



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 classer 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.