pédagogique de l'introduction du projet.

Les résultats de la consultation et le rapport détaillé devraient être remis au Grand Conseil et aux acteurs directement impliqués. Ce dernier serait aussi accessible aux médias et à la population. La publication du rapport devrait intervenir au minimum 12 mois avant la date d'introduction d'un projet similaire au projet BYOD/AVEC, soit au plus tard en septembre 2022 pour une introduction en septembre 2023. Le Conseil d'Etat serait chargé d'introduire un article idoine dans la loi sur l'enseignement secondaire supérieur (LESS).

II. Réponse du Conseil d'Etat

1. Introduction

La numérisation change très rapidement la société et l'économie ; elle compte parmi les défis actuels que doit relever le domaine de l'éducation. « L'objectif principal est d'aider au mieux tous les élèves et toutes les personnes en formation à devenir autonomes et responsables dans un monde en constante évolution sous l'effet de la numérisation. ».¹ C'est ce qui est prévu dans la stratégie nationale sur la numérisation dans le domaine de l'éducation de la Conférence suisse des directeurs de l'instruction publique (CDIP) du 21 juin 2018 ; dans le plan d'action en faveur de l'éducation numérique de la Conférence intercantonale de l'instruction publique de la Suisse romande et du Tessin (CIIP) du 22 novembre 2018² ; dans le plan d'action « Numérisation pour le domaine FRI durant les années 2019 et 2020 » du Secrétariat d'Etat à la formation, à la recherche et à l'innovation (SEFRI)³, ainsi que dans le Concept cantonal pour l'intégration des MITIC dans l'enseignement adopté par le Conseil d'Etat en mai 2017⁴.

BYOD (Bring Your Own Device)/AVEC (Apportez Votre Equipement personnel de Communication) désigne l'approche selon laquelle les élèves apportent leurs ordinateurs personnels à l'école et les intègrent dans la vie scolaire. L'introduction du projet BYOD/AVEC doit donner à l'enseignant-e une possibilité supplémentaire de varier ses approches pédagogiques et à l'élève un accès facilité aux ressources numériques.

L'approche BYOD/AVEC est déjà une réalité dans le domaine tertiaire (universités et hautes écoles spécialisées). Dans les écoles professionnelles fribourgeoises un nombre croissant de personnes en formation viennent à l'école avec des ordinateurs personnels. Pour certaines professions, BYOD/AVEC est une réalité découlant d'une obligation de formation liée aux ordonnances de formation et aux plans de formation (par exemple, dans les métiers de l'automobile, les métiers Suissetec (techniques du bâtiment) et l'informatique). Lors des révisions des ordonnances de formation, les associations professionnelles et les organisations sectorielles renforcent l'enseignement numérique et à favoriser des moyens d'enseignement exclusivement numériques ainsi que des applications « métiers » qui demandent aux personnes en formation d'avoir du matériel informatique personnel. Le contrat d'apprentissage définit qui de l'entreprise ou de la personne en formation prend en charge les coûts financiers informatiques. Dans les faits, il s'agit souvent de la

¹ <https://www.edk.ch/dyn/31426.php>

² <https://www.ciip.ch/La-CIIP/Documents-officiels/Plans-daction>

³ <https://www.sbf.admin.ch/sbf/fr/home/politique-fri/fri-2021-2024/themes-transversaux/numerisation-fri/numerisation.html>

⁴ <https://www.fr.ch/sites/default/files/reprise/documents/pdf/ConceptcantonalMITIC.pdf>

personne en formation. En ce qui concerne l'école obligatoire, le Grand Conseil a adopté le 19 septembre 2020 la motion 2019-GC-139 des députés Urs Perler et Daniel Bürdel. Cette motion demande que les élèves de 9H à 11H soient équipés avec un appareil informatique personnel financé par le canton.

Dans les écoles du degré secondaire supérieur fribourgeoises, l'approche BYOD/AVEC a été introduite lors de la rentrée scolaire 2018/19 dans une classe de l'Ecole de commerce du Collège de Gambach. Le projet a été développé au sein de l'école et présenté aux futurs élèves, ainsi qu'à leurs parents. Il a été étendu en 2019/20 à quatre classes. L'évaluation du projet est positive. Le rapport correspondant est disponible sur la page d'accueil de l'école⁵. La pertinence de l'approche BYOD/AVEC a été reconnue par toutes les parties, y compris par les parents des élèves. Sur la base de ces évaluations, des expériences du Gymnase Intercantonal de la Broye, qui a joué un rôle de pionnier dans ce domaine, ainsi que des bons résultats dans les autres cantons, l'approche BYOD/AVEC devait être généralisée dans les classes de première année de toutes les écoles du degré secondaire supérieur lors de l'année scolaire 2020/21.

En raison du dépôt de la motion populaire et afin de respecter le processus démocratique, l'introduction du projet BYOD/AVEC dans les classes de première année des écoles du degré secondaire supérieur, prévue pour l'année scolaire 2020/21, a été reportée. Cependant, le projet pilote mené à l'Ecole de commerce de Gambach se poursuit en 2020/21 et est étendu aux classes de première année de l'Ecole de commerce du Collège du Sud. Durant cette année scolaire, 9 classes, soit environ 170 élèves et 80 enseignant-e-s participent à ce projet.

Hors des frontières cantonales, des concepts BYOD/AVEC existent déjà ou sont en phase d'élaboration dans la plupart des cantons, mais particulièrement en Suisse alémanique. Des réflexions sont en cours dans les cantons romands. Les expériences réalisées sont tout à fait positives et ont par exemple conduit le canton de Bâle-Ville à démarrer l'introduction généralisée de BYOD/AVEC, planifiée initialement pour l'été 2021, déjà dans le courant de l'été 2020.

Le passage à l'enseignement à distance lié au COVID-19 en mars 2020 a donné une forte impulsion à la mise en œuvre de la stratégie sur la numérisation dans les écoles du degré secondaire supérieur. Les élèves et les enseignant-e-s ont travaillé avec des ordinateurs privés et ont pu rassembler de précieuses expériences. Dès la fin mars, grâce aux travaux préparatoires en vue de l'introduction du projet BYOD/AVEC et sous la direction du Service de l'informatique et des télécommunications (SITel) et du Centre de compétences Fritic, le software M365 (auparavant Office 365) a pu être mis à disposition progressivement de tous les enseignant-e-s et élèves des écoles du degré secondaire supérieur ainsi qu'à l'école obligatoire. Ainsi, des applications uniformes, nouvelles et sécurisées ont pu être utilisées pour l'enseignement à distance. Les différentes écoles du degré secondaire supérieur ont mené des enquêtes auprès des enseignant-e-s et des élèves pour évaluer l'enseignement à distance ; ces dernières sont publiées sur les pages d'accueil respectives de ces écoles.

Comme l'ont indiqué les enquêtes menées par les directions des écoles après la période d'enseignement à distance, la numérisation a montré son potentiel dans l'enseignement. Le mot-clé reste toutefois celui de la valeur ajoutée. Cette valeur ajoutée existe en particulier lorsque la numérisation offre des possibilités étendues pour le soutien individuel des élèves, un échange facilité

⁵ http://www.cgafr.ch/sites/default/files/documents/04_191008_zwischenbericht_nies_d.pdf#overlay-context=fr/formation/byod (disponible uniquement en allemand)

d'informations et de documents au sein de l'équipe enseignante et avec les élèves, la possibilité d'un échange avec un élève malade ou absent, l'utilisation d'applications d'apprentissage et de vidéos explicatives qui peuvent aller jusqu'au concept de classe inversée, des évaluations formatives ou la prise de contact de classes de langue avec des élèves d'autres régions linguistiques (locuteurs natifs) via des vidéoconférences. Pour le développement futur des formes d'enseignement et d'apprentissage, il sera essentiel de choisir soigneusement la manière d'utiliser les moyens numériques. Un enseignement uniquement à distance a montré ses limites. Les élèves ont toutefois apprécié les nouvelles possibilités d'apprentissage, comme les vidéos explicatives, la mise à disposition structurée des documents et les vidéoconférences, de même que la liberté dans la gestion du temps et l'autonomie. Ils pouvaient effectuer leur travail de manière indépendante et à leur propre rythme. L'introduction de M365 a conduit à une harmonisation des plateformes et des applications, ce qui a simplifié l'apprentissage.

Pour accompagner la mise en œuvre de la stratégie numérique dans les écoles du degré secondaire supérieur, un groupe d'accompagnement, auquel participent des représentant-e-s des parents et des élèves, des institutions de formation, de l'Université et des responsables de la formation du canton a été mis sur pied. Les acteurs qui ont exigé une étude après la publication du concept BYOD/AVEC par la DICS, c'est-à-dire les membres du Comité pour une utilisation raisonnée du numérique (CURN, regroupant l'Association fribourgeoise des professeurs de l'enseignement secondaire du degré supérieur (AFPESS), un groupe d'enseignant-e-s S2, la Fédération des associations des parents d'élèves du canton de Fribourg (FAPEF) et le mouvement de la Grève du Climat) ont également accepté d'y prendre part. Ce groupe d'accompagnement traite de la numérisation dans le domaine de l'éducation en général. L'aspect pédagogique figure au premier plan, mais des réflexions dans les domaines social, écologique, de la santé, financier, des infrastructures et autres sont aussi prises en compte. Les thèmes des débats ne concernent dès lors pas seulement l'approche BYOD/AVEC, mais ce groupe va accompagner de manière active tout le processus de numérisation de la formation au sein des écoles du degré secondaire supérieur fribourgeoises. Les réflexions de ce groupe seront communiquées aux organes compétents (CODESS, Fritic, SITel ou autres services concernés), en vue des décisions à prendre dans le domaine de la numérisation au sein des écoles du degré secondaire supérieur.

2. Impacts écologiques

BYOD/AVEC permet une utilisation durable, car plus intensive d'un matériel informatique déjà acquis. Les élèves, qui disposent déjà majoritairement d'ordinateurs dans leur sphère privée, peuvent utiliser ceux-ci de manière plus optimale grâce à leur emploi dans le cadre scolaire. Dans la mesure où la consommation d'énergie est la plus importante dans la phase de fabrication, une utilisation plus longue et plus intense des appareils est bénéfique sur le plan écologique ; c'est le cas lorsque l'appareil peut être utilisé lors d'études supérieures. En plus de la consommation énergétique en soi, il faut aussi prendre en considération les matières premières. La fabrication d'un ordinateur portable nécessite à peu près la moitié de matières premières en comparaison avec la fabrication d'un ordinateur fixe. Selon une étude du Centre de recherche spécialisé dans le numérique durable de l'Université de Berne, la consommation (mondiale) d'énergie due aux appareils informatiques se répartit comme suit : 45 % pour la fabrication d'appareils et 55 % pour l'utilisation de tous les appareils informatiques, dont 20 % sont consommés pour les terminaux et 35 % pour la fourniture et

la transmission des données⁶. La consommation d'énergie due à la technologie informatique est déterminée par l'utilisation des smartphones, la vie connectée, l'industrie connectée et les échanges de données. L'approche BYOD/AVEC permet d'apprendre l'utilisation des systèmes d'information numériques de manière responsable et économe en ressources ; par exemple, des stratégies de recherche intelligentes sont enseignées, ce qui réduit le nombre de requêtes inutiles et gourmandes en énergie ; ou bien des plateformes d'échange de documents sont utilisées à la place de l'envoi de courriers électroniques avec des pièces jointes.

En résumé, cette étude de l'Université de Berne constate « que la durabilité et la transition numérique (dans le domaine de l'informatique) sont bien compatibles. L'informatique est même une technologie clé pour pouvoir véritablement vivre de façon durable, c'est-à-dire pour atteindre les objectifs de l'accord mondial sur le climat »⁷.

Précisément, « le groupe des 14 à 29 ans en particulier dispose de grands moyens pour concrétiser la notion de durabilité au sein de notre société numérique, que ce soit en agissant aujourd'hui ou en étant capable d'identifier à l'avenir le potentiel des applications intelligentes en matière de durabilité. Ainsi, les ménages suisses peuvent modeler la notion de durabilité non seulement au travers de leurs habitudes de consommation, mais aussi en utilisant les contenus numériques de manière consciente »⁸.

3. Conséquences financières

Pour permettre de diminuer les frais d'acquisition à la charge des parents, le Centre de compétences Fritic rassemble sur son site Internet des offres avantageuses, émanant principalement d'entreprises fribourgeoises. L'achat d'un ordinateur est un investissement pour plusieurs années, dans la mesure où les étudiant-e-s pourront également utiliser ces appareils pour leurs études au niveau tertiaire (universités, HES ou HEP).

Les expériences faites dans d'autres écoles démontrent que le nombre de photocopies diminue nettement. Dans la mesure où la plupart des jeunes sont équipés d'un ordinateur, l'introduction de BYOD/AVEC peut conduire à une réduction des coûts pour les parents.

Les parents disposant de revenus modestes ont la possibilité de demander une bourse d'étude cantonale pour les enfants en formation post-obligatoire. Des solutions pourront être trouvées pour d'éventuels cas de rigueur. Par ailleurs, pendant la période d'enseignement à distance, des bourses d'ordinateurs ont été organisées dans les écoles. Du point de vue de l'égalité des chances, il est toutefois important que les ordinateurs correspondent à un standard minimal.

Les écoles du S2 disposent déjà d'un réseau sans fil performant, dont le SITel assure la maintenance et l'évolution. Les coûts de l'adaptation parfois nécessaire de l'infrastructure électrique ont été pris en compte ou le seront dans les budgets annuels d'entretien des bâtiments. En lien avec les expériences récentes liées à la numérisation dans l'enseignement, la question du support à apporter à

⁶ <https://www.erz.be.ch/erz/fr/index/direktion/organisation/mittelschul-undberufsbildungsamt/ICTSchulenSekundarstufeII/FaktenblattNachhaltigkeitundDigitalisierung.html>

⁷ <https://www.erz.be.ch/erz/fr/index/direktion/organisation/mittelschul-undberufsbildungsamt/ICTSchulenSekundarstufeII/FaktenblattNachhaltigkeitundDigitalisierung.assetref/dam/document/ERZ/MBA/fr/Strat%C3%A9gie%20TIC%20pour%20les%20%C3%A9coles%20du%20degr%C3%A9%20secondaire%20II%202017-2021/Faktenblatt%20Nachhaltigkeit%20und%20Digitalisierung-Zusammenfassung-f.pdf>

⁸ Ibid.

tous les utilisateurs des écoles du S2 et des centres de formation professionnelle a été reprise et fait l'objet d'un nouveau mandat d'étude. Les résultats, qui seront connus au premier semestre 2021, seront repris dans le projet global de la numérisation des écoles (cf. conclusion au point 6).

La répartition des coûts de la formation au secondaire supérieur est réglée dans la loi sur l'enseignement secondaire supérieur (LESS). Conformément à cette réglementation, l'Etat supporte les coûts des investissements et les frais d'exploitation ; les parents paient les frais d'inscription, les frais d'écologie, le matériel scolaire et les frais pour différentes activités. Une indemnité pour l'utilisation des appareils privés dans le cadre de l'enseignement figure au budget 2021 pour les enseignant-e-s des écoles du degré secondaire supérieur.

La formation continue des enseignant-e-s est un facteur important de qualité pour l'école et pour l'enseignement. Le Service de l'enseignement secondaire du deuxième degré dispose d'un budget pour la formation continue. Les enseignant-e-s ont le droit, mais aussi le devoir, de se former régulièrement dans leur domaine, aussi bien sur le plan didactique que pédagogique. Un groupe de travail a été mis sur pied et des cours de formation continue sont proposés pour développer et promouvoir l'offre de formation continue en vue d'acquérir les compétences de base sur M365 et pour le répertoire d'actions didactique-méthodologique et didactique par branche en utilisant les nouvelles technologies. Ce groupe de travail est composé d'enseignant-e-s et de membres de directions d'écoles. Dans chaque école, plusieurs formations ont été organisées, notamment sur TEAMS, l'évaluation avec les formulaires Microsoft, mais aussi sur les aspects pédagogiques. Les cours de formation étaient en partie destinés à l'ensemble du personnel enseignant, en partie en groupes ou dans le cadre de contacts directs. Des groupes d'échange de bonnes pratiques ont également été mis en place.

4. Conséquences sur le plan pédagogique

L'approche BYOD/AVEC ouvre des possibilités didactiques et pédagogiques supplémentaires aux enseignant-e-s. Les instruments numériques ne constituent pas simplement un succédané de supports pédagogiques et de matériel pédagogique analogues et familiers. Ils permettent de transformer fondamentalement les apprentissages et d'en introduire des nouveaux. Etant donné que l'enseignant-e a la possibilité de décider quand et comment les élèves peuvent utiliser leur ordinateur, il ou elle pilote ce développement.

De cette façon, la mise en œuvre ne se déroule pas de manière brusque, mais dans le cadre d'un débat pédagogique sous la responsabilité des directions des écoles. Celles-ci ont organisé des journées de formation continue, dirigé des forums de discussion et mis en place des groupes de pilotage. Pour ce faire, elles ont pu s'appuyer sur les concepts pédagogiques d'autres écoles pilotes. L'utilisation réfléchie et judicieuse sur le plan pédagogique des médias digitaux dépend également fortement de la matière. Les conférences de branche ont reçu le mandat de mener ces discussions. Pour promouvoir les compétences numériques, le Service de l'enseignement secondaire du deuxième degré (S2), en collaboration avec la conférence des directeurs et directrices des écoles du degré secondaire supérieur, a élaboré un concept de formation continue, également soutenu par le syndicat des enseignant-e-s (AFPESS). En outre, un groupe de travail relatif à la formation continue a été créé afin de soutenir les conférences de branche dans l'organisation des cours et d'encourager les échanges entre les écoles.

La LESS prévoit que la direction d'école peut autoriser et réaliser des projets pédagogiques qui servent notamment à expérimenter de nouvelles méthodes d'enseignement ou de nouvelles structures scolaires. Un avantage important de l'ordinateur est qu'il rend possible la mise en œuvre de projets dans lesquels les élèves ne sont pas seulement les destinataires d'informations, mais développent eux-mêmes des contenus. De tels projets peuvent être réalisés dans un cadre interdisciplinaire et sortir du cadre horaire habituel ; leur évaluation sera utile au développement futur de l'école.

Une solution sûre est mise à disposition des écoles avec M365. Le « tenant » (compte client pour l'utilisation d'un « cloud » public) de l'éducation est soumis à des conditions-cadres spécifiques à ce domaine, qui ont été validées par des responsables de la Confédération en matière de protection des données. Ces conditions-cadres font l'objet d'un contrat-cadre particulier. Dans le canton de Fribourg, la création d'un « tenant » aux termes du contrat-cadre a eu lieu le 17 octobre 2020. Les données seront traitées en Suisse. Elles ne pourront pas être utilisées à des fins commerciales. L'Autorité cantonale de la transparence et de la protection des données (ATPrD) a validé l'utilisation de M365 pour les écoles.

L'expérience de l'enseignement à distance lié au COVID-19 l'a bien montré : le regroupement de la classe représente un cadre social essentiel pour les élèves et le lien personnel entre l'enseignant-e et les élèves joue un rôle central dans le succès de l'apprentissage. L'école représente beaucoup plus qu'enseigner et apprendre ; la présence physique des élèves et des enseignant-e-s est utile pour beaucoup d'interactions. La numérisation de l'enseignement ne remet pas en cause ces principes, mais ouvre la porte à d'autres formes d'apprentissage et de collaboration.

Les compétences dans le domaine des médias et de l'informatique constituent une partie essentielle de l'aptitude aux études supérieures et appartiennent aux compétences professionnelles clés dans une société de l'information⁹. Dans l'esprit d'une mission éducative humaniste, le projet BYOD/AVEC ne conduit pas à une mise sous tutelle de la technologie. Il s'agit au contraire de renforcer la réflexion, la pensée et l'action grâce à des alternatives.

5. Impacts sur la santé

On ne peut pas nier que de nombreux troubles et atteintes à la santé, aussi bien physiques que psychiques, présentent une corrélation positive avec la durée d'exposition aux écrans. Il est cependant difficile de prouver un lien de causalité pour ces corrélations. Cela signifie que la relation de cause à effet est complexe et que l'impact du temps d'exposition aux écrans ne peut pas être démontré de manière isolée.

Même si ces liens de causalité ne peuvent guère être démontrés, il convient de thématiser les conséquences négatives d'une utilisation excessive. Il s'agit aussi d'un objectif pédagogique lié à l'introduction de ces instruments dans l'enseignement.

Cependant, en comparaison avec l'usage privé à des fins de divertissement et de distraction (réseaux sociaux, vidéos, jeux, etc.), l'utilisation ciblée de technologies numériques dans le contexte scolaire ne devrait pas avoir de conséquences négatives. Il convient de relever que les ordinateurs constituent

⁹ Beat Döbeli Honegger, *Mehr als 0 und 1, Schule in einer digitalisierten Welt*, hep Verlag, 2017.

un outil didactique et qu'ils seront utilisés de manière ponctuelle et bien dosée, respectivement de manière complémentaire.¹⁰

« Les recommandations existent dans bien des domaines, y compris relativement à la place des écrans au sein des familles. Or, force est de constater qu'en Suisse, comme dans bien des pays, les études démontrent leurs limites ; nous serions bien inspiré-e-s d'investir dans l'observation de l'usage des écrans au service des pratiques les plus propices aux apprentissages, plutôt qu'à la seule identification des comportements extrêmes. Le respect d'interdits – ou leur défiance – pourrait sans doute être dépassé par des incitations avisées, des impulsions sources d'inspiration et de conscientisation des actions, en particulier pour l'enseignant-e, quant aux activités et apprentissages à réaliser selon l'âge des élèves. »¹¹

6. Conclusion

Selon le droit en vigueur, les élèves et leurs parents prennent à leur charge les coûts du matériel scolaire une fois la scolarité obligatoire terminée. Les exigences relatives aux différentes filières de formation des gymnases, des écoles de commerce et des écoles de culture générale sont définies sur le plan fédéral ou intercantonal, alors que la compétence pour l'orientation stratégique et pédagogique revient à la DICS. Celle-ci est élaborée conjointement avec la Conférence des directeurs et directrices des écoles du degré secondaire supérieur. Une participation des parents, des élèves et des enseignant-e-s est prévue au sein des commissions d'école, des conseils des élèves et des conférences d'enseignant-e-s.

Le Conseil d'Etat n'a pas l'intention de confier à une commission neutre et indépendante l'établissement d'un rapport sur l'introduction de l'approche BYOD/AVEC. Le S2 a récemment convoqué un groupe d'accompagnement (cf. chapitre 1). Dans la mesure où ce groupe est à l'écoute des besoins au sein des écoles, il devrait pouvoir faciliter la mise en œuvre de l'approche BYOD/AVEC sur le terrain. Les membres du Comité pour une utilisation raisonnée du numérique CURN (AFPESS, groupe d'enseignant-e-s S2, FAPEF, Grève du Climat) ont accepté l'invitation.

Le thème de la pollution numérique et de sa réduction constitue un défi que l'école peut relever car il est compris dans l'approche BYOD/AVEC. De plus, ce projet n'encourage pas l'utilisation de nouveaux appareils électroniques, mais vise à optimiser l'utilisation d'ordinateurs déjà achetés.

L'utilisation d'appareils électroniques et de systèmes d'information dont les jeunes sont friands ne doit pas rester limitée aux activités de loisirs ou à l'échange entre ami-e-s via les réseaux sociaux. Les gymnases, les écoles de commerce et les écoles de culture générale du canton de Fribourg ne peuvent pas rester en marge de la transition numérique et du développement actuel de la société, même si cela implique que certain-e-s enseignant-e-s et certains élèves doivent s'adapter aux changements.

Avec l'adoption de la motion Perler-Bürdel, le Concept cantonal pour l'intégration des Médias, Images, Technologies de l'Information et de la Communication (MITIC), sera mis à jour pour les

¹⁰ Shanoor Kassam et Romina Ferrari, Les effets de l'exposition aux écrans des enfants et des adolescent·e·s, Concepts-clés, synthèse de littérature et état des lieux des pratiques, Synthèse du rapport complet, IRDP, 2020.
<https://www.irdp.ch/data/secure/3463/document/202.pdf>

¹¹ Shanoor Kassam et Romina Ferrari, Les effets de l'exposition aux écrans des enfants et des adolescent·e·s, Concepts-clés, synthèse de littérature et état des lieux des pratiques, Rapport complet, IRDP, 2020, page 76.
<https://www.irdp.ch/data/secure/3463/document/202.pdf>

écoles du canton de Fribourg. L'accent est mis sur la scolarité obligatoire. Toutefois, l'objectif est d'élaborer un projet global qui doit contenir des éléments qui dépassent le niveau de l'école obligatoire et qui touchent donc également le niveau du secondaire II (écoles du secondaire supérieur et formation professionnelle). Ce projet global sera soumis au Grand Conseil en septembre 2021 dans le cadre du message sur la modification de la loi scolaire. C'est pourquoi, la mise en œuvre de l'introduction du BYOD dans les écoles du secondaire supérieur ne pourra être précisée qu'en fin d'année 2021. Cela reporte l'introduction du BYOD dans les classes de première à l'année scolaire 2022/23. Pour l'année scolaire 2021/22, les projets pilotes des écoles du S2 seront continués et étendus.

Vu ce qui précède, le Conseil d'Etat propose le rejet de la présente motion.

14 décembre 2020



Antwort des Staatsrats auf eine Volksmotion

Volksmotion Ducrest Mattéo / Dembinski Terenia /
Hauser Armando / Autunno Matteo

2020-GC-29

Für eine nachhaltige und solidarische Schule und für die Aufrechterhaltung der Qualität des Unterrichts: Projekt BYOD/AVEC: «Dreijähriges Moratorium für die Einführung des Projekts BYOD/AVEC»

I. Zusammenfassung der Motion	1
II. Antwort des Staatsrats	2
1. Einleitung.....	2
2. Ökologische Auswirkungen.....	4
3. Finanzielle Auswirkungen.....	5
4. Pädagogische Auswirkungen.....	6
5. Gesundheitliche Auswirkungen.....	7
6. Schlussbemerkungen	8

I. Zusammenfassung der Motion

Das Projekt BYOD sieht vor, dass die Mittelschülerinnen und Mittelschüler ab Beginn des Schuljahres 2020/21 den eigenen Computer in den Unterricht mitbringen. Gemäss den Motionären konnte der Staatsrat jedoch bisher nicht auf alle Fragen von Lehrpersonen, Schülern und Eltern zufriedenstellende Antworten geben. Auch sei die Konsultationsphase vernachlässigt worden.

Um die Situation genauer abzuklären, soll ein dreijähriges Moratorium (bis September 2023) für das BYOD-Projekt eingeführt werden. Während dieser Zeit soll der Staatsrat alle Akteure konsultieren, die direkt von der Einführung des BYOD-Projekts betroffen sind. Diese sind die Schulleitung, die Lehrpersonen sowie die Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe 2 und deren Eltern. Die Umfrage soll von einer externen und unabhängigen Stelle transparent durchgeführt und analysiert und die Ergebnisse sollen anschliessend veröffentlicht werden.

Zudem wünschen die Motionäre, dass der Staatsrat eine von der kantonalen Verwaltung unabhängige neutrale Kommission beauftragt, einen Bericht über die Folgen der Einführung des BYOD-Projekts zu erstellen. Diese Kommission soll aus Klimafachleuten, Ärztinnen und Ärzten, Pädagoginnen und Pädagogen, Lehrpersonen, Eltern sowie Schülerinnen und Schülern bestehen. Die Mitglieder dieser Kommission sollen vom Staatsrat und dem Initiativkomitee, welches hinter

der Motion steht, gemeinsam ernannt werden. Der Bericht soll Aufschluss über die ökologischen, finanziellen, gesundheitlichen und pädagogischen Auswirkungen des Projekts geben.

Die Ergebnisse der Konsultation sowie der ausführliche Bericht sollen dem Grossen Rat und den direkt beteiligten Akteuren vorgelegt werden. Der Bericht soll auch für die Medien und die Öffentlichkeit leicht zugänglich sein. Die Veröffentlichung des Berichts müsste mindestens 12 Monate vor dem Datum der Einführung eines dem BYOD-Projekt ähnlichen Projekts erfolgen, d.h. spätestens im September 2022 für eine Einführung im September 2023. Der Staatsrat wäre für die Aufnahme eines entsprechenden Artikels in das Gesetz über den Mittelschulunterricht (MSG) zuständig.

II. Antwort des Staatsrats

1. Einleitung

Die Digitalisierung verändert Gesellschaft und Wirtschaft rasant und gehört damit zu den gegenwärtigen Herausforderungen für das Bildungswesen. «Übergeordnetes Ziel ist es, alle Schülerinnen und Schüler und alle Lernenden auf ihrem Weg zu eigenständigen und verantwortungsbewussten Menschen in einer durch Digitalisierung sich stetig verändernden Welt bestmöglich zu unterstützen.»¹ So ist es in der nationalen Digitalisierungsstrategie für das Bildungswesen der Schweizerischen Erziehungsdirektorenkonferenz (EDK) vom 21. Juni 2018, im Aktionsplan der *Conférence intercantonale de l'instruction publique de la Suisse romande et du Tessin* (CIIP) vom 22. November 2018 für die digitale Bildung², im «Aktionsplan Digitalisierung im BFI-Bereich in den Jahren 2019 und 2020» des Staatssekretariats für Bildung, Forschung und Innovation (SBFI)³ und in dem vom Staatsrat im Mai 2017 verabschiedeten Konzept für Medien und IKT⁴ vorgesehen.

BYOD (Bring Your Own Device) bedeutet, dass Schülerinnen und Schüler ihre eigenen IT-Geräte in die Schule mitbringen und in den Schulalltag integrieren. Die Einführung von BYOD soll der Lehrperson eine zusätzliche Möglichkeit geben, ihre pädagogischen Ansätze zu variieren, und den Lernenden einen leichteren Zugang zu digitalen Ressourcen ermöglichen.

Im tertiären Bereich (Universitäten und Fachhochschulen) ist das BYOD-Konzept bereits umgesetzt. Und auch an den Freiburger Berufsfachschulen kommen immer mehr Lernende mit ihrem eigenen Computer in die Schule. Für bestimmte Berufe ist BYOD eine Realität, die sich aus einer Ausbildungspflicht im Zusammenhang mit den Bildungsverordnungen und Bildungsplänen ergibt (z.B. für die Berufe im Autogewerbe, in der Gebäudetechnik/Suissetec und der IT). Bei den Revisionen der Bildungsverordnungen tendieren die Berufsverbände bzw. Branchenorganisationen dazu, die digitale Bildung zu stärken und ausschliesslich digitale Lehrmittel und berufsspezifische Anwendungen zu fördern, die eine persönliche IT-Ausstattung der Lernenden erfordern. Im Ausbildungsvertrag wird festgelegt, ob der Ausbildungsbetrieb oder die Person in Ausbildung die Kosten für die IT-Ausstattung trägt. Tatsächlich obliegt es meist der Person in Ausbildung.

¹ <https://www.edk.ch/dyn/31425.php>

² <https://www.ciip.ch/La-CIIP/Documents-officiels/Plans-daction>

³ <https://www.sbfi.admin.ch/sbfi/de/home/bfi-politik/bfi-2021-2024/transversale-themen/digitalisierung-bfi/digitalisierung.html>

⁴ https://www.fr.ch/sites/default/files/contens/dics/_www/files/pdf94/de_mitic_concept.pdf

Für den Bereich der obligatorischen Schule hat der Grosse Rat am 15. September 2020 die Motion 2019-GC-139 der Grossräte Urs Perler und Daniel Bündel angenommen. Diese Motion verlangt, dass die Schülerinnen und Schüler der 9H bis 11H mit einem vom Kanton finanzierten persönlichen IT-Gerät ausgestattet werden.

In den Freiburger Mittelschulen wurde das BYOD-Konzept im Schuljahr 2018/19 am Kollegium Gambach in einer Klasse der Handelsmittelschule eingeführt. Das Projekt wurde am Kollegium selbst entwickelt und den künftigen Schülerinnen und Schülern sowie deren Eltern auch vorgestellt. Es wurde im Schuljahr 2019/20 auf vier Klassen erweitert. Das Projekt wird positiv beurteilt. Der entsprechende Bericht ist auf der Website des Kollegiums Schule abrufbar.⁵ Der Nutzen des BYOD-Konzepts wurde von allen Seiten, auch von den Eltern der Lernenden, klar erkannt. Auf der Grundlage dieser Auswertungen, den Erfahrungen des Interkantonalen Gymnasiums der Region Broye (GYB), das in diesem Bereich eine Vorreiterrolle spielte, und den guten Ergebnissen in den anderen Kantonen, sollte das BYOD-Konzept im Schuljahr 2020/21 an sämtlichen Mittelschulen in den ersten Klassen eingeführt werden.

Aufgrund der Einreichung der Volksmotion wurde, um dem Demokratieprozess Rechnung zu tragen, die für das Schuljahr 2020/21 geplante Einführung des BYOD-Projekts in den ersten Klassen der Mittelschulen aufgeschoben. Das Pilotprojekt an der Handelsmittelschule Gambach wird aber weitergeführt und auf die ersten Klassen der Handelsmittelschule des Kollegiums des Südens ausgeweitet. Insgesamt nehmen in diesem Schuljahr damit 9 Klassen und damit rund 170 Schülerinnen und Schüler und 80 Lehrpersonen am Projekt teil.

Jenseits der Kantonsgrenzen lässt sich feststellen, dass in den meisten Kantonen, aber besonders in der Deutschschweiz, bereits BYOD-Konzepte existieren oder in Planung sind. Auch in den französischsprachigen Kantonen gibt es entsprechende Überlegungen. Die gemachten Erfahrungen sind durchaus positiv und haben beispielsweise den Kanton Basel-Stadt bewogen, die ursprünglich für Sommer 2021 geplante flächendeckende Einführung des BYOD-Konzepts bereits im Sommer 2020 zu starten.

Die durch COVID-19 bedingte Umstellung auf den Fernunterricht im März 2020 hat der Umsetzung der Digitalisierungsstrategie an den Mittelschulen viel Schub verliehen. Die Schülerinnen und Schüler sowie Lehrpersonen haben mit privaten Geräten gearbeitet und konnten so wertvolle Erfahrungen sammeln. Seit Ende März konnte dank den Vorbereitungen zur Einführung des BYOD-Konzepts und unter Federführung des Amts für Informatik und Telekommunikation (ITA) und der Fachstelle Fritic die Software Microsoft 365 (M365, frühere Bezeichnung Office 365) nach und nach auf den Geräten aller Lehrpersonen sowie der Schülerinnen und Schüler der Mittelschulen wie auch der obligatorischen Schulen installiert werden. Damit konnten für den Fernunterricht einheitliche, neue und gesicherte Anwendungen eingesetzt werden.

Die Mittelschulen haben zur Auswertung des Fernunterrichts Umfragen bei den Lehrpersonen und Schülerinnen und Schüler durchgeführt, die auf der Website der jeweiligen Schule publiziert sind.

⁵ http://www.cgafr.ch/sites/default/files/documents/04_191008_zwischenbericht_nies_d.pdf#overlay-context=fr/formation/byod

Diese Umfragen zum Fernunterricht zeigen das Potenzial der Digitalisierung im Bildungsbereich. Das Schlüsselwort bleibt jedoch der Mehrwert. Ein Mehrwert entsteht insbesondere dann, wenn die Digitalisierung Folgendes anbietet: erweiterte Möglichkeiten zur individuellen Förderung der Lernenden, einen einfacheren Informations- und Dokumentenaustausch unter den Lehrpersonen und mit den Lernenden, die Möglichkeit eines Austauschs mit kranken bzw. abwesenden Lernenden, den Einsatz von Learning-Apps und Erklär-Videos zur Erledigung von Hausaufgaben (bis zum Konzept des umgedrehten Unterrichts oder «Flipped Classroom»), formative Prüfungen oder die Kontaktpflege mit Schülerinnen und Schülern anderer Sprachregionen über Videokonferenzen. Für die künftige Entwicklung der Lehr- und Lernformen wird es von entscheidender Bedeutung sein, den Einsatz der digitalen Medien sorgfältig abzustimmen. Es hat sich gezeigt, dass alleiniger Fernunterricht seine Grenzen hat. Die Schülerinnen und Schüler haben die neuen Lernmöglichkeiten wie Erklär-Videos, Dokumentenablagen und Videokonferenzen trotzdem geschätzt, so auch die freie Zeiteinteilung und die Autonomie. Sie konnten Arbeitsaufträge unabhängig und nach eigenem Rhythmus erledigen. Die Einführung von M365 hat zu einer Vereinheitlichung der Plattformen und Applikationen geführt, was das Lernen vereinfacht hat.

Zur Begleitung der Umsetzung der Digitalisierungsstrategie in den Mittelschulen wurde zudem eine Begleitgruppe eingesetzt, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der Eltern sowie der Schülerinnen und Schülern, der Bildungsinstitutionen, der Universität sowie Bildungsverantwortlichen des Kantons. Die Akteure, die nach der Veröffentlichung des kantonalen BYOD-Konzepts durch die EKSD eine Studie verlangten, d.h. die Mitglieder des *Comité pour une utilisation raisonnée du numérique* CURN (Verein der freiburgischen Mittelschullehrer und -lehrerinnen (VSG), eine Lehrergruppe S2, die *Fédération des associations des parents d'élèves du canton de Fribourg* (FAPEF), die Klimastreikbewegung) erklärten sich ebenfalls zur Teilnahme bereit. Die Begleitgruppe befasst sich mit der Digitalisierung der Bildung im Allgemeinen. Der pädagogische Aspekt steht dabei im Vordergrund, daneben werden aber auch gesellschaftliche, ökologische, gesundheitliche, finanzielle, infrastrukturelle und andere Überlegungen miteinbezogen. Die Diskussionsthemen beziehen sich damit nicht nur auf das BYOD-Konzept, sondern diese Gruppe wird den gesamten Digitalisierungsprozess der Ausbildung an den Freiburger Mittelschulen aktiv begleiten. Die Überlegungen der Begleitgruppe werden den entsprechenden Entscheidungsträgern (CODESS, Fritic, ITA oder anderen betroffenen Ämtern) übermittelt. Dies im Hinblick auf die weiteren wichtigen Entscheidungen zur Digitalisierung in den Mittelschulen.

2. Ökologische Auswirkungen

Das BYOD-Konzept führt zu einer nachhaltigen Hardware-Nutzung. Die Geräte, welche die Schülerinnen und Schüler mehrheitlich privat bereits benutzen, werden durch den schulischen Einsatz optimaler genutzt und ausgelastet. Da in der Herstellungsphase am meisten Energie verbraucht wird, ist aus ökologischer Sicht eine längere und intensivere Nutzung der Geräte vorteilhaft; so können diese bei einem Hochschulstudium weiter benutzt werden. Neben dem Energie- ist auch der Ressourcenverbrauch zu berücksichtigen. Die Herstellung eines Laptops benötigt etwa halb so viel Ressourcen wie die Produktion eines PC. Gemäss einer Studie der Forschungsstelle Digitale Nachhaltigkeit der Universität Bern teilt sich der weltweite Energiekonsum von IT-Geräten 45 % zur Produktion von Neugeräten und 55 % zur Nutzung aller IT-Geräten auf, wobei letztere zu 20 % auf die Nutzung durch Endgeräte und 35 % auf die Bereitstellung und

Übermittlung des Datenverkehrs entfällt.⁶ Der IT-Energieverbrauch wird bestimmt durch die Nutzung von Smartphones, das vernetzte Leben, die vernetzte Industrie und den Datenverkehr. Mit dem BYOD-Konzept bietet sich die Gelegenheit, die Nutzung digitaler Informationssysteme in verantwortungsvoller und ressourcenschonender Weise zu erlernen. So werden beispielsweise intelligente Suchstrategien vermittelt, wodurch sich die Menge an unnötigen und energieintensiven Suchanfragen reduziert, oder für den Dokumentenaustausch werden Plattformen verwendet, statt die Dateien im Anhang von E-Mail-Nachrichten zu versenden.

In der Zusammenfassung der Studie der Universität Bern wird festgehalten, «dass Nachhaltigkeit und Digitalisierung (gemeint ist immer IT) gut miteinander vereinbar sind. IT ist sogar eine Schlüsseltechnologie, um wirklich nachhaltig leben zu können, also um den Zielen des Weltklimavertrags gerecht zu werden.⁷»

«Dabei hat besonders die Gruppe der 14-29 jährigen grosse Möglichkeiten, den Begriff der Nachhaltigkeit in einer digitalen Gesellschaft mit Leben zu erfüllen. Sei es durch das Handeln heute oder der Fähigkeiten, die Potentiale der Nachhaltigkeit bei smarten Anwendungen in der Zukunft zu erkennen. So haben Schweizer Haushalte die Möglichkeit, nicht nur durch ihr physisches Konsumverhalten, sondern auch durch die bewusste Nutzung digitaler Inhalte, Nachhaltigkeit zu gestalten.»⁸

3. Finanzielle Auswirkungen

Um die Anschaffungskosten für die Eltern zu senken, stellt die Fachstelle Fritic auf ihrer Website Vorzugsangebote von (vorwiegend Freiburger) Unternehmen zusammen. Der Kauf eines Computers ist eine Investition für mehrere Jahre, da die Studierenden die Geräte auch für das Studium auf Tertiärstufe (Universität, FH oder PH) nutzen könnten.

Erfahrungen von anderen Schulen zeigen, dass deutlich weniger Fotokopien gemacht werden. Da die meisten Jugendlichen heute mit einem Computer ausgestattet sind, kann die Einführung des BYOD-Konzepts für die Eltern zu einer Kostensenkung führen.

Für Eltern mit bescheidenem Einkommen besteht die Möglichkeit, für Kinder in der nachobligatorischen Ausbildung ein kantonales Stipendium zu beantragen. Für allfällige Härtefälle könnten Lösungen gefunden werden. Ausserdem wurden in den Schulen während der Zeit des Fernunterrichts Börsen für Computer organisiert. Aus Sicht der Chancengleichheit ist es aber wichtig, dass die Geräte einem Mindeststandard entsprechen.

Die Schulen der S2 verfügen bereits über ein leistungsstarkes WiFi-Netzwerk, das vom ITA gewartet und weiterentwickelt wird. Die Kosten für die manchmal notwendige Anpassung der elektrischen Infrastruktur wurden oder werden in den jährlichen Budgets für den Gebäudeunterhalt berücksichtigt. Aufgrund der jüngsten Erfahrungen im Zusammenhang mit der Digitalisierung im Bildungsbereich wurde die Frage des Supports für sämtliche Nutzerinnen und Nutzer an den

⁶ <https://www.erz.be.ch/erz/de/index/direktion/organisation/mittelschul-undberufsbildungsamt/ICTSchulenSekundarstufeII/FaktenblattNachhaltigkeitundDigitalisierung.html>

⁷ <https://www.erz.be.ch/erz/de/index/direktion/organisation/mittelschul-undberufsbildungsamt/ICTSchulenSekundarstufeII/FaktenblattNachhaltigkeitundDigitalisierung.assetref/dam/documents/ERZ/MBA/de/AL/ICT%20Strategie%20Schulen%20Sek%20II%202017-2021/Faktenblatt%20Nachhaltigkeit%20und%20Digitalisierung%20-%20Summary-de.pdf>

⁸ Ebenda.

Schulen der S2 und den Berufsbildungszentren erneut aufgegriffen und ist Gegenstand eines neuen Studienauftrags. Die Ergebnisse, die in der ersten Hälfte des Jahres 2021 vorliegen werden, werden in das Gesamtprojekt zur Digitalisierung an den Schulen einfließen (vgl. Schlussbemerkungen unter Punkt 6).

Die Kostenaufteilung der Ausbildung an den Mittelschulen ist im Gesetz über den Mittelschulunterricht (MSG) geregelt. Demnach trägt der Staat die Investitions- und Betriebskosten und die Eltern bezahlen die Einschreibgebühr, das Schulgeld, das Schulmaterial und die Kosten für verschiedene Aktivitäten. Für die Lehrpersonen der Sekundarstufe 2 ist im Voranschlag 2021 eine Entschädigung für die Nutzung privater Geräte für den Unterricht vorgesehen.

Die regelmässige Weiterbildung der Lehrpersonen ist ein wichtiger Qualitätsfaktor für Schule und Unterricht. Dazu ist im Amt für Unterricht der Sekundarstufe 2 auch ein Weiterbildungsbudget vorgesehen. Die Lehrpersonen haben nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht, sich in ihrem Fachbereich sowie in didaktischen und pädagogischen Belangen regelmässig weiterzubilden. Um das Weiterbildungsangebot für grundlegende Anwendungskompetenzen M365 und für das didaktisch-methodische bzw. fachdidaktische Handlungsrepertoire unter Nutzung von digitalen Mitteln zu erweitern und zu fördern, wurde eine Arbeitsgruppe eingesetzt. In der Arbeitsgruppe sind sowohl Lehrpersonen wie auch Mitglieder der Schuldirektionen vertreten. An jeder Schule wurden mehrere Weiterbildungen organisiert, insbesondere zu TEAMS, zur Evaluation mit Microsoft-Formularen, aber auch zu pädagogischen Aspekten. Die Weiterbildungskurse wurden teils für das gesamte Lehrpersonal, teils für Gruppen organisiert oder erfolgten im direkten Austausch. Darüber hinaus wurden Gruppen für den Austausch bewährter Praktiken eingerichtet.

4. Pädagogische Auswirkungen

Mit dem BYOD-Konzept eröffnen sich der Lehrperson zusätzliche didaktische und pädagogische Möglichkeiten. Digitale Instrumente sind nicht lediglich ein Ersatz für vertraute analoge Lehr- und Lernmittel. Sie erlauben es, Lernprozesse grundlegend umzugestalten oder neuartige einzuführen. Da die Lehrperson selbst entscheiden kann, wann und wie die Schülerinnen und Schüler ihre Computer benutzen sollen, steuert sie diese Entwicklung.

Die Umsetzung erfolgt damit nicht abrupt, sondern im Rahmen eines pädagogischen Diskurses unter Leitung der Schuldirektionen. Diese haben dazu Weiterbildungstage organisiert, Diskussionsforen geleitet und Steuergruppen eingesetzt. Bei dieser Arbeit konnten sie sich auch auf die pädagogischen Konzepte anderer Pilotschulen stützen. Der reflektierte und pädagogisch sinnvolle Einsatz der digitalen Medien hängt auch stark vom Unterrichtsfach ab. Die Fachschaften haben den Auftrag erhalten, diese Diskussionen zu führen. Zur Förderung der digitalen Kompetenzen hat das Amt für Unterricht der Sekundarstufe 2 gemeinsam mit der CODESS ein Weiterbildungskonzept ausgearbeitet, das auch vom Verein Schweizerischer Gymnasiallehrerinnen und Gymnasiallehrer (VSG) unterstützt wird. Im Weiteren wurde eine Arbeitsgruppe Weiterbildung eingesetzt, um die Fachschaften bei der Organisation der Kurse zu unterstützen und den Austausch schulübergreifend zu fördern.

Im Mittelschulgesetz (MSG) ist vorgesehen, dass die Schuldirektion pädagogische Projekte bewilligen und durchführen kann, die unter anderem dazu dienen, neue Unterrichtsmethoden oder Schulstrukturen zu erproben. Als wichtiger Vorteil des Computers gilt, dass Projekte, bei denen die Schülerinnen und Schüler Inhalte entwickeln und nicht nur Empfänger von Informationen sind, einfacher umgesetzt werden können. Solche Projekte können in einem interdisziplinären Rahmen

und ausserhalb des üblichen Zeitrahmens durchgeführt werden. Ihre Auswertung wird für die künftige Entwicklung der Schule nützlich sein.

Mit M365 wird den Schulen eine sichere Lösung zur Verfügung gestellt. Für den «Tenant» (Kundenkonto zur Nutzung einer Public-Cloud-Ressource) gelten im Bildungswesen spezifische Rahmenbedingungen, die von den Datenschutzverantwortlichen des Bundes validiert wurden. Diese Rahmenbedingungen werden in einem speziellen Rahmenvertrag festgehalten. Im Kanton Freiburg ist die Einrichtung eines «Tenant» unter dem Rahmenvertrag am 17. Oktober 2020 erfolgt. Die Daten werden in der Schweiz verarbeitet. Sie können nicht für kommerzielle Zwecke genutzt werden. Die Kantonale Behörde für Öffentlichkeit und Datenschutz (ÖDSB) hat die Verwendung von M365 für Schulen validiert.

Aus den Erfahrungen des durch Covid-19 bedingten Fernunterrichts geht klar hervor, dass der Klassenverbund für die Schülerinnen und Schüler ein essenzielles soziales Gefüge und das persönliche Band zwischen Lehrkraft und Lernenden von zentraler Bedeutung für den Lernerfolg ist. Schule ist viel mehr als Lehren und Lernen und die physische Anwesenheit der Schülerinnen und Schüler und Lehrpersonen erweist sich für viele Interaktionen als sinnvoll. Die Digitalisierung der Bildung stellt diese Prinzipien nicht in Frage, sondern öffnet die Tür zu anderen Formen des Lernens und der Zusammenarbeit.

Medien- und ICT-Kompetenzen sind essenzieller Bestandteil der Studierfähigkeit und gehören in einer Informationsgesellschaft zu den beruflichen Schlüsselqualifikationen.⁹ Im Sinne eines humanistischen Bildungsauftrages führt das BYOD-Konzept nicht zur Entmündigung durch Technologie. Vielmehr sollen das Reflektieren, das Nachdenken sowie alternative Vorgehensweisen gestärkt werden.

5. Gesundheitliche Auswirkungen

Es lässt sich nicht abstreiten, dass mehrere gesundheitliche Störungen und Beeinträchtigungen, sowohl körperliche als auch psychische, positiv mit der Bildschirmzeitdauer korrelieren. Allerdings lassen sich für diese Korrelationen kaum Kausalitäten nachweisen. Das bedeutet, dass die Ursache-Wirkung-Beziehung komplex ist und der Einfluss der Bildschirmzeit nicht isoliert nachgewiesen werden kann.

Selbst wenn diese Kausalitäten kaum belegt werden können, sollten die negativen Auswirkungen einer exzessiven Nutzung thematisiert werden. Dies ist auch ein pädagogisches Ziel der Einführung dieser Werkzeuge im Unterricht.

Im Vergleich zur privaten Nutzung zwecks Unterhaltung und Zerstreuung (Social Media, Videos, Spiele usw.) dürften jedoch die negativen Auswirkungen des gezielten Einsatzes von digitalen Technologien im schulischen Kontext kaum ins Gewicht fallen. Es gilt festzuhalten, dass Computer ein didaktisches Hilfsmittel sind und punktuell und wohldosiert bzw. ergänzend eingesetzt werden.¹⁰

⁹ Beat Döbeli Honegger, *Mehr als 0 und 1, Schule in einer digitalisierten Welt*, hep Verlag, 2017.

¹⁰ Shanoor Kassam et Romina Ferrari, *Les effets de l'exposition aux écrans des enfants et des adolescent·e·s*, Concepts-clés, synthèse de littérature et état des lieux des pratiques, Synthèse du rapport complet, IRDP, 2020.
<https://www.irdp.ch/data/secure/3463/document/202.pdf>

Empfehlungen gibt es in vielen Bereichen, darunter auch dazu, welche Rolle die Bildschirme in den Familien spielen sollten. Man muss jedoch feststellen, dass sich in der Schweiz, wie in vielen anderen Ländern, die Grenzen solcher Studien gezeigt haben. Wir wären gut darin beraten, mehr Zeit dafür zu verwenden, den Nutzen von Bildschirmen für die am stärksten lernfördernden Praktiken zu beobachten, statt bloss nach extremen Verhaltensweisen zu suchen. Die Einhaltung von – oder das Misstrauen gegenüber – Verboten liessen sich zweifellos ersetzen durch vernünftige Anreize, durch Impulse für Inspirationsquellen und durch Anregungen zum bewussten Handeln, insbesondere für die Lehrperson, im Hinblick auf Aktivitäten und Unterrichtsmethoden, die entsprechend dem Alter der Schülerinnen und Schüler durchzuführen sind.¹¹

6. Schlussbemerkungen

Nach geltendem Recht müssen nach Abschluss der obligatorischen Schule die Schülerinnen und Schüler sowie deren Eltern die Kosten für das Schulmaterial übernehmen. Die Anforderungen an die verschiedenen Bildungsgänge der Gymnasien, der Handelsmittelschule und der Fachmittelschule werden auf Bundesebene oder interkantonal definiert, während die Zuständigkeit für die strategische und pädagogische Ausrichtung bei der Direktion für Erziehung, Kultur und Sport (EKSD) liegt. Diese Ausrichtung wird mit der Direktorenkonferenz der Mittelschulen (CODESS) erarbeitet. Im Rahmen der Schulkommissionen, der Schülerräte und Lehrpersonenkonferenzen ist eine Teilnahme der Eltern, Schülerinnen und Schüler sowie Lehrpersonen vorgesehen.

Der Staatsrat hat nicht die Absicht, eine «neutrale» und «unabhängige» Kommission mit der Ausarbeitung eines Berichts über die Einführung des BYOD-Konzepts zu beauftragen. Das Amt für Unterricht der Sekundarstufe 2 hat kürzlich eine Begleitgruppe einberufen (siehe unter Ziffer 1). Diese Gruppe soll auf die Bedürfnisse der Schulen eingehen und damit die praktische Umsetzung des BYOD Konzepts erleichtern. Die Mitglieder des *Comité pour une utilisation raisonnée du numérique* CURN (AFPESS, Lehrpersonengruppe S2, FAPEF, Klimastreik) haben sich für die Teilnahme bereit erklärt.

Das Thema der digitalen Umweltverschmutzung und deren Minimierung ist eine Herausforderung, der sich die Schule sehr gerne annimmt und die im BYOD-Konzept enthalten ist. Zudem fördert das BYOD-Konzept nicht den Konsum neuer elektronischer Geräte, sondern möchte vielmehr die Nutzung jedes bereits gekauften Computers optimieren.

Der Gebrauch von elektronischen Geräten und Informationssystemen, die bei den jungen Menschen beliebt sind, sollte nicht auf Freizeitaktivitäten oder den Austausch zwischen Freunden über soziale Netzwerke beschränkt bleiben. Die Gymnasien, die Handelsmittelschulen und die Fachmittelschulen im Kanton Freiburg können sich nicht von der Digitalisierung und damit der aktuellen gesellschaftlichen Entwicklung fernhalten, auch wenn dies bedeutet, dass sich gewisse Lehrpersonen sowie Schülerinnen und Schüler auf die Veränderungen einstellen müssen.

Nach der Annahme der Motion Perler-Bürdel soll nun das kantonale Konzept für die Integration von Medien und IKT (Medien, Bilder, Informations- und Kommunikationstechnologien) in den Unterricht für die Freiburger Schulen aktualisiert werden. Der Schwerpunkt liegt auf der obligatorischen Schule. Ziel ist es jedoch, ein umfassendes Projekt zu entwickeln, das Elemente

¹¹ Shanoor Kassam et Romina Ferrari, Les effets de l'exposition aux écrans des enfants et des adolescent·e·s, Concepts-clés, synthèse de littérature et état des lieux des pratiques, Rapport complet, IRDP, 2020, Seite 76.
<https://www.irdp.ch/data/secure/3463/document/202.pdf>

enthalten sollte, die über die obligatorische Schule hinausgehen und somit auch die Sekundarstufe II (Mittelschulen und Berufsbildung) betreffen. Dieses Gesamtprojekt soll dem Grossen Rat im September 2021 im Rahmen der Botschaft zur Änderung des Schulgesetzes vorgelegt werden. Daher wird man erst gegen Ende 2021 Genauerer zur Einführung des BYOD-Konzepts an den Schulen der Sekundarstufe 2 sagen können. Damit verschiebt sich die Einführung des BYOD-Konzepts in den ersten Klassen auf das Schuljahr 2022/23. Für das Schuljahr 2021/22 ist vorgesehen, die Pilotprojekte in den Mittelschulen weiterzuführen und zu erweitern.

Aus diesen Gründen beantragt der Staatsrat, die Motion abzulehnen.

14. Dezember 2020



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Postulat Kaltenrieder André / Boschung Bruno

2020-GC-18

Quelle reconnaissance et quel appui pour les clubs sportifs de notre canton ?

I. Résumé du postulat

Par postulat déposé et développé le 6 février 2020, les députés André Kaltenrieder et Bruno Boschung s'inquiètent du surpoids des écoliers suisses et des coûts qui en découleront à terme dans le domaine de la santé publique. Ils considèrent ensuite que l'activité sportive est tout aussi bénéfique que d'autres activités en termes d'intégration et de socialisation, ainsi que pour la santé mentale et physique, et qu'il n'est pas rare que le sport et la culture soient cités ensemble dans les discours et proches dans les organigrammes de l'administration publique. Ils estiment que les jeunes sont encadrés par des professionnels lorsqu'ils apprennent la musique, mais au contraire par des bénévoles quand il s'agit de sport, et se demandent pourquoi ce qui est valable pour l'un ne l'est pas pour l'autre. Ils aimeraient savoir si, dans ses prestations directes, le canton fournit les mêmes efforts pour le sport et la culture. Au final, ils demandent un rapport « comprenant les points suivants :

- > un comparatif entre les budgets globaux du service des sports et de la culture ainsi que le nombre d'EPT de ces services et des entités liées tout en mettant en avant les montants des subventions et contributions dédiés à ces deux domaines ;
- > ces services peuvent-ils octroyer des prix, des récompenses, des aides, des bourses, des stages ou des séjours en Suisse ou à l'étranger et quels en sont les montants alloués ?
- > les subventions publiques participent à faire en sorte que les professeurs de musique gagnent leur vie en enseignant, alors qu'il est très rare qu'un entraîneur de sportifs juniors parvienne à le faire. Nous demandons au Conseil d'Etat d'évaluer s'il accorde la même importance au sport comme il le fait avec la culture ?
- > est-il envisageable que le canton finance ou cofinance également des bourses dans le domaine sportif ou à des organismes qui distribuent ce genre de bourses, comme il le fait pour la musique tout en permettant à ces jeunes de développer leurs compétences ? »

II. Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat est pleinement conscient des problèmes personnels et de santé publique liés au surpoids et au manque d'activités physiques ; il a eu l'occasion de l'exprimer dans le détail l'année passée, dans son [rapport 2019-DICS-66](#) du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat 2018-GC-100 Schwander Susanne / Bürgisser Nicolas – Augmentation de la dotation horaire pour la discipline économie familiale.

Le Gouvernement rappelle que les missions de l'Etat sont fixées dans la loi. Ainsi, la loi sur les affaires culturelles (LAC, RSF 480.1) et la loi sur les institutions culturelles de l'Etat (LICE, RSF 481.0.1) fixent les tâches du canton et des communes dans le domaine culturel, alors que la loi sur le sport (LSport, RSF 460.1) donne le cadre dans le domaine sportif. Les objectifs et les rôles respectifs de la Confédération, du canton, des communes, des associations et des particuliers ne sont pas identiques pour la culture et le sport. Dès lors, une comparaison entre la politique cantonale de la culture et celle du sport ne peut en aucun cas ignorer cette situation. Les chiffres disponibles en matière d'action cantonale dans un domaine ou dans l'autre doivent obligatoirement être contextualisés ; leur simple alignement dans un tableau, sans explication des objectifs légaux et des structures de compétences respectifs, ne permettra aucune conclusion utile à la cause du sport, ni à celle de la culture.

Dans ces circonstances, le Conseil d'Etat propose au Grand Conseil la préparation d'un rapport de synthèse explicitant les missions légales, les rôles respectifs et prestations des différents acteurs et des collectivités publiques dans des domaines tels que la sensibilisation de tous les jeunes au sport et à la culture, l'encouragement des jeunes talents, les reconnaissances et prix, la formation professionnelle, l'aide aux professionnels, l'aide aux associations et aux particuliers et l'aide aux infrastructures. De ces comparaisons, il devrait être possible de tirer des enseignements concrets pour détecter d'éventuelles lacunes et chercher à améliorer ce qui peut l'être, en respectant les logiques et les structures respectives.

Dans le très court terme, le Conseil d'Etat rappelle que son [Plan de relance](#), présenté le 7 septembre 2020 et voté par le Grand Conseil le 13 octobre, comprend un plan de soutien de 4.4 millions de francs pour le sport, et le même montant pour la culture. Pour le sport, il s'agit de contrer le fort impact de la crise sanitaire et économique sur les clubs et associations sportifs du canton de Fribourg, en ciblant la ressource financière principale du domaine du sport : le sponsoring. Pour la culture, le but est de financer les surcoûts de la production culturelle en raison de l'incertitude et des conséquences organisationnelles créées par la pandémie, ainsi que de limiter les risques financiers pour permettre la reprise des activités. Ce Plan de relance fait par ailleurs suite à des mesures urgentes décidées par le Conseil d'Etat pour faire face à la crise engendrée par la COVID-19, détaillées dans le [rapport 2020-GC-98](#) du 9 juin 2020 et qui incluent également les domaines du sport et de la culture.

A noter enfin que dans son [rapport 2017-DICS-33](#) du 30 mai 2017 du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat 2015-GC-19 Pierre Mauron / Eric Collomb - Subventions cantonales en faveur de la culture, le Gouvernement avait précisé sa vision de sa mission dans le domaine culturel. Ce document constitue aujourd'hui la base des dispositifs d'encouragement dans le domaine de la culture.

En conclusion, le Conseil d'Etat propose la prise en considération du postulat, dans le sens de ce qui vient d'être expliqué.

24 novembre 2020



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Postulat Kaltenrieder André / Boschung Bruno

2020-GC-18

Welche Anerkennung und Unterstützung für die Sportvereine in unserem Kanton?

I. Zusammenfassung des Postulats

In ihrem am 6. Februar 2020 eingereichten und begründeten Postulat äussern die Grossräte André Kaltenrieder und Bruno Boschung ihre Besorgnis über das Übergewicht von Schweizer Schulkindern und die Kosten, die sich letztlich daraus im Bereich der öffentlichen Gesundheit ergeben könnten. Sie sind der Ansicht, dass Sport ebenso positive Auswirkungen auf die Integration und Sozialisierung sowie auf die geistige und körperliche Gesundheit hat wie andere Aktivitäten; so werden denn Sport und Kultur in den Reden nicht selten gemeinsam erwähnt und stehen in den Organigrammen der öffentlichen Verwaltung meist nahe zusammen. Ferner stellen sie fest, dass junge Menschen, die Musik lernen wollen, von professionell tätigen Personen betreut werden, beim Sport hingegen diese Aufgabe von ehrenamtlich tätigen Personen übernommen wird. Daher fragen sie sich, warum das, was für den einen Bereich gut ist, nicht auch für den anderen gut wäre. Sie möchten wissen, ob der Kanton bei seinen direkten Leistungen sich in gleicher Weise für den Sport und die Kultur einsetzt. Schliesslich möchten sie, dass ein Bericht erstellt wird, der folgenden Aspekte behandeln soll:

- > Eine Gegenüberstellung der Gesamtbudgets des Amts für Sport und des Amts für Kultur sowie der Anzahl der Vollzeitäquivalente (VZÄ) dieser Ämter und der mit ihnen verbundenen Verwaltungseinheiten und eine Aufstellung der Subventionen und sonstigen Beiträge für diese beiden Bereiche.
- > Können diese Ämter Preise, Auszeichnungen, Finanzhilfen, Stipendien, Praktika oder Aufenthalte in der Schweiz oder im Ausland vergeben und wie hoch sind die gewährten Beträge?
- > Mit öffentlichen Mitteln wird dazu beigetragen, dass Musiklehrerinnen und -lehrer ihren Lebensunterhalt mit dem Unterrichten bestreiten können, während dies einer Trainerin oder einem Trainer von Nachwuchssportlerinnen und -sportlern nur sehr selten gelingt. Wir fragen daher den Staatsrat, ob er seinem Ermessen nach dem Sport die gleiche Bedeutung beimisst wie der Kultur?
- > Wäre es möglich, dass der Kanton, wie er es bei der Musik tut, auch Stipendien im Bereich des Sports finanziert oder mitfinanziert oder Beiträge an Organisationen, die solche Stipendien verteilen, vergibt und so den jungen Menschen die Möglichkeit gibt, ihre Fähigkeiten weiter zu verbessern?

II. Antwort des Staatsrats

Der Staatsrat ist sich der Probleme, die Übergewicht und Bewegungsmangel für die persönliche und die öffentliche Gesundheit haben können, voll und ganz bewusst. Im letzten Jahr hatte er Gelegenheit, dies im [Bericht 2019-DICS-66](#) des Staatsrat an den Grossen Rat zum Postulat 2018-GC-100 Schwander Susanne / Bürgisser Nicolas – Erhöhung der Stundenzahl im Fach Ernährungslehre/ Hauswirtschaft ausführlich zu erläutern.

Die Regierung erinnert daran, dass die Aufgaben des Staates gesetzlich festgelegt sind. So beschreiben das Gesetz über die kulturellen Angelegenheiten (KAG, SGF 480.1) und das Gesetz über die kulturellen Institutionen des Staates (KISG, SGF 481.0.1) die Aufgaben des Kantons und der Gemeinden im Kulturbereich, während das Sportgesetz (SportG, SGF 460.1) den Rahmen für den Sportbereich vorgibt. Bund, Kanton, Gemeinden, Vereine und Einzelpersonen haben im Bereich der Kultur und des Sports nicht die gleichen Ziele und Rollen. Dies muss bei einem Vergleich der Kultur- und Sportpolitik des Kantons berücksichtigt werden. Bei den Zahlen, die für kantonale Massnahmen in dem einen oder anderen Bereich zur Verfügung stehen, muss daher der Kontext unbedingt einbezogen werden. Aus der blossen Auflistung in einer Tabelle ohne Erklärung der jeweiligen gesetzlichen Ziele und Kompetenzstrukturen lassen sich keine schlüssigen Erkenntnisse in Sachen Sport oder Kultur ziehen.

Daher schlägt der Staatsrat dem Grossen Rat vor, einen zusammenfassenden Bericht zu erarbeiten, in dem die gesetzlichen Aufgaben, die jeweiligen Rollen und Leistungen der verschiedenen Akteure und Gemeinwesen in Bereichen wie der Sensibilisierung aller Jugendlichen für den Sport und die Kultur, der Förderung junger Talente, der Vergabe von Auszeichnungen und Preisen, der Berufsbildung, der Unterstützung von Fachleuten wie auch von Vereinen und Einzelpersonen und der Unterstützung von Infrastrukturen erläutert werden. Aufgrund dieser Vergleiche sollte es möglich sein, konkrete Schlüsse zu ziehen, um mögliche Mängel aufzudecken und zu versuchen, das zu verbessern, was sich verbessern lässt. Dabei sind den jeweiligen bereichsspezifischen und strukturellen Besonderheiten Rechnung zu tragen.

Kurzfristig erinnert der Staatsrat daran, dass sein [Wiederankurbelungsplan](#), den er am 7. September 2020 vorgelegt hat und der vom Grossen Rat am 13. Oktober verabschiedet wurde, einen Plan zur Unterstützung des Sports mit einem Betrag von 4.4 Millionen Franken und einem gleich hohen Betrag für die Kultur vorsieht. Beim Sport soll den starken Auswirkungen der Gesundheits- und Wirtschaftskrise auf die Sportvereine und -verbände des Kantons Freiburg entgegengewirkt werden, indem die Mittel gezielt auf die wichtigste Finanzierungsquelle des Sports, sprich das Sponsoring, gelenkt werden. Für die Kultur besteht das Ziel darin, die zusätzlichen Kosten der Kulturproduktion aufgrund der von der Pandemie verursachten Unsicherheit und organisatorischen Folgen zu finanzieren sowie die finanziellen Risiken zu begrenzen, um die Wiederaufnahme der Aktivitäten zu ermöglichen. Dieser Wiederankurbelungsplan schliesst sich zudem an die Sofortmassnahmen an, die der Staatsrat zur Bewältigung der durch Covid-19 verursachten Krise beschlossen hat. Diese Massnahmen werden im [Bericht 2020-GC-98](#) vom 9. Juni 2020, der auch die Bereiche Sport und Kultur umfasst, detailliert erläutert.

Abschliessend sei darauf hingewiesen, dass der Staatsrat in seinem [Bericht 2017-DICS-33](#) vom 30. Mai 2017 an den Grossen Rat zum Postulat 2015-GC-19 Pierre Mauron / Eric Collomb, Kantonale Subventionen für die Kultur, seine Sicht der Aufgaben im Kulturbereich präzisiert hat. Dieses Dokument bildet nun die Grundlage für die Fördermassnahmen im Bereich der Kultur.

Abschliessend beantragt der Staatsrat, dass das Postulat im Sinne dieser Erläuterungen für erheblich erklärt wird.

24. November 2020