

N°	Signature <i>Signatur</i>	Genre <i>Typ</i>	Affaire <i>Geschäft</i>	Traitement <i>Behandlung</i>	Personnes <i>Personen</i>	Remarques <i>Bemerkungen</i>	Cat. <i>Kat.</i>
1.	2013-GC-4	Divers <i>Verschiedenes</i>	Communications <i>Mitteilungen</i>				
2.	2013-GC-40	Divers <i>Verschiedenes</i>	Assermentations <i>Vereidigungen</i>				
3.	2017-DAEC-159	Décret <i>Dekret</i>	Crédit d'engagement pour le réaménagement de la route cantonale « En Bataille », à Broc <i>Verpflichtungskredit für den Ausbau der Kantonsstrasse «En Bataille» in Broc</i>	Entrée en matière et lecture <i>Eintreten und Lesung</i>	Jean-Daniel Wicht Rapporteur-e / <i>Berichterstatter/-in</i> Jean-François Steiert Représentant-e du Gouvernement / <i>Regierungsvertreter/-in</i>		I
4.	2016-GC-108	Motion <i>Motion</i>	Création d'une "loi cantonale sur le logement" pour une véritable politique du logement dans le canton de Fribourg <i>Schaffung eines «kantonalen Wohnungsgesetzes» für eine echte Wohnungspolitik im Kanton Freiburg</i>	Prise en considération <i>Erheblicherklärung</i>	Andrea Burgener Woeffray Auteur-e / <i>Urheber/-in</i> Pierre Mauron Auteur-e / <i>Urheber/-in</i> Olivier Curty Représentant-e du Gouvernement / <i>Regierungsvertreter/-in</i>		

N°	Signature <i>Signatur</i>	Genre <i>Typ</i>	Affaire <i>Geschäft</i>	Traitement <i>Behandlung</i>	Personnes <i>Personen</i>	Remarques <i>Bemerkungen</i>	Cat. <i>Kat.</i>
5.	2017-GC-144	Mandat <i>Auftrag</i>	Annulation de la mesure structurelle "Financement des cours interentreprises" <i>Aufhebung der Struktur- und Sparmassnahme «Finanzierung der überbetrieblichen Kurse»</i>	Prise en considération <i>Erheblicherklärung</i>	Madeleine Hayoz Daniel Bürdel Nicolas Bürgisser Jean-Daniel Wicht René Kolly Patrice Longchamp Jean-Pierre Doutaz Jean-Daniel Schumacher Marie-France Roth Pasquier Pierre Décrind Auteur-e-s / <i>Urhebers/-innen</i> Olivier Curty Représentant-e du Gouvernement / <i>Regierungsvertreter/-in</i>		
6.	2017-DSJ-216	Rapport <i>Bericht</i>	Pour une imposition sur les véhicules cohérente et durable (Rapport sur postulat 2017-GC-95) - SUITE DIRECTE <i>Für eine kohärente und nachhaltige Besteuerung der Motorfahrzeuge (Bericht zum Postulat 2017-GC-95) - DIREKTE FOLGE</i>	Discussion <i>Diskussion</i>	Maurice Ropraz Représentant-e du Gouvernement / <i>Regierungsvertreter/-in</i>		
7.	2013-GC-41	Divers <i>Verschiedenes</i>	Clôture de la session <i>Schluss der Session</i>				



Message 2017-DAEC-159

11 décembre 2017

du Conseil d'Etat au Grand Conseil accompagnant le projet de décret relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour le réaménagement de la route cantonale «En Bataille», à Broc

Nous sollicitons l'octroi d'un crédit d'engagement de 5 650 000 francs pour les travaux de réaménagement de la route cantonale «En Bataille» à Broc.

Le présent message accompagnant le projet de décret s'articule comme suit:

1. Situation	1
2. Projet	1
3. Aspects financiers	2
4. Montant du crédit demandé	3
5. Autres aspects	3
6. Conclusion	3

1. Situation

1.1. Limites géographiques du projet

La route cantonale axe 1100 La Tour-de-Trême–Jaunpass est un axe prioritaire du réseau routier cantonal fribourgeois et est classée dans le réseau des routes principales suisses (H189). Elle constitue la principale liaison routière longitudinale du sud-est du canton de Fribourg au sud-ouest du canton de Berne. Elle permet la jonction de la région de Bulle au Jaunpass en passant par Charmey. Le tronçon de 550 m concerné par ce message se situe entre le carrefour de la route cantonale axe 1200 menant à Botterens et le premier virage en épi à cheveu en direction de Charmey.

Le plan en annexe 1 illustre la localisation du projet situé entièrement sur le territoire de la commune de Broc.

1.2. Objectifs du projet

Sur ce tronçon de route très étroit et avec de faibles distances de visibilité, plusieurs fois par année des blocs de pierre se détachent de la falaise et obstruent la chaussée. Au printemps 2016, un bloc de 6 tonnes est tombé sur la chaussée en ne provoquant heureusement que des dégâts matériels. Les objectifs du projet mené par le SPC sont donc:

- > Sécurisation de la falaise contre les chutes de pierres.
- > Amélioration de la sécurité du trafic par l'adaptation du tracé et la réfection complète de la superstructure de la chaussée.
- > Elargissement de la chaussée afin d'intégrer une bande cyclable sur la voie montante en direction du col du Jaun, élargissement nécessitant la construction d'un mur poids en aval de la route.

2. Projet

2.1. Nouveau tronçon routier

Le nouveau tronçon routier a une longueur d'environ 550 m.

Le profil en travers de la route sera de 2 voies de 3,00 m, 1 bande cyclable de 1,50 m, 1 accotement de 1,20 m formant un piège à blocs et 1 accotement de 1,00 m à 1,20 m, soit une largeur totale de 9,70 à 9,90 m (voir annexe 2).

Le projet prévoit la réfection des canalisations existantes. Les eaux claires du tronçon réaménagé seront déversées dans la Jogne juste avant la sortie du bassin de restitution du Groupe E. En cas d'accident générant une perte d'hydrocarbure des véhicules impliqués, les liquides pollués seront déviés par une nouvelle vanne en direction d'un bassin de rétention répondant aux critères de l'ordonnance fédérale sur les accidents

majeurs (OPAM) qui sera réalisé sur la partie aval, au pied de la culée du pont sur la Jogne.

Le chemin pédestre permettant l'accès aux ruines du château de Montsalvens, situé à l'aval du projet, est maintenu en l'état avec une adaptation par la création d'un escalier pour rejoindre la route cantonale.

Le projet, qui a fait l'objet d'une procédure d'autorisation selon la loi sur les routes, n'est pas assujéti à une procédure d'étude d'impact sur l'environnement (EIE) au sens de l'ordonnance fédérale y relative.

2.2. Etat des procédures d'autorisation et adjudication des travaux

Le projet a été développé par le Groupement d'ingénieurs MF Géoconsult et MGI Partenaires et mis à l'enquête publique dans la Feuille officielle n° 48 du 2 décembre 2016.

Durant le délai imparti, aucune opposition n'a été déposée. Le 14 septembre 2017, la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) a approuvé les plans du projet.

Après un appel d'offres en entreprise totale publié le 4 avril 2017 par procédure ouverte, les entreprises ont déposé leurs offres le 8 septembre 2017. Il est intéressant de noter la dispersion des offres (différence entre l'offre la meilleure marché et la plus chère) de 74,6%, ce qui conforte l'idée de ne présenter une proposition de crédit d'engagement au Grand Conseil que sur la base d'offres rentrées.

2.3. Calendrier et gestion du trafic

En l'état d'avancement du projet, sous réserve de l'octroi du crédit d'engagement par le Grand Conseil, il est prévu un démarrage des travaux pour le début mars 2018. Les travaux se concentreront en premier sur l'excavation et la protection de la falaise et se poursuivront par la construction des murs à l'aval. La suite des travaux routiers est planifiée en 2019 avec une fin prévisible en juillet 2019.

Le trafic routier sera maintenu durant les différentes phases de chantier avec une circulation alternée, réglée par feux de signalisation, avec des temps d'attente de l'ordre de 3 minutes. Les transports publics seront munis de dispositifs leur permettant de réduire leur temps d'attente.

2.4. Analyse des risques

L'analyse des risques a mis en évidence les risques résiduels suivants:

- > présence de failles non décelées dans la falaise

- > les possibles accidents pendant le chantier, notamment lors de l'excavation de la falaise, pouvant perturber le trafic
- > la découverte d'un terrain pollué inconnu
- > la présence de conduites industrielles inconnues ou non reportées correctement sur les plans à disposition.

La combinaison de tous ces éléments conjuguée avec le fait que les travaux seront réalisés en entreprise totale justifie la considération d'une réserve de 10% sur l'ensemble des prestations prévues.

3. Aspects financiers

3.1. Coûts

	Fr.	Fr.
Montant total des études et des travaux HT	4 770 000	
Taxe sur la valeur ajoutée (TVA) 7,7%	367 290	
Réserve pour divers et imprévus 10%	513 729	
Montant à la charge de l'Etat, tout compris TTC		5 651 019
Montant arrondi		5 650 000

Tous les coûts sont à la charge de l'Etat.

La principale partie des coûts est basée sur le montant de l'offre la plus réaliste que les entreprises de construction ont déposée en septembre 2017 après un appel d'offres en entreprise totale selon la procédure ouverte des marchés publics. Un degré d'incertitude (voir analyse de risque au chapitre 2.3) de 10% demeure toutefois pour l'ensemble des travaux.

Le taux de TVA sera de 7,7% et ne devrait pas varier d'ici la fin des travaux.

3.2. Variations économiques

Les variations économiques (indexation et renchérissement) peuvent avoir une influence sur le montant final des travaux. Le décret intègre ces variations.

3.3. Financement

La route étant une route principale suisse, à l'instar des travaux de réaménagement de la traversée de Jaun (voir chapitre 2 du message n° 56 du 23 avril 2013 du Conseil d'Etat au Grand Conseil accompagnant le projet de décret relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement additionnel pour les études et les travaux de la traversée de Jaun), les investissements sont prélevés sur le fonds cantonal des routes principales suisses en région de montagne et régions périphériques sises sur le territoire fribourgeois (fonds RPS), par le biais de leurs amortissements (voir annexe 3).

4. Montant du crédit demandé

Le crédit d'engagement demandé par le présent décret est de 5 650 000 francs.

Tous les marchés découlant du présent crédit ont été et seront passés dans le respect du cadre légal des marchés publics et selon les règles de compétences financières de l'Etat, dans le cadre des budgets d'investissement annuels impartis.

5. Autres aspects

Le décret proposé n'a pas d'influence sur l'effectif du personnel de l'Etat et n'est pas concerné par les questions d'euro-compatibilité.

Compte tenu du montant de la dépense, le projet de décret doit, conformément à l'article 141 al. 2 de la loi du 6 septembre 2006 sur le Grand Conseil (montant plus élevé que $\frac{1}{8}\%$ des dépenses de l'Etat, soit 4 605 684 francs), être adopté à la majorité des membres du Grand Conseil (majorité qualifiée de 56 voix) et non à la majorité des membres présents (art. 140 de la même loi).

Compte tenu du montant de la dépense (plus petit que $\frac{1}{4}\%$ des dépenses de l'Etat 9 211 369 francs), le projet de décret n'est pas soumis au referendum financier facultatif.

6. Conclusion

Nous vous invitons à accepter le présent décret dont le financement est assuré par le fonds RPS prévu à cet effet.

Annexes

- 1. Plan de situation du projet
- 2. Profils types
- 3. Évolution du fonds RPS



Botschaft 2017-DAEC-159

11. Dezember 2017

des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf über einen Verpflichtungskredit für den Ausbau der Kantonsstrasse «En Bataille» in Broc

Wir ersuchen um einen Verpflichtungskredit von 5 650 000 Franken für den Ausbau der Kantonsstrasse «En Bataille» in Broc.

Die Botschaft ist wie folgt gegliedert:

1. Situation	4
2. Projekt	4
3. Finanzielle Folgen	5
4. Höhe des beantragten Kredits	6
5. Weitere Aspekte	6
6. Schlussfolgerung	6

1. Situation

1.1. Geografisches Umfeld des Projekts

Die Kantonsstrasse Achse 1100 La Tour-de-Trême–Jaunpass ist eine Hauptstrasse des Freiburger Kantonsstrassennetzes und gehört zu den schweizerischen Hauptstrassen (H189). Sie ist die wichtigste Süd-Ost-Strassenverbindung des Kantons Freiburg und ist südwestlich vom Kanton Bern gelegen. Sie verbindet die Region von Bulle mit dem Jaunpass und führt dabei über Charmey. Der von der vorliegenden Botschaft betroffene, 550 m lange Abschnitt befindet sich zwischen der Kreuzung mit der Kantonsstrasse Achse 1200 nach Botterens und der ersten Haarnadelkurve Richtung Charmey.

Aus Anhang 1 sind die Situation und der Perimeter des Projekts ersichtlich, das sich vollständig auf dem Gebiet der Gemeinde Broc befindet.

1.2. Ziele des Projekts

Auf diesem sehr engen Strassenabschnitt mit geringen Sichtweiten lösen sich jeweils mehrmals im Jahr Steine aus der Felswand und blockieren die Strasse. Im Frühjahr 2016 fiel ein 6 t schwerer Block auf die Fahrbahn. Glücklicherweise hatte dies lediglich Sachschäden zur Folge. Aufgrund dieser Ausgangslage arbeitete das Tiefbauamt (TBA) ein Projekt mit folgenden Zielen aus:

- > Hangsicherung für den Steinschlagschutz;
- > Erhöhung der Verkehrssicherheit dank einer Anpassung des Trassees und der Komplettsanierung des Fahrbahnoberbaus;
- > Verbreiterung der Fahrbahn zur Einrichtung eines Radstreifens auf der Seite der steigenden Spur in Richtung Jaunpass, wofür auf der Talseite der Strasse eine Schwergewichtsmauer gebaut werden muss.

2. Projekt

2.1. Neuer Strassenabschnitt

Der neue Strassenabschnitt hat eine Länge von rund 550 m.

Der Strassenquerschnitt setzt sich zusammen aus 2 je 3,00 m breiten Fahrspuren, 1 Radstreifen von 1,50 m Breite, 1 Bankett von 1,20 m Breite, das als Steinschlagschutz dient, sowie 1 Bankett von 1,00 m bis 1,20 m Breite, was eine Gesamtbreite von 9,70 m bis 9,90 m ergibt (siehe Anhang 2).

Im Rahmen des Projekts sollen zudem bestehende Kanalisationen saniert werden: Das Reinabwasser des ausgebauten Strassenabschnitts wird unmittelbar oberhalb der Einleitung der Groupe E in den Jaunbach eingeleitet. Falls infolge eines Unfalls Öl aus einem Fahrzeug ausläuft, wird das verschmutzte Abwasser dank eines neuen Schiebers in ein Rückhaltebecken umgeleitet, das die Vorgaben der Bun-

desverordnung über den Schutz vor Störfällen (StFV) erfüllt und talseitig am Fuss des Widerlagers der Brücke über den Jaunbach gebaut werden wird.

Der Fussweg, der zur Ruine von Montsalvens führt und sich unterhalb des Projekts befindet, wird mit Ausnahme einer neuen Treppe, die den Weg mit der Kantonsstrasse verbindet, in seiner derzeitigen Form beibehalten.

Für das Projekt, das Gegenstand eines Bewilligungsverfahrens nach Strassengesetzgebung war, war keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäss der gleichnamigen Bundesverordnung nötig.

2.2. Stand der Genehmigungs- und Vergabeverfahren

Das von der Ingenieurgemeinschaft MF Géoconsult und MGI Partenaires ausgearbeitete Projekt wurde im Amtsblatt Nr. 48 vom 2. Dezember 2016 öffentlich aufgelegt.

Es wurde keine Einsprache innerhalb der gesetzlichen Frist eingereicht. So genehmigte die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion am 14. September 2017 die Pläne des Projekts.

Im Rahmen der Ausschreibung für einen Totalunternehmer im offenen Verfahren, die am 4. April 2017 begann, haben die Unternehmen am 8. September 2017 ihre Offerten eingereicht. Die Preisspanne der Offerten (Unterschied zwischen der billigsten und der teuersten Offerte) betrug 74,6%; dies bestätigt, dass es sinnvoll ist, Anträge an den Grossen Rat für einen Verpflichtungskredit erst dann einzureichen, wenn die Offerten eingegangen sind und analysiert werden konnten.

2.3. Zeitplan und Verkehrsmanagement

Nach heutigem Stand und sofern der Grosse Rat das Dekret für den Verpflichtungskredit beschliesst, sollen die Bauarbeiten Anfang März 2018 beginnen. Zuerst werden Abbauarbeiten und die Hangsicherung anstehen, gefolgt vom Bau der talseitigen Mauer. Die weiteren Strassenarbeiten werden 2019 folgen und dürften im Juli 2019 abgeschlossen sein.

Die Strassenachse wird über die gesamte Dauer der Bauarbeiten für den Verkehr offen bleiben, wobei sie zeitweise nur wechselseitig befahrbar sein wird; der Verkehr wird dabei durch eine Lichtsignalanlage (mit einer rund dreiminütigen Wartezeit) gelenkt werden. Die öffentlichen Busse werden die Wartezeit mit einer entsprechenden Einrichtung verkürzen können.

2.4. Risikoanalyse

Die Risikoanalyse förderte folgende Restrisiken zutage:

- > noch nicht entdeckte Brüche in der Felswand;
- > Unfälle während den Bauarbeiten, namentlich bei den Abbauarbeiten im Felsen, die zu einer Verkehrshinderung führen können;
- > Vorhandensein eines noch nicht bekannten belasteten Grundstücks;
- > Vorhandensein von Industrieleitungen, die nicht bekannt oder auf den Plänen nicht richtig aufgeführt sind.

Zusammen mit der Tatsache, dass die Arbeiten in Totalunternehmensform verwirklicht werden, rechtfertigen die oben genannten Elemente in ihrer Summe die Anrechnung einer Reserve von 10% auf die Gesamtheit der geplanten Leistungen.

3. Finanzielle Folgen

3.1. Kosten

	Fr.	Fr.
Gesamtbetrag für Studien und Arbeiten exkl. MWST	4 770 000	
Mehrwertsteuer (MWST), 7,7%	367 290	
Verschiedenes und Unvorhergesehenes, 10%	513 729	
Betrag zulasten des Staats Freiburg inkl. MWST		5 651 019
Gerundeter Betrag		5 650 000

Die Kosten gehen vollständig zulasten des Staats.

Die Kosten wurden nach der Analyse der Offerten, die im September 2017 nach der Ausschreibung für einen Totalunternehmer im offenen Verfahren eingereicht worden waren, und mehrheitlich auf der Grundlage der realistischsten Offerte ermittelt. Für die Arbeiten bleibt insgesamt dennoch ein Unsicherheitsgrad von 10% (siehe Risikoanalyse in Ziffer 2.3).

Der MWST-Satz wird bei 7,7% liegen und dürfte sich bis zum Ende der Arbeiten nicht verändern.

3.2. Preisänderungen

Preisänderungen (Indexierung und Teuerung) können einen Einfluss auf die Endkosten des Projekts haben. Das Dekret sieht eine entsprechende Anpassung des Kredits vor.

3.3. Finanzierung

Weil die Strasse zu den schweizerischen Hauptstrassen gehört, werden die Investitionskosten wie für die Ausbauarbeiten für die Ortsdurchfahrt von Jaun (siehe Punkt 2 der

Botschaft Nr. 56 vom 23. April 2013 des Staatsrat an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf über einen zusätzlichen Verpflichtungskredit zur Finanzierung der Studien und Bauarbeiten für die Ortsdurchfahrt von Jaun) über die Abschreibungen vom Fonds für die schweizerischen Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen im Kanton Freiburg (SHS-Fonds) abgebucht (siehe Anhang 3).

4. Höhe des beantragten Kredits

Mit diesem Dekret wird ein Verpflichtungskredit von 5 650 000 Franken beantragt.

Die Studien und Landerwerbe wurden gemäss Gesetzgebung des öffentlichen Beschaffungswesens ausgeschrieben und im Rahmen der jährlichen Investitionsbudgets von der Behörde des Staats, die aufgrund der Höhe des betroffenen Betrags zuständig ist, vergeben.

5. Weitere Aspekte

Das Dekret hat keinen Einfluss auf den Personalbestand des Staates und ist nicht von Fragen der Eurokompatibilität betroffen.

Aufgrund der Höhe der Ausgaben (mehr als $\frac{1}{8}\%$ der Gesamtausgaben der letzten vom Grossen Rat genehmigten Staatsrechnung oder 4 605 684 Franken) ist für dieses Dekret laut Artikel 141 Abs. 2 des Grossratsgesetzes vom 6. September 2006 (GRG) das qualifizierte Mehr erforderlich. Es muss mit anderen Worten von der Mehrheit der Mitglieder des Grossen Rates (56 Mitglieder, siehe Art. 140 GRG) und nicht bloss von der Mehrheit der abgegebenen Stimmen (einfaches Mehr) angenommen werden.

Dieses Dekret untersteht nicht dem fakultativen Finanzreferendum (weniger als $\frac{1}{4}\%$ der Gesamtausgaben der letzten vom Grossen Rat genehmigten Staatsrechnung oder 9 211 369 Franken).

6. Schlussfolgerung

Wir ersuchen Sie, dieses Dekret, dessen Finanzierung über den SHS-Fonds sichergestellt ist, anzunehmen.

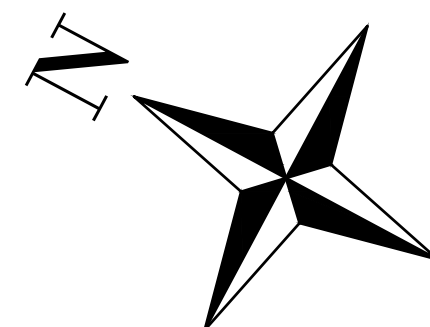
Anhänge

- 1. Situationsplan des Projekts
- 2. Normalprofile
- 3. Entwicklung des SHS-Fonds

 ETAT DE FRIBOURG STAAT FRIEBURG		Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions DAEC Raumplanung, Umwelt- und Baudirektion RUBD		Service des ponts et chaussées SPC Tiefbauamt TBA	
Auteur du projet Projektverfasser		Axe 1100: La Tour-de-Trême - Jaunpass PR: 350 Commune de Broc Protection de la falaise "En Bataille" 33: Procédure de demande d'autorisation Construction routière Situation projet			
Association MF Géoconsult - MGI Partenaires					
Echelle/Massstab	Axe	PN	Chantier	Objet	Numéro
1:500	1100	0375 à 0425	PCAM 10951	R	10'242-03-02-01
Formes: 100m x 100m	Arbres	SP	PCAM	Objet	Numéro

Légende:

-  Route existante
 Route projetée
 Bande cyclable
 Chemin piéton
 Accotement
 Talus déblais
 Talus remblais
 Mur poids
 Limite forêt selon levé Infogeco



Association MF-MGI



M | F

MGI-Partenaires Ingénieurs conseils SA
Rte de Pra de Plan 18 - H4
1618 Châtel-St-Denis
Tél. 021 948 30 30
Fax. 021 948 30 20
chatel@mgi-partenaires.ch

Tél. 021 948 30 30
Fax. 021 948 30 20
chatel@mai-portenaires.com

Ind.	Date	Sign.	Vis.	Désignation	Bezeichnung
	11.11.2016	B.B.	.	Original	
A	.	.	.	.	.
B	.	.	.	.	.
C	.	.	.	.	.

M: \102\10242_RC_1100_Tour-de-Treme_Jaunpass\6_Plans\6_1_Plans_MG\6_1_3_Enquete\10242-33-02-01_02_03_si_pl_travers_projet.dwg

CHATEL-ST-DEMS, LE L'AUTEUR DE PROJET:

ADOPTÉ PAR LE SERVICE DES PONTS ET CHAUSSEES
FRIBOURG, LE

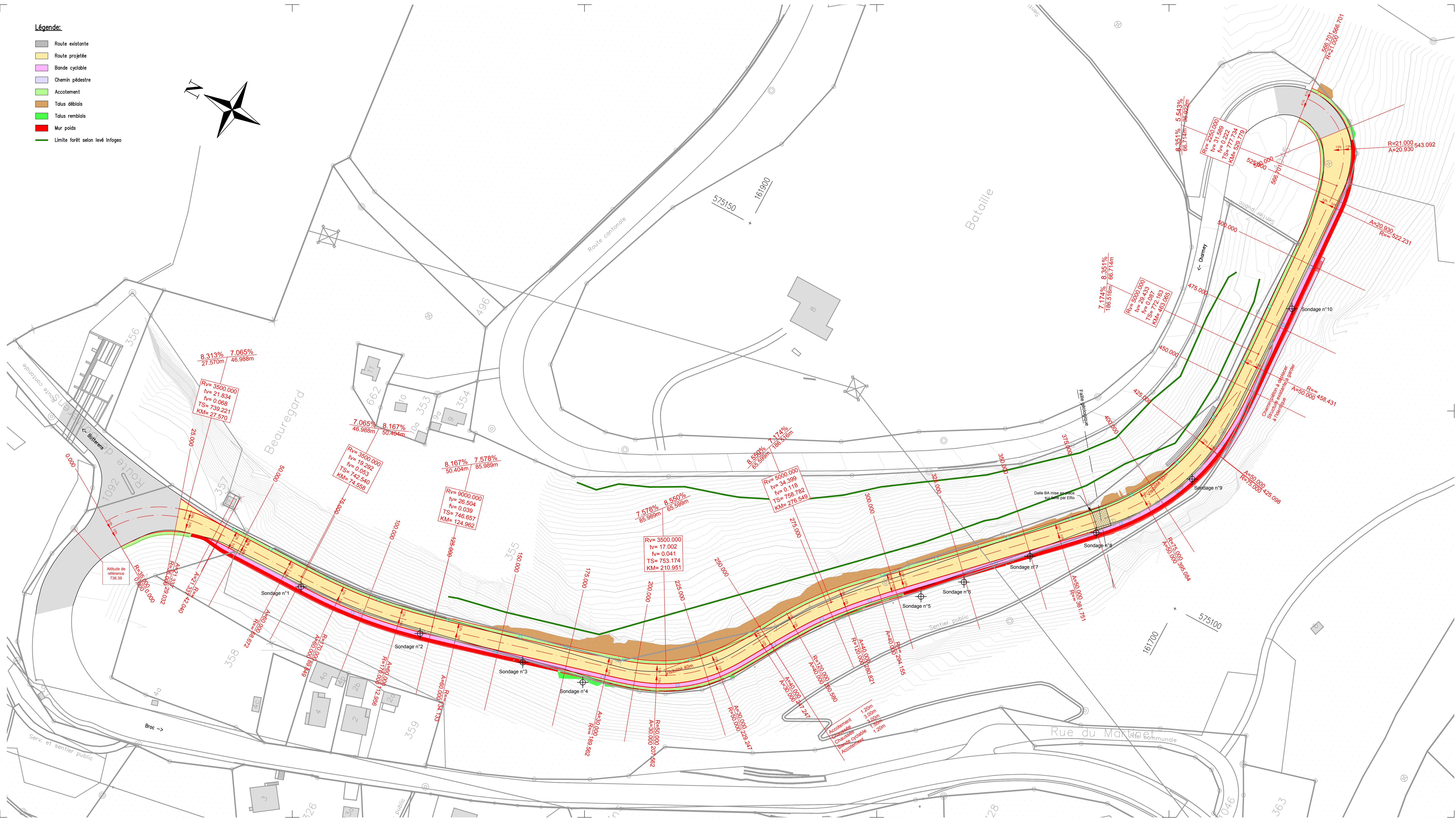
L'INGENIEUR CANTONAL: SECTION PROJETS ROUTIERS

MISE A L'ENQUETE PUBLIQUE DE TRENTE JOURS DANS LA FEUILLE OFFICIELLE

N° DU

APPROUVE PAR LA DIRECTION DE L'AMENAGEMENT,
DE L'ENVIRONNEMENT ET DES CONSTRUCTIONS

FRIBOURG, LE: LE CONSEILLER D'ETAT, DIRECTEUR



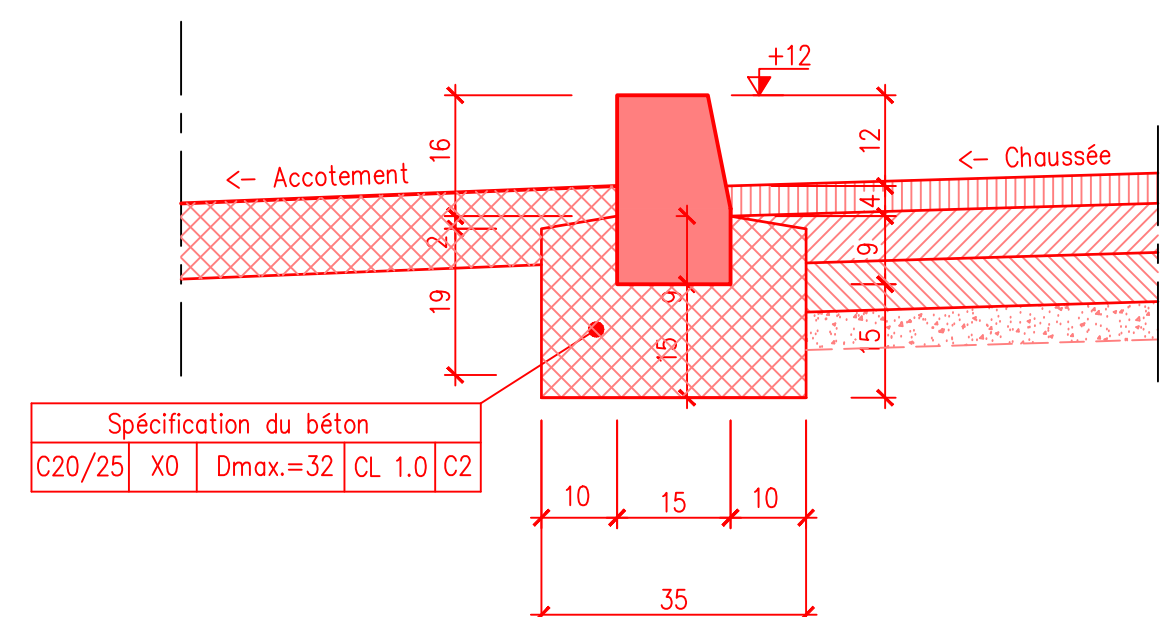
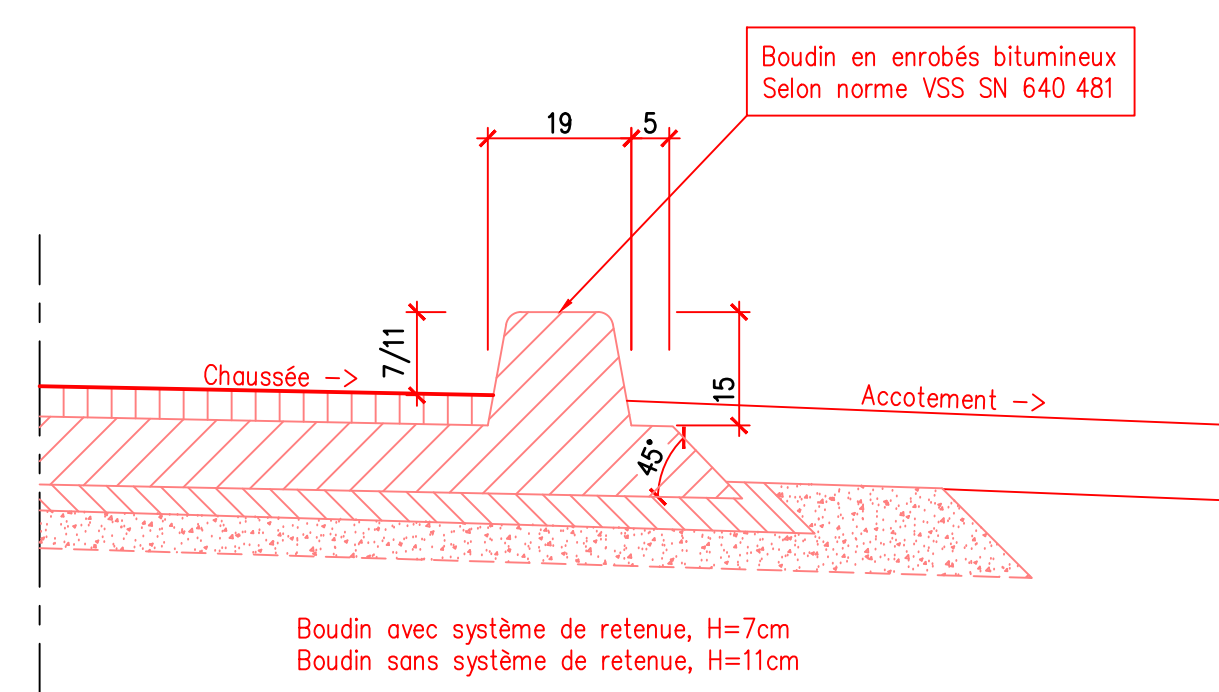
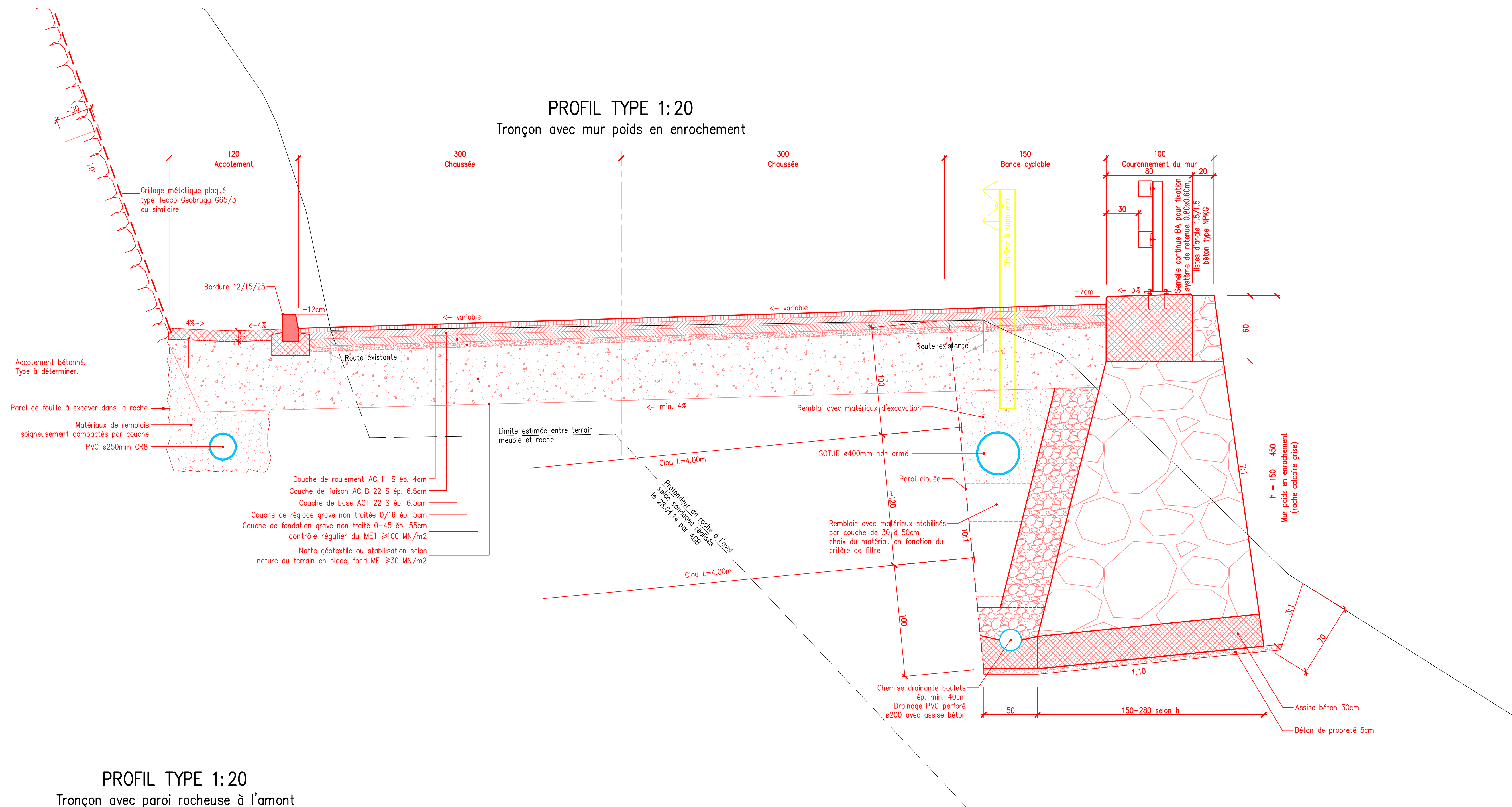
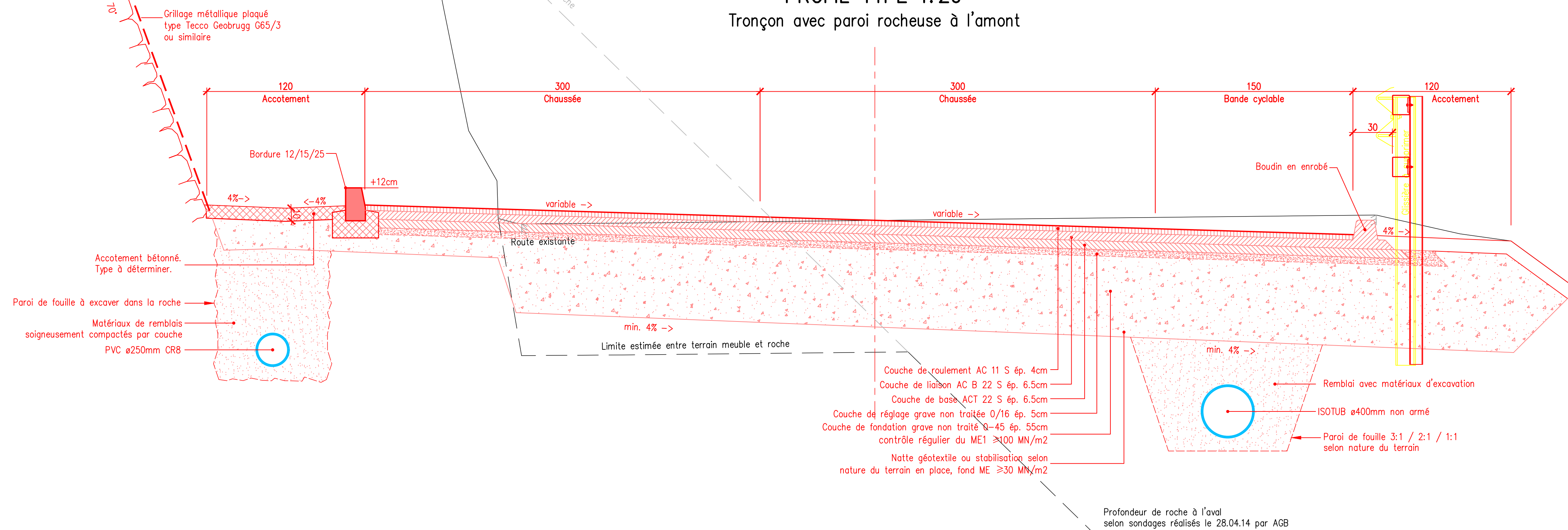
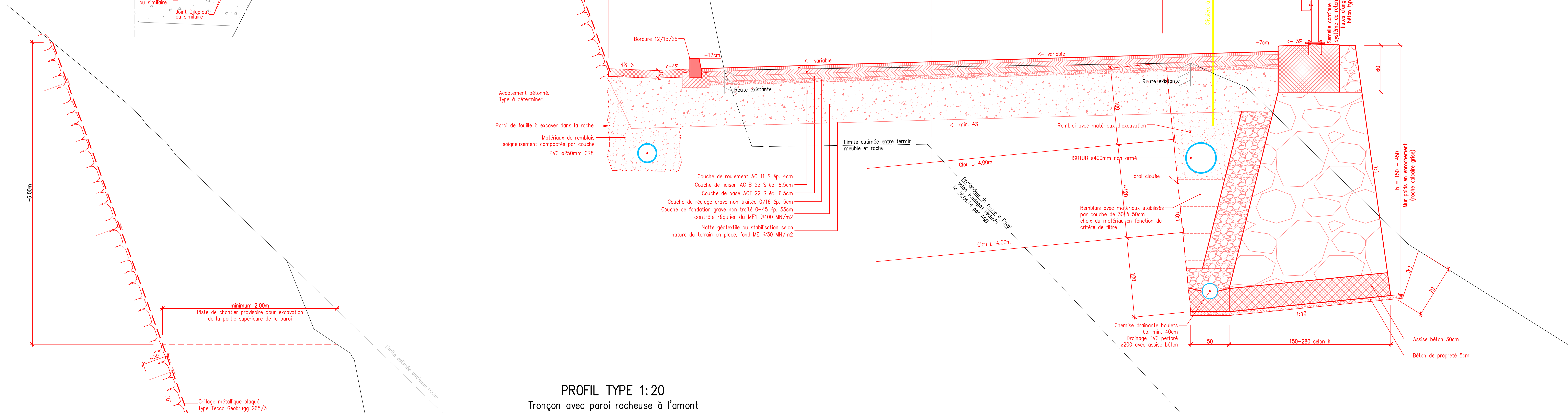
CHATEL-ST-DENIS, LE L'AUTEUR DE PROJET:

ADOPTÉ PAR LE SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES
FRIBOURG, LE

L'INGÉNIEUR CANTONAL: SECTION PROJETS ROUTIERS
..... Visé:

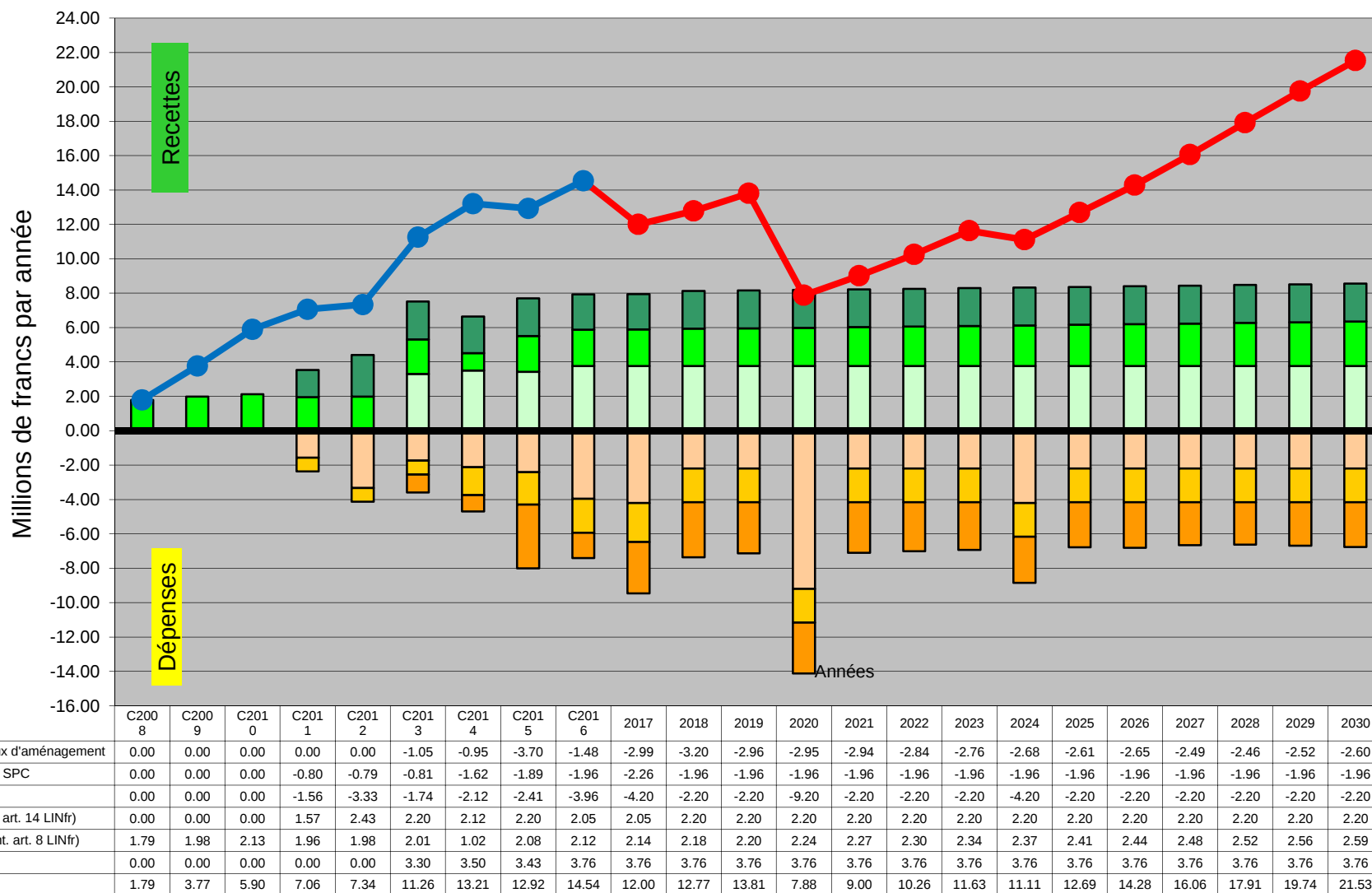
MISE A L'ENQUÊTE PUBLIQUE DE TRENTE JOURS DANS LA FEUILLE OFFICIELLE
N° DU

APPROUVÉ PAR LA DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT,
DE L'ENVIRONNEMENT ET DES CONSTRUCTIONS
FRIBOURG, LE: LE CONSEILLER D'ÉTAT, DIRECTEUR:



Evolution prévisible du fonds cantonal des routes principales suisses en régions de montage et régions périphériques

Fonds RPS



Décret

du

**relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour
le réaménagement de la route cantonale «En Bataille»,
à Broc**

Le Grand Conseil du canton de Fribourg

Vu les articles 45 et 46 de la Constitution du canton de Fribourg du 16 mai 2004;

Vu la loi du 15 décembre 1967 sur les routes;

Vu la loi du 25 novembre 1994 sur les finances de l'Etat;

Vu le message 2017-DAEC-159 du Conseil d'Etat du 11 décembre 2017;

Sur la proposition de cette autorité,

Décète:

Art. 1

Un crédit d'engagement de 5 650 000 francs est ouvert auprès de l'Administration des finances en vue de l'octroi d'un crédit d'engagement pour le réaménagement de la route cantonale «En Bataille», à Broc.

Art. 2

¹ Les crédits de paiement nécessaires aux études et aux travaux seront portés au budget d'investissement des routes cantonales, sous le centre de charges PCAM, et utilisés conformément aux dispositions de la loi sur les finances de l'Etat.

² Les disponibilités financières de l'Etat sont réservées.

Dekret

vom

**über einen Verpflichtungskredit für den Ausbau
der Kantonsstrasse «En Bataille» in Broc**

Der Grosse Rat des Kantons Freiburg

gestützt auf die Artikel 45 und 46 der Verfassung des Kantons Freiburg vom 16. Mai 2004;

gestützt auf das Strassengesetz vom 15. Dezember 1967;

gestützt auf das Gesetz vom 25. November 1994 über den Finanzhaushalt des Staates;

nach Einsicht in die Botschaft 2017-DAEC-159 des Staatsrats vom 11. Dezember 2017;

auf Antrag dieser Behörde,

beschliesst:

Art. 1

Für den Ausbau der Kantonsstrasse «En Bataille» in Broc wird bei der Finanzverwaltung ein Verpflichtungskredit von 5 650 000 Franken eröffnet.

Art. 2

¹ Die Zahlungskredite für die Studien und Bauarbeiten werden unter der Kostenstelle PCAM in den Investitionsvoranschlag für das Kantonsstrassennetz aufgenommen und gemäss dem Gesetz über den Finanzhaushalt des Staates verwendet.

² Die verfügbaren Mittel des Staates bleiben vorbehalten.

Art. 3

Le montant du crédit d'engagement sera majoré ou réduit en fonction des augmentations ou des diminutions officielles des prix survenues entre la date de l'offre et celle de l'exécution des travaux.

Art. 4

Les dépenses relatives aux travaux prévus seront activées au bilan de l'Etat, puis amorties conformément à l'article 27 de la loi du 25 novembre 1994 sur les finances de l'Etat.

Art. 5

Le présent décret n'est pas soumis au referendum financier.

Art. 3

Der Verpflichtungskredit wird erhöht oder herabgesetzt entsprechend den offiziellen Preiserhöhungen oder -senkungen, die zwischen der Einreichung der Offerte und der Ausführung der Arbeiten eintreten.

Art. 4

Die Ausgaben für die Arbeiten werden in der Staatsbilanz aktiviert und nach Artikel 27 des Gesetzes vom 25. November 1994 über den Finanzhaushalt des Staates abgeschrieben.

Art. 5

Dieses Dekret untersteht nicht dem Finanzreferendum.

Annexe

GRAND CONSEIL

2017-DAEC-159

Projet de décret :
Octroi d'un crédit d'engagement pour le réaménagement de la route cantonale « En Bataille », à Broc

Propositions de la commission ordinaire CRoutes-17-21

Présidence : Jean-Daniel Wicht

Membres : Eliane Aebischer, Jean Bertschi, Simon Bischof, David Bonny, Pierre Décrind, Christian Ducotterd, Fritz Glauser, Ueli Johnner-Etter, Patrice Jordan, Bruno Marmier

Entrée en matière

Par décision tacite, la commission propose au Grand Conseil d'entrer en matière sur ce projet de décret.

Vote final

Par 9 voix contre 0 et 0 abstention (2 membres sont excusés), la commission propose au Grand Conseil d'accepter ce projet de décret selon la version initiale du Conseil d'Etat.

Catégorisation du débat

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

Le 18 janvier 2018

Anhang

GROSSER RAT

2017-DAEC-159

Dekretsentwurf:
Verpflichtungskredit für den Ausbau der Kantonsstrasse «En Bataille» in Broc

Antrag der ordentlichen Kommission StraK-17-21

Präsidium : Jean-Daniel Wicht

Mitglieder : Eliane Aebischer, Jean Bertschi, Simon Bischof, David Bonny, Pierre Décrind, Christian Ducotterd, Fritz Glauser, Ueli Johnner-Etter, Patrice Jordan, Bruno Marmier

Eintreten

Die Kommission beantragt dem Grossen Rat stillschweigend, auf diesen Dekretsentwurf einzutreten.

Schlussabstimmung

Mit 9 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen (2 Mitglieder sind entschuldigt) beantragt die Kommission dem Grossen Rat, diesen Dekretsentwurf in der ursprünglichen Fassung des Staatsrats anzunehmen.

Kategorie der Behandlung

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

Den 18. Januar 2018

Annexe

GRAND CONSEIL

2017-DAEC-159

Projet de décret :
Octroi d'un crédit d'engagement pour le réaménagement
de la route cantonale « En Bataille », à Broc

Propositions de la Commission des finances et de gestion

Présidence : Claude Brodard

Membres : Dominique Butty, Claude Chassot, Laurent Dietrich, Raoul Girard, Nadine Gobet, Paul Herren-Schick, Gabriel Kolly, Ursula Krattinger-Jutzet, Stéphane Peiry, Urs Perler, Benoît Piller et Thomas Rauber

Entrée en matière

La Commission propose tacitement au Grand Conseil d'entrer en matière sur ce projet de décret.

Vote final

Par 10 voix sans opposition ni abstention (3 membres excusés), la Commission propose au Grand Conseil d'accepter ce projet de décret selon la version initiale du Conseil d'Etat.

Le 24 janvier 2018

Anhang

GROSSER RAT

2017-DAEC-159

Dekretsentswurf:
Verpflichtungskredit für den Ausbau der Kantonsstrasse
«En Bataille» in Broc

Antrag der der Geschäftsprüfungskommission

Präsidium : Claude Brodard

Mitglieder : Dominique Butty, Claude Chassot, Laurent Dietrich, Raoul Girard, Nadine Gobet, Paul Herren-Schick, Gabriel Kolly, Ursula Krattinger-Jutzet, Stéphane Peiry, Urs Perler, Benoît Piller et Thomas Rauber

Eintreten

Die Kommission beantragt dem Grossen Rat stillschweigend, auf diesen Dekretsentswurf einzutreten.

Schlussabstimmung

Mit 10 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen (3 Mitglieder sind entschuldigt) beantragt die Kommission dem Grossen Rat, diesen Dekretsentswurf in der ursprünglichen Fassung des Staatsrats anzunehmen.

Den 24: Januar 2018



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Motion Mauron Pierre / Burgener Woeffray Andrea

2016-GC-108

Création d'une « loi cantonale sur le logement » pour une véritable politique du logement dans le canton de Fribourg

I. Résumé de la motion

Par motion déposée et développée le 9 septembre 2016, les députés Pierre Mauron et Andrea Burgener Woeffray rappellent que selon l'article 56, 1^{er} alinéa de la Constitution du canton de Fribourg (Cst ; RSF 10.1), l'Etat et les communes veillent à ce que toute personne puisse trouver un logement approprié à sa situation. Le second alinéa de ce même article prévoit que l'Etat encourage l'aide au logement, la construction de logements et l'accès à la propriété du logement. Se fondant sur cette disposition, les motionnaires demandent au Conseil d'Etat de créer une « loi cantonale sur le logement » pour une véritable politique du logement dans le canton de Fribourg.

A ce titre, les précités affirment qu'un certain nombre de locataires fribourgeois paient un loyer représentant plus de 30 % de leurs revenus et que les collectivités publiques ne jouent aucun rôle pour enrayer la hausse constante des loyers et la pénurie de logements. Ils précisent par ailleurs la portée limitée dans le temps de la loi fédérale du 4 octobre 1974 encourageant la construction et l'accession à la propriété de logements (LCAP ; RS 843) et, par analogie, la loi fribourgeoise du 26 septembre 1985 encourageant la construction de logements à caractère social (RSF 87.2).

Les motionnaires citent divers exemples vaudois utilisant de manière combinée le droit de superficie, le concept de coopératives d'habitation et de loyers au prix coûtant.

Ils abordent le droit de préemption cantonal genevois, peu utilisé, mais garant, selon eux, du suivi de la vision politique cantonale en matière de logement.

La motion précise également les contours d'une future loi cantonale sur le logement, s'appuyant sur la loi fédérale encourageant le logement à loyer ou à prix modérés (LOG ; RS 842) et ses instruments. Ils définissent le rôle du Service du logement, ainsi que les divers liens en relation avec le logement.

Ce faisant, les motionnaires expriment le souhait qu'une loi sur le logement soit édictée, permettant ainsi à l'Etat d'assumer un rôle actif dans la politique cantonale du logement.

II. Réponse du Conseil d'Etat

La motion des députés Mauron et Burgener Woeffray s'inscrit dans le cadre de l'aide au logement. Il paraît dès lors opportun de rappeler le système actuellement en vigueur dans le canton de Fribourg dans ce domaine.

Le programme d'aide basé sur la LCAP¹, qui prévoit une aide directe sous forme d'abaissements de loyer pour des logements subventionnés, a été suspendu en 2001. Les aides accordées qui ont une portée de 25 ans, se poursuivront encore jusqu'en 2026 au plus tard. Dans le canton de Fribourg, les aides au logement s'inscrivent dans le régime des « logements subventionnés » et sont réparties sur l'ensemble du territoire cantonal à raison d'un parc de logements qui a atteint son apogée dans les années 2010 avec 3847 logements subventionnés et qui s'établit à fin 2017 à 2 598 logements. Les aides cantonales et communales, matérialisées par la loi cantonale du 26 septembre 1985 encourageant la construction de logements à caractère social, sont un complément à l'aide fédérale. Les aides ayant une portée de 25 ans, seront quasiment toutes arrivées à leur échéance en 2026, alors que pour l'année 2016, elles se chiffraient encore à 11 075 528 francs, dont 5 555 502 francs à charge de la Confédération, 3 887 511 francs à charge de l'Etat de Fribourg et 1 732 015 francs à charge des communes.

Le régime de la LCAP était basé sur l'inflation et l'augmentation des salaires, principe qui a bien fonctionné jusqu'à la fin du siècle passé. Le système a cependant été confronté à de multiples difficultés. Le fait que les plans de loyers prévoyaient une augmentation de 6 % tous les deux ans a également entraîné une sorte de « tourisme locatif ». Il faut aussi relever qu'à cette époque la situation sur le marché du logement a connu une détente et ne nécessitait plus les encouragements accordés jusque-là. En conséquence, l'aide directe accordée au travers de la LCAP a été abandonnée au niveau fédéral et remplacée en 2003 par la Loi sur le logement (LOG). Cette nouvelle aide consiste à encourager la construction de logements à loyer ou à prix modérés par des maîtres d'ouvrage d'utilité publique (MOUP), principalement des coopératives et fondations d'habitation. Le soutien au logement est matérialisé par une série d'aides financières, soit le cautionnement des emprunts de la Centrale d'émission pour la construction de logements d'utilité publique (CCL), les prêts du fonds de roulement à des tarifs préférentiels pour les MOUP et des arrière-cautionnements garantissant les cautionnements de la Société coopérative de cautionnement hypothécaire.

Les motionnaires présentent divers points de comparaison avec des villes et cantons voisins en citant notamment le canton de Vaud et la Ville de Lausanne. Ces points sont notamment la mise à disposition de terrain en droit de superficie, afin de permettre aux coopératives et fondations de construire des logements qu'elles loueront ensuite à prix coutant. A ce titre, il semble utile de rappeler que la Ville de Lausanne se trouve dans une situation particulière, puisqu'elle détient la quasi-totalité des terrains à bâtir sis sur son territoire. Elle fait donc plutôt figure de cas unique et ne pourrait être considérée comme un modèle à suivre, faute de configuration similaire en terres fribourgeoises.

En outre, le droit de préemption, qui confère à son titulaire un droit préférentiel d'acquérir un immeuble au cas où le propriétaire vendrait ce bien à un tiers, prévu en droit cantonal genevois est effectivement très peu utilisé, malgré qu'il soit ancré dans la loi depuis plus de 40 ans. Les défis que rencontrent les cantons en matière d'aides au logement sont très différents d'un canton à l'autre. C'est pourquoi tous n'ont pas développé ou mis en place une politique spécifique en matière de logement. Seuls 7 sur 26 cantons gèrent activement des programmes en lien avec le logement.

Par ailleurs, selon les motionnaires, les collectivités publiques ne jouent aucun rôle afin d'enrayer la hausse constante des loyers et la pénurie de logements.

¹ Loi fédérale du 4 octobre 1974 encourageant la construction et l'accession à la propriété de logements.

A ce titre, il sied de rappeler que l'application de la LOG dans le canton de Fribourg est bel et bien effective. Pas moins de 100 millions de prêts sont accordés à des MOUP, leur permettant par ce biais de bénéficier de conditions de financements intéressantes au travers des outils cités ci-dessus. Les MOUP peuvent ainsi réduire le montant des loyers de leurs locataires. Dans un autre registre, les communes sont aussi actives dans l'aide au logement, au travers de règlements communaux relatifs à l'aide au logement qui peuvent prévoir des allocations directes au logement (cf. par ex. le règlement communal relatif à l'aide directe au logement de la commune de Villars-sur-Glâne).

En outre, le Service du logement accompagne régulièrement les communes et les coopératives dans leurs démarches visant à bénéficier de conditions de prêts attrayantes.

En dernier lieu, il est utile de rappeler que parallèlement à l'aide au logement dans le canton de Fribourg, qui consiste en abaissements de loyer prévus en application de la LCAP, il est accordé des montants alloués via l'aide sociale en faveur du logement (environ 20 millions de francs, selon les décomptes des 24 Services sociaux régionaux) et des prestations complémentaires AVS/AI qui prennent également en compte les frais de logement (environ 16 millions de francs, en ne tenant compte que des montants alloués à des locataires dans le canton).

Compte tenu de ce qui précède, le Conseil d'Etat estime qu'il n'est, en l'état, pas nécessaire de légiférer dans le cadre de l'aide au logement. Les aides actuellement octroyées par le biais de l'aide sociale, dont environ 50 % du budget est alloué en vue de faciliter l'accès et le maintien au logement, et par le biais des prestations complémentaires, représentent à elles seules des montants conséquents et répondent dans ce sens aux obligations constitutionnelles en faveur des plus démunis.

Cependant, il est justifié de prétendre que la diminution des aides LCAP posera diverses difficultés à certains locataires. Le Conseil d'Etat est conscient de cette problématique, notamment suite à la publication du rapport sur la situation sociale et la pauvreté dans le canton de Fribourg, paru en 2016.

Dans ce contexte, le Conseil d'Etat encourage toute mesure visant à diminuer la charge locative des plus démunis et d'une partie de la classe moyenne, notamment par des réflexions croisées entre politique sociale et politique du logement. Il encourage l'analyse fine en matière de logement des bénéficiaires de l'aide sociale et demande à ce que des indicateurs permettent d'agir en toute connaissance de cause. A cet effet, il attache une attention toute particulière à la mise en place d'un '*observatoire du logement et de l'immobilier*' qui aura entre autres tâches la mission d'être un outil de veille stratégique apte à fournir aux décideurs les éléments de réflexion en matière d'actions à entériner dans le domaine du logement. Un tel instrument suscite d'ailleurs l'intérêt de plusieurs partenaires et pourrait déboucher sur un projet de partenariat public-privé (PPP).

La situation actuelle du canton de Fribourg, avec un taux de propriétaires proche de 45 % et un taux de logements vacants en augmentation régulière depuis plusieurs années s'élevant à ce jour à 1.34 %, plaide en l'état contre une intervention plus conséquente de l'Etat en matière financière.

L'évolution de la situation socio-démographique, et notamment l'augmentation annoncée des personnes de plus de 65 ans, respectivement 80 ans, devra être suivie de près et nécessitera, le cas échéant, d'avoir recours à des mesures ciblées.

En dernier lieu, le Conseil d'Etat appuie toutes les démarches communes d'ores et déjà effectuées entre les Communes et les services de l'Etat et encourage les échanges, notamment la diffusion des bonnes pratiques en matière de logement, par exemple l'utilisation des outils de la loi fédérale encourageant le logement à loyer ou à prix modéré (LOG ; RS 842). Cet instrument est largement utilisé en Suisse, mais très peu dans le canton de Fribourg. Son potentiel de développement est par conséquent important.

III. Conclusion

Le Conseil d'Etat comprend les préoccupations des motionnaires en matière de politique cantonale du logement, mais estime qu'il ne dispose pas d'éléments probants pour déterminer si une loi fribourgeoise sur le logement est actuellement nécessaire. Ce point de vue est également partagé par la Commission cantonale du logement – organe consultatif en matière de logement dans le canton – qui en a débattu lors de sa séance du 27 novembre 2017.

A l'avenir, le Conseil d'Etat compte s'appuyer sur :

- > une promotion des prêts en faveur des MOUP par le biais d'une intensification de la diffusion de l'information et de l'application de la loi fédérale encourageant le logement à loyer ou à prix modéré (LOG ; RS842) ;
- > le maintien des mesures d'aide sociale et le recours aux prestations complémentaires pour les personnes dont les conditions financières permettent de solliciter de telles aides ;
- > l'observation permanente de l'évolution démographique, en particulier les aspects liés au vieillissement de la population ;
- > l'observation attentive de la situation du logement par la création d'un observatoire du logement et de l'immobilier propre au canton de Fribourg. Un tel outil de veille stratégique, développé en collaboration avec des partenaires privés, permettra le cas échéant de détecter en toute connaissance de cause les mesures à prendre à l'avenir dans le domaine du logement.

Le Conseil d'Etat propose dès lors au Grand Conseil de refuser la présente motion.

11 décembre 2017



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Motion Mauron Pierre / Burgener Woeffray Andrea

2016-GC-108

Schaffung eines «kantonalen Wohnungsgesetzes» für eine echte Wohnungspolitik im Kanton Freiburg

I. Zusammenfassung der Motion

Mit der am 9. September 2016 eingereichten und begründeten Motion rufen Grossrat Pierre Mauron und Grossrätin Andrea Burgener Woeffray in Erinnerung, dass gemäss Artikel 56 Abs. 1 der Verfassung des Kantons Freiburg (KV; SGF 10.1) der Staat und die Gemeinden dafür sorgen, dass jede Person angemessen wohnen kann. Der zweite Absatz schreibt vor, dass der Staat die Wohnhilfe, den Wohnbau und den Zugang zu Wohneigentum fördert. Gestützt auf diesen Verfassungsartikel verlangen die Verfasser der Motion vom Staatsrat, dass er ein «kantoniales Wohnungsgesetz» ausarbeitet, damit der Kanton Freiburg über eine echte Wohnungspolitik verfügt.

Sie geben an, dass eine gewisse Zahl von Freiburger Mietern eine Miete zahlt, die über 30 % ihres Einkommens ausmacht, und dass die öffentliche Hand nichts unternimmt, um den ständigen Anstieg der Mietzinsen und die Wohnungsnot zu bekämpfen. Weiter erwähnen sie, dass das Wohnbau- und Eigentumsförderungsgesetz des Bundes vom 4. Oktober 1974 (WEG; SR 843) zeitlich begrenzt ist und folglich auch das Freiburger Gesetz vom 26. September 1985 über die Sozialwohnbauförderung (SGF 87.2).

Die Verfasser der Motion erwähnen mehrere Beispiele aus dem Kanton Waadt, die ein Baurecht mit dem Konzept der Wohnbaugenossenschaft und preisgünstigen Mieten verbinden.

Sie zitieren auch das Vorkaufsrecht des Kantons in Genf, das zwar kaum genutzt wird, aber ihnen zufolge gewährleistet, dass die kantonale Wohnungspolitik umgesetzt wird.

Die Motion skizziert auch den Inhalt eines künftigen kantonalen Wohnungsgesetzes, das sich auf das Bundesgesetz über die Förderung von preisgünstigem Wohnraum (WFG; SR 842) und seine Instrumente stützt. Sie definieren die Rolle des Wohnungsamts und seine Beziehungen im Bereich des Wohnens.

Damit drücken die Verfasser der Motion ihren Wunsch nach einem Wohnungsgesetz aus, das es dem Staat ermöglicht, eine aktive Rolle in der kantonalen Wohnungspolitik zu spielen.

II. Antwort des Staatsrats

Die Motion von Grossrat Mauron und Grossrätin Burgener Woeffray befasst sich mit der Frage der Wohnungshilfe. Deshalb ist es angezeigt, das heute im Kanton Freiburg geltende System in diesem Bereich kurz darzulegen.

Das auf das WEG¹ gestützte Förderprogramm, das eine direkte Hilfe in Form von Mietzinsverbilligungen für subventionierte Wohnungen vorsieht, wurde 2001 eingestellt. Doch die zugesicherten Hilfen mit einer Laufzeit von 25 Jahren, werden noch bis spätestens 2026 weitergeführt. Im Kanton Freiburg besteht die Wohnungshilfe aus Mietzinsverbilligungen für Mieter von «subventionierten Wohnungen». Diese Wohnungen sind auf das ganze Kantonsgebiet verteilt und erreichten etwa um das Jahr 2010 ihre Höchstzahl mit 3847 subventionierten Wohnungen. Ende 2017 ist ihre Zahl auf 2598 geschrumpft. Die kantonale und kommunale Wohnungshilfe, die sich auf das kantonale Gesetz vom 26. September 1985 über die Sozialwohnbauförderung stützt, stellt eine Ergänzung zur Bundeshilfe dar. Da die Hilfen eine Laufzeit von 25 Jahren haben, werden fast alle bis 2026 das Ende ihrer Laufzeit erreicht haben. Im Jahr 2016 beliefen sie sich noch auf 11 075 528 Franken. Davon gehen 5 555 502 Franken zulasten des Bundes, 3 887 511 Franken zulasten des Staats Freiburg und 1 732 015 Franken zulasten der Gemeinden.

Das System nach WEG, das auf Inflation und steigenden Löhnen basierte, funktionierte bis Ende des 20. Jahrhunderts gut. Es gab aber auch verschiedene Schwierigkeiten. Etwa die Mietpläne, die eine Mietzinserhöhung von 6 % alle zwei Jahre vorsahen, führten zu einer Art «Miettourismus». Um die Jahrtausendwende hat sich die Lage auf dem Wohnungsmarkt zudem entspannt und erforderte nicht mehr die Förderungen, die bis anhin gewährt worden sind. Folglich wurde die direkte Wohnungshilfe nach WEG im Jahr 2003 auf Bundesebene durch das Wohnraumförderungsgesetz (WFG) abgelöst. Diese neue Hilfe fördert den Bau von preisgünstigem Wohnraum durch gemeinnützige Bauträger, meist Wohnbaugenossenschaften und Stiftungen. Die Unterstützung besteht aus verschiedenen Finanzierungshilfen, wie Anleihensquoten der Emissionszentrale für gemeinnützige Wohnbauträger (EGW), Darlehen aus dem Fonds de roulement zu vorteilhaften Konditionen für gemeinnützige Wohnbauträger sowie Verbürgungen von Hypothekarkrediten durch die Hypothekar-Bürgschaftsgenossenschaft mit Rückbürgschaft durch den Bund.

Die Verfasser der Motion stellen verschiedene Vergleiche mit Nachbarstädten und Nachbarkantonen an und zitieren insbesondere den Kanton Waadt und die Stadt Lausanne. Diese kennen beispielsweise die Vergabe von Baurechten an Genossenschaften und Stiftungen für den Bau von Wohnungen, die sie danach nicht gewinnbringend vermieten. Hierzu ist zu erwähnen, dass sich die Stadt Lausanne in einer besonderen Situation befindet, da sie praktisch das gesamte Bauland auf ihrem Gemeindegebiet besitzt. Sie stellt dadurch einen Einzelfall dar, der nicht als Beispiel herangezogen werden kann, da es auf Freiburger Kantonsgebiet keinen Ort in einer vergleichbaren Situation gibt.

Zudem wird das in der Genfer Gesetzgebung vorgesehene Vorkaufsrecht effektiv wenig genutzt, obwohl es bereits seit 40 Jahren existiert. Wer das Vorkaufsrecht besitzt, hat Vorrang, wenn ein Eigentümer seine Immobilie an Dritte verkaufen will. In jedem Kanton sind die Herausforderungen im Bereich der Wohnungshilfe unterschiedlich gelagert. Deshalb haben nicht alle eine spezifische Wohnungspolitik ausgearbeitet. Nur 7 der 26 Kantone führen zurzeit Programme in Verbindung mit dem Wohnen.

Den Verfassern der Motion zufolge unternehmen die öffentlichen Körperschaften nichts gegen die ständig steigenden Mietzinse und die Wohnungsnot.

¹ Wohnbau- und Eigentumsförderungsgesetz des Bundes vom 4. Oktober 1974 (WEG).

Diesbezüglich ist zu erwähnen, dass im Kanton Freiburg das WFG durchaus angewandt wird. Bisher haben gemeinnützige Wohnbauträger Darlehen von über 100 Millionen Franken erhalten und verfügen dank den oben erwähnten Finanzinstrumenten über interessante Finanzierungskonditionen. Die gemeinnützigen Wohnbauträger können so ihren Mietern preisgünstige Mietzinse anbieten. Auch die Gemeinden sind im Bereich der Wohnungshilfe aktiv. Sie können Gemeindereglemente über die Wohnungshilfe aufstellen, in denen sie direkte Beiträge vorsehen (vgl. beispielsweise das Gemeindereglement über die direkte Wohnungshilfe der Gemeinde Villars-sur-Glâne).

Das Wohnungsamt seinerseits begleitet regelmässig die Gemeinden und Wohnbaugenossenschaften bei ihren Bemühungen, Darlehen unter vorteilhaften Konditionen zu erhalten.

Schliesslich ist noch zu erwähnen, dass im Kanton Freiburg neben der direkten Wohnungshilfe, die aus Mietzinsverbilligungen gemäss WEG besteht, auch Beiträge der Sozialhilfe an die Wohnkosten (etwa 20 Millionen Franken gemäss den Angaben der 24 regionalen Sozialdienste) sowie AHV/IV-Ergänzungsleistungen gewährt werden, die ebenfalls zur Deckung der Mietkosten bestimmt sind (etwa 16 Millionen Franken, wobei nur die Beträge berücksichtigt werden, die Mietern im Kanton gewährt werden).

Aufgrund dieser Darlegungen vertritt der Staatsrat die Meinung, dass es zurzeit nicht angezeigt ist, im Bereich der Wohnungshilfe gesetzgeberisch tätig zu werden. Die heute über die Sozialhilfe gewährten Beiträge, die zu 50 % für das Wohnen eingesetzt werden, stellen für sich allein bereits einen hohen Betrag dar und erfüllen somit den Verfassungsauftrag zugunsten bedürftiger Menschen.

Es stimmt allerdings, dass die schrittweise Einstellung der Hilfen nach WEG bestimmten Mietern Schwierigkeiten bereiten wird. Der Staatsrat ist sich dieser Problematik bewusst, dies insbesondere seit der Veröffentlichung des Berichts über die soziale Situation und die Armut im Kanton Freiburg aus dem Jahr 2016.

Deshalb ermutigt der Staatsrat alle Massnahmen, die auf sozial- und wohnungspolitischen Überlegungen basieren und darauf abzielen, die Mietlast der minderbemittelten Bevölkerungsschichten und eines Teils des Mittelstands zu senken. Er regt dazu an, die Wohnsituation von Sozialhilfebezügern genau zu analysieren, und verlangt, dass Indikatoren aufgestellt werden, die es erlauben, in Kenntnis der Lage zu handeln. Zu diesem Zweck will er insbesondere, dass ein *‘Wohn- und Immobilienobservatorium’* aufgestellt wird, das unter anderem die Aufgabe hat, strategische Informationen zu sammeln, die es den Entscheidungsträgern ermöglichen, in Kenntnis der Lage Massnahmen im Wohnbereich zu treffen. Übrigens interessieren sich verschiedene Partner für ein derartiges Instrument, das in ein Projekt einer öffentlich-privaten Partnerschaft münden könnte.

Die aktuelle Lage im Kanton Freiburg mit einem Eigentümeranteil von knapp 45 % und einer seit mehreren Jahren stetig steigenden Leerwohnungsziffer, die sich zurzeit auf 1,34 % beläuft, spricht gegen ein stärkeres finanzielles Engagement des Staats.

Die soziale und demografische Entwicklung und insbesondere die bevorstehende Zunahme der über 65-Jährigen, beziehungsweise der über 80-Jährigen, muss genau beobachtet werden und verlangt gegebenenfalls nach gezielten Massnahmen.

Im Übrigen unterstützt der Staatsrat alle bereits vorgenommenen gemeinsamen Schritte der Gemeinden und der Dienststellen des Staat und fördert den Austausch und insbesondere die

Verbreitung von guten Beispielen im Wohnungsbereich, wie etwa die Nutzung der vom Wohnraumförderungsgesetz des Bundes (WFG; SR 842) vorgesehenen Instrumente. Diese werden in der Schweiz breit angewendet. Im Kanton Freiburg dagegen sind diese Instrumente noch wenig im Einsatz und verfügen also noch über ein starkes Entwicklungspotenzial.

III. Schluss

Der Staatsrat kann die Sorgen der Verfasser der Motion hinsichtlich der kantonalen Wohnungspolitik nachvollziehen, bezweifelt jedoch, dass ausreichend Gründe vorliegen, die ein Freiburger Wohnungsgesetz rechtfertigen. Auch die kantonale Wohnungskommission – ein beratendes Organ für Wohnungsfragen im Kanton, die sich an ihrer Sitzung vom 27. November 2017 mit der Frage befasst hat, teilt diese Meinung.

Für die Zukunft beabsichtigt der Staatsrat Folgendes:

- > die Förderung der Darlehen zugunsten von gemeinnützigen Wohnbauträgern, indem verstärkt darüber informiert und das Wohnraumförderungsgesetz des Bundes (WFG; SR 842) angewendet wird;
- > die Beibehaltung der Massnahmen der Sozialhilfe und der Ergänzungsleistungen für Personen, die aufgrund ihrer finanziellen Lage zu diesen Hilfen berechtigt sind;
- > die ständige Beobachtung der Bevölkerungsentwicklung und insbesondere der Aspekte in Verbindung mit der Alterung;
- > die sorgfältige Beobachtung der Lage auf dem Wohnungsmarkt, indem ein Wohn- und Immobilienobservatorium für den Kanton Freiburg errichtet wird. Ein derartiges Instrument zur strategischen Informationsbeschaffung, das zusammen mit privatwirtschaftlichen Partnern entwickelt wird, ermöglicht es künftig, bei Bedarf in Kenntnis der Lage die erforderlichen Massnahmen im Wohnbereich zu treffen.

Der Staatsrat empfiehlt deshalb dem Grossen Rat die Motion abzulehnen.

11. Dezember 2017



Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Mandat Bürdel Daniel / Wicht Jean-Daniel / Kolly René /
Schumacher Jean-Daniel / Hayoz Madeleine / Longchamp Patrice /
Décrind Pierre / Bürgisser Nicolas / Doutaz Jean-Pierre /
Roth Pasquier Marie-France

2017-GC-144

Annulation de la mesure structurelle « Financement des cours interentreprises »

I. Résumé du mandat

Par mandat déposé et développé le 13 septembre 2017, les députés, après analyse des comptes de 2014 à 2016, ont constaté que la contribution aux mesures structurelles par les entreprises formatrices a été largement plus élevée que prévue (>+25 %). Dès lors, ils demandent au Conseil d'Etat de renoncer au montant de solidarité en charge de la formation professionnelle, en abandonnant la mesure structurelle « Financement des cours interentreprises » dès l'année scolaire 2017/18 et de fixer à nouveau le plafond à 100 % déterminé par les accords intercantonaux. En effet, plusieurs mesures structurelles ont déjà été arrêtées par le Conseil d'Etat dès l'année 2017, dont la mesure concernant le personnel.

II. Réponse du Conseil d'Etat

L'Ordonnance fédérale sur la formation professionnelle (OFPr ; RS 412.101) énonce à son article 21, alinéa 3, le principe général selon lequel les cours interentreprises (CIE) sont à la charge des entreprises formatrices (« *L'entreprise formatrice supporte les coûts qui résultent de la participation des personnes qu'elle forme aux cours interentreprises et à d'autres lieux de formation comparables.* »). L'alinéa 1 du même article précise cependant que « *Les cantons soutiennent les organisations du monde du travail dans la constitution d'organes responsables des cours interentreprises...* ». De ce fait il est prévu¹ que les CIE soient subventionnés à hauteur de 20 % des coûts moyens relevés en Suisse pour la profession en question. La part des coûts restant à charge des entreprises formatrices est donc en principe de 80 %.

Dans le cadre des mesures structurelles et d'économie, le Conseil d'Etat a modifié au 1^{er} janvier 2014 l'article 60, alinéa 1, du Règlement cantonal sur la formation professionnelle (RFP ; RSF 420.11). Par cette modification, la contribution financière de l'Etat aux cours interentreprises ne s'élève plus qu'à 90 % (et non plus à 100 %) du plafond prévu par l'Accord intercantonal sur les contributions dans le domaine de la formation professionnelle initiale (accord sur les écoles professionnelles ; AEPr). Cette mesure tenait compte du fait que l'Etat et la Fondation instituée en

¹ Subventionnement des cours interentreprises, Dossier d'application pour les prestataires et les Ortras, CSFP, août 2007, p. 5.

vue de promouvoir la formation professionnelle allouaient jusqu'alors ensemble des contributions plus élevées que le minimum fixé.

En d'autres termes, cette modification a été rendue possible par le fait que, dans le canton de Fribourg, les entreprises formatrices ne supportaient pas le 80 % des coûts des CIE pour leurs propres apprentis, mais uniquement le 75 %. En effet, un apport complémentaire de 5 % était et est encore versé par la Fondation instituée en vue de promouvoir la formation professionnelle. Pour rappel, l'essentiel des revenus de cette fondation provient du solde des cotisations des employeurs² fribourgeois après le versement de la contribution patronale aux dépenses de l'Association du centre professionnel cantonal (Loi sur la formation professionnelle, LFP ; RSF 420.1 ; art. 69).

Partant et même après la modification du RFP, la part des frais des CIE directement à charge des entreprises formatrices n'atteint pas les 80 % du total des coûts, mais seulement 77 %³.

Les cosignataires du mandat relèvent cependant et à juste titre que la modification du règlement a été décidée par le Conseil d'Etat dans le cadre des mesures structurelles et d'économies⁴. Ils sous-entendent ainsi que la mesure touchant les CIE devrait être levée, dès lors que le programme d'économie est arrivé à son échéance.

Il sied tout d'abord de relever que le programme susmentionné était le fruit d'une analyse globale des dépenses et des recettes de l'Etat. Des négociations avec les différents partenaires concernés, ainsi qu'un examen approfondi des charges de chaque service, ont permis d'établir un paquet de mesures touchant un grand nombre de domaines. Le message du programme en question a été soumis dans son intégralité au Grand Conseil, si bien que la mise en œuvre de ces mesures dès 2014, qui passait pour certaines par des modifications d'ordre légal et pour d'autres par des adaptations d'ordre réglementaire, voire purement budgétaire, reflétait d'une claire volonté politique.

Par conséquent, il n'est pas envisageable de retirer l'une ou l'autre de ces mesures sans mettre en péril l'ensemble du dispositif décidé à l'époque. Le Conseil d'Etat l'a déjà rappelé dans sa réponse au mandat 2016-GC-100 « Annulation de la mesure structurelle sur l'augmentation de la valeur locative de 10 % ». Ce mandat n'ayant pas obtenu la majorité qualifiée, il n'avait pas été pris en considération.

En outre, le Conseil d'Etat précise qu'à ce jour, il n'a annulé ou arrêté aucune des mesures structurelles ou d'économies décidées en 2013. Il rappelle que parmi les mesures fixées, certaines d'entre elles avaient un caractère temporaire et ont été explicitement assorties d'une durée limitée dans le temps, tandis que d'autres ont été conçues pour perdurer.

Le Conseil d'Etat relève également que les pouvoirs publics ont manifesté récemment, à de multiples occasions, leur soutien à la formation professionnelle et aux entreprises formatrices.

² La contribution est prélevée sur l'ensemble des salaires de tous les employeurs du canton, et pas seulement auprès des entreprises formatrices.

³ La part cantonale ayant été réduite de 10 %, elle n'est plus que de 18 % des coûts totaux, au lieu de 20 %. La contribution de la Fondation instituée en vue de promouvoir la formation professionnelle ayant été maintenue à 5 %, le solde à charge des entreprises formatrices est par conséquent de 77 %.

⁴ Message N°2013-DFIN-20 concernant le programme de mesures structurelles et d'économies 2013-2016 de l'Etat de Fribourg, 3 septembre 2013, p. 37.

Ainsi, depuis le 1^{er} janvier 2018, les personnes qui suivent des cours préparatoires aux brevets ou maîtrises obtiendront le remboursement de 50 % de leurs frais de formation. Sachant que ces formations sont généralement très onéreuses, et que la plupart de ces étudiants bénéficient d'un soutien de leurs employeurs, ces nouvelles subventions soulageront indirectement ces employeurs.

Dans un autre registre, la Confédération et les cantons ont lancé récemment, sous le slogan « Jamais trop tard », une campagne visant à encourager les adultes sans formation professionnelle initiale à en accomplir une. Dans ce contexte, les cantons et le Service de la formation professionnelle (SFP) étudient actuellement l'opportunité d'instaurer la gratuité de la formation pour les personnes préparant un CFC ou une AFP au sens des art. 31 ou 32 de l'OFPr (personnes expérimentées ou validation des acquis).

De son côté, l'Association du centre professionnel cantonal a défini, il y a peu, une stratégie pour la création de nouveaux locaux pour la formation professionnelle. Elle développe actuellement divers projets pour les cours interentreprises, afin d'améliorer encore le cadre de travail des CIE.

Finalement, la motion des députés Ganioz et Wicht « Améliorer le soutien des entreprises formatrices », acceptée par le Grand Conseil le 10 septembre 2015, est en attente de sa mise en œuvre. Celle-ci dépendra des mesures touchant la formation professionnelle dans le cadre de la réforme de la fiscalité des entreprises. Le bureau du Grand Conseil a accordé, le 1^{er} septembre 2017, un nouveau délai au 31 décembre 2018 pour proposer une modification légale découlant de cette motion.

En conclusion, et pour les raisons exposées, le Conseil d'Etat propose au Grand Conseil de ne pas prendre en considération ce mandat.

19 décembre 2017



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Auftrag Bürdel Daniel / Wicht Jean-Daniel / Kolly René /
Schumacher Jean-Daniel / Hayoz Madeleine / Longchamp Patrice /
Décrind Pierre / Bürgisser Nicolas / Doutaz Jean-Pierre /
Roth Pasquier Marie-France

2017-GC-144

Aufhebung der Struktur- und Sparmassnahme «Finanzierung der überbetrieblichen Kurse»

I. Zusammenfassung des Auftrags

Mit dem am 13. September 2017 eingereichten und begründeten Auftrag stellen die Grossräte Daniel Bürdel und Jean-Daniel Wicht nach Prüfung der Jahresrechnungen 2014 bis 2016 fest, dass der Beitrag der Lehrbetriebe an die Struktur- und Sparmassnahmen deutlich höher ausgefallen ist als erwartet (>+25 %). Sie verlangen deshalb von Staatsrat, dass er auf den Solidaritätsbeitrag der Berufsbildung verzichtet, indem er die Struktur- und Sparmassnahme «Finanzierung der überbetrieblichen Kurse» auf das Schuljahr 2017/18 aufhebt und die Pauschalbeiträge wieder auf 100 % der Höchstbeträge gemäss den interkantonalen Vereinbarungen festlegt. Der Staatsrat hat bereits mehrere Struktur- und Sparmassnahmen auf das Jahr 2017 aufgehoben, darunter auch die Massnahme, die das Personal betraf.

II. Antwort des Staatsrats

Artikel 21 Abs. 3 der Berufsbildungsverordnung des Bundes (BBV; SR 412.101) legt den allgemeinen Grundsatz fest, dass die überbetrieblichen Kurse (üK) von den Lehrbetrieben finanziert werden: („Der Lehrbetrieb trägt die Kosten, die der lernenden Person aus dem Besuch der überbetrieblichen Kurse und vergleichbarer dritter Lernorte entstehen“). Absatz 1 des gleichen Artikels präzisiert jedoch Folgendes: „Die Kantone unterstützen die Organisationen der Arbeitswelt bei der Bildung von Trägerschaften für überbetriebliche Kurse...“. Deshalb ist vorgesehen, dass die überbetrieblichen Kurse subventioniert werden.¹ Die Subventionen belaufen sich auf 20 % der Kurskosten, die im Landesdurchschnitt für den jeweiligen Beruf anfallen. Folglich beläuft sich der Kostenanteil zulasten der Lehrbetriebe in der Regel auf 80 %.

Im Rahmen der Struktur- und Sparmassnahmen hat der Staatsrat auf den 1. Januar 2014 Artikel 60 Abs. 1 des kantonalen Berufsbildungsreglements (BBiR; SGF 420.11) geändert. Mit dieser Änderung wurde der Beitrag des Staats an die überbetrieblichen Kurse von 100 % auf 90 % des Höchstbetrags gesenkt, der gemäss der interkantonalen Vereinbarung vom 22. Juni 2006 über die Beiträge an die Ausbildungskosten in der beruflichen Grundbildung (Berufsfachschulvereinbarung; BFSV) vorgesehen ist. Diese Massnahme berücksichtigte die Tatsache, dass der Staat und die

¹ Subventionierung von überbetrieblichen Kursen, Vollzugspapier für Anbieter und Oda's, SBBK, August 2007, S. 5.

Stiftung zur Förderung der Berufsbildung zusammen bisher einen Beitrag bezahlt haben, der über dem festgelegten Mindestbeitrag lag.

Das heisst, diese Änderung war möglich, weil die Lehrbetriebe im Kanton Freiburg nicht 80 %, sondern nur 75 % der Kosten der überbetrieblichen Kurse für ihre Lernenden tragen mussten. Denn die Stiftung zur Förderung der Berufsbildung zahlte und zahlt heute noch einen Ergänzungsbeitrag von 5 %. Die Einnahmen dieser Stiftung stammen hauptsächlich aus den überschüssigen Beiträgen der Freiburger Arbeitgeber² an die Ausgaben der Vereinigung des kantonalen Berufsbildungszentrums (Art. 69 des Gesetzes über die Berufsbildung, BBiG; SGF 420.1).

Deshalb erreicht auch seit der Änderung des BBiR der von den Lehrbetrieben getragene Anteil an den Kosten der überbetrieblichen Kurse immer noch nicht 80 % der Gesamtkosten, sondern nur 77 %³.

Die Verfasser des Auftrags weisen aber mit Recht darauf hin, dass der Staatsrat die Änderung des Reglements im Rahmen der Struktur- und Sparmassnahmen⁴ vorgenommen hat. Damit wollen sie zu verstehen geben, dass die Massnahme in Bezug auf die überbetrieblichen Kurse aufgehoben werden sollte, da das Sparprogramm das Ende seiner Laufzeit erreicht hat.

Als Erstes ist zu erwähnen, dass das oben erwähnte Programm aus einer Gesamtanalyse der Einnahmen und Ausgaben des Staats hervorgegangen ist. Diverse Verhandlungen mit den verschiedenen betroffenen Partnern sowie eine genaue Prüfung der Aufgaben der einzelnen Ämter haben es ermöglicht, ein Massnahmenpaket aufzustellen, das eine grosse Zahl von Gebieten abdeckt. Die vollständige Botschaft zum Struktur- und Sparmassnahmenprogramm wurde dem Grossen Rat vorgelegt. Folglich entspricht die Umsetzung der Massnahmen ab 2014, für die teils gesetzliche Änderungen, teils auch nur reglementarische oder budgetäre Anpassungen erforderlich waren, einem klaren politischen Wunsch.

Deshalb ist es nicht möglich, die eine oder andere dieser Massnahmen aufzuheben, ohne das gesamte ursprünglich beschlossene Programm zu gefährden. Der Staatsrat hat dies bereits in seiner Antwort auf den Auftrag Nr. 2016-GC-100 „Aufhebung der Strukturmassnahme Eigenmietwerterhöhung um 10 %“ in Erinnerung gerufen. Da dieser Auftrag nicht die qualifizierte Mehrheit der Stimmen erreicht hat, wurde er abgelehnt.

Im Übrigen präzisiert der Staatsrat, dass er bis heute keine der im Jahr 2013 beschlossenen Struktur- und Sparmassnahmen annulliert oder eingestellt hat. Bestimmte Massnahmen waren von Anfang an zeitlich befristet und wurden ausdrücklich mit einem Ablaufdatum versehen, während andere Massnahmen langfristig angesetzt wurden.

Der Staatsrat weist ferner darauf hin, dass die öffentliche Hand in jüngster Zeit der Berufsbildung und den Lehrbetrieben mehrfach ihre Unterstützung bestätigt hat. So wird ab dem 1. Januar 2018

² Der Arbeitgeberbeitrag wird auf den Löhnen der Angestellten aller Betriebe im Kanton und nicht nur der Lehrbetriebe erhoben.

³ Der Anteil zu Lasten des Kantons wurde um 10 % (bzw. um 2 Prozentpunkte) gekürzt, so dass er nur noch 18 % statt 20 % der gesamten Kurskosten deckt. Der Beitrag der Stiftung zur Förderung der Berufsbildung beträgt weiterhin 5 %. Somit beläuft sich der Anteil zu Lasten der Lehrbetriebe auf 77 %.

⁴ Botschaft Nr. 2013-DFIN-20 zum Struktur- und Sparmassnahmenprogramm 2013-2016 des Staates Freiburg, 3. September 2013, S. 37.

den Personen, die einen Vorbereitungskurs für einen Eidgenössischen Fachausweis oder ein Meisterdiplom besuchen, 50 % der Kurskosten zurückerstattet. Im Wissen, dass diese Kurse meist sehr teuer sind und vielfach vom Arbeitgeber mitfinanziert werden, entlasten diese neuen Beiträge auch indirekt die Arbeitgeber.

Ausserdem haben der Bund und die Kantone kürzlich unter dem Motto „Es ist nie zu spät“ eine Kampagne lanciert, mit der die Erwachsenen ohne berufliche Grundbildung dazu animiert werden, einen Berufsabschluss zu erlangen. In diesem Zusammenhang prüfen die Kantone und insbesondere das Amt für Berufsbildung (BBA) die Möglichkeit, den Personen, die gestützt auf Artikel 31 oder 32 BBV (Abschlussprüfung für Personen mit Berufserfahrung oder Validierung von Bildungsleistungen) ein EFZ oder ein EBA vorbereiten, die Ausbildungskosten zu erlassen.

Im Übrigen hat die Vereinigung des Kantonalen Berufsbildungszentrums kürzlich eine Strategie für die Schaffung neuer Räumlichkeiten für die Berufsbildung aufgestellt. Sie entwickelt zurzeit mehrere Projekte für die überbetrieblichen Kurse, um den Rahmen, in dem sie stattfinden, weiter zu verbessern.

Zum Schluss wartet die Motion der Grossräte Ganioz und Wicht „Die Unterstützung der Bildungsbetriebe verbessern“, die vom Grossen Rat am 10. September 2015 erheblich erklärt wurde, noch auf ihre Umsetzung. Diese hängt von den Massnahmen im Bereich der Berufsbildung ab, die im Rahmen der Unternehmenssteuerreform beschlossen werden. Das Büro des Grossen Rats hat am 1. September 2017 eine Fristverlängerung bis am 31. Dezember 2018 gewährt, um eine Gesetzesänderung im Sinne dieser Motion vorzulegen.

Aus den oben dargelegten Gründen empfiehlt der Staatsrat dem Grossen Rat, diesen Auftrag abzulehnen.

19. Dezember 2017



Rapport 2017-DSJ-216

7 novembre 2017

du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat 2017-GC-95 Eric Collomb/Hubert Dafflon – Pour une imposition sur les véhicules cohérente et durable

1. Introduction	1
2. Historique relatif à l'introduction d'une composante environnementale en matière d'imposition des véhicules	1
3. La fiscalité fédérale relative aux véhicules	2
4. La fiscalité cantonale relative aux véhicules	2
4.1. Description du système en vigueur	2
4.2. Forces du système en vigueur	3
4.3. Des critères favorables aux motorisations innovatrices	4
4.4. Véhicules électriques	4
5. Considérations relatives à un système tel que proposé par les postulants	5
5.1. Taxe de base selon le poids et la puissance	5
5.2. Taxe énergie	5
5.3. Taxe environnementale	5
5.4. Synthèse	5
6. Propositions du Conseil d'Etat	6
7. Conclusion	6

Nous avons l'honneur de vous soumettre un rapport faisant suite au postulat 2017-GC-95 Eric Collomb et Hubert Dafflon, pris en considération le 22 mai 2017 et concernant l'étude d'une nouvelle forme d'imposition sur les véhicules reposant sur trois piliers, soit l'utilisation de l'infrastructure, l'efficacité énergétique et la protection de l'environnement.

1. Introduction

Par postulat déposé et développé le 18 mai 2017, les députés Eric Collomb et Hubert Dafflon demandent une refonte des critères d'imposition des véhicules. La loi sur l'imposition des véhicules et des remorques date de 1967. L'évolution technologique a touché le domaine des véhicules, notamment au niveau des types de motorisation, de la puissance ou encore des émissions polluantes. Malgré les adaptations successives de la base légale concernée, il apparaît important de revoir en profondeur les critères d'imposition. La masse fiscale actuelle doit être garantie. L'imposition devrait reposer sur trois piliers:

- > une taxe de base afin de financer l'infrastructure routière et touchant tous les véhicules; elle devrait tenir compte du poids et de la puissance;
- > une taxe énergie basée sur l'étiquette-énergie;
- > une taxe environnementale afin de promouvoir les motorisations ayant un impact réduit sur l'environnement (électricité, hydrogène, gaz, etc.). Elle devrait corriger des situations où des voitures de tourisme diesel avec étiquette-énergie A bénéficient d'une exonération.

Le modèle d'imposition devrait également soutenir indirectement les entreprises sises dans le canton et actives dans la recherche de motorisations innovatrices.

2. Historique relatif à l'introduction d'une composante environnementale en matière d'imposition des véhicules

Au niveau fédéral, l'étiquette-énergie pour voitures de tourisme est entrée en vigueur en 2003. Sa publication est obli-

gatoire lors de la vente d'une voiture de tourisme neuve, elle est recommandée pour les voitures d'occasion. La valeur de l'étiquette-énergie tient compte de la consommation d'énergie et du poids à vide des véhicules. Les émissions de CO₂ sont publiées sur l'étiquette-énergie mais ne font pas partie du calcul de la valeur.

Le développement d'une étiquette-environnement a été envisagé par les chambres fédérales. Le 18 juin 2010, en raison des nombreuses divergences apparues lors de la consultation y relative, le Conseil fédéral a décidé d'y renoncer au profit d'une amélioration de l'étiquette-énergie pour les voitures de tourisme.

Dans le canton de Fribourg, par motions, les députés Yvan Hunziker et Fritz Glauser (M. 1023.07), puis les députés Moritz Boschung et Katharina Thalmann-Bolz (M. 1034.07), ont demandé que l'imposition des véhicules automobiles ne soit plus effectuée en fonction de la cylindrée, mais sur la base de la consommation et des émissions polluantes. L'introduction d'une réduction de l'imposition des véhicules propres, basée sur l'étiquette-environnement, a été demandée.

Dans sa réponse du 11 février 2008, le Conseil d'Etat a proposé d'accepter ces motions. Il a prévu de présenter un projet de révision de la loi du 14 décembre 1967 sur l'imposition des véhicules automobiles et des remorques (LIVA; RSF 635.4.1). Il s'est engagé à compléter le principe d'imposition en fonc-

tion de la cylindrée par un facteur correctif lié à l'étiquette-environnement. Le 3 avril 2008, le Grand Conseil a pris en considération ces motions.

Suite à la décision du Conseil fédéral de renoncer à l'étiquette-environnement, le 29 juin 2010, le Conseil d'Etat a transmis au Grand Conseil un projet d'adaptation de la LIVA (message 201). Celui-ci incite les futurs acquéreurs à s'intéresser en priorité à des véhicules efficaces sur le plan énergétique et environnemental. Les véhicules avec étiquette-énergie A profitent d'un bonus: ils sont exonérés d'impôts pendant trois années civiles à compter de la 1^{re} mise en circulation. Ce bonus est financé par un malus applicable aux véhicules avec étiquette-énergie D ou inférieure. Le 8 octobre 2010, le Grand Conseil a approuvé le projet par 94 voix, sans opposition et une abstention.

3. La fiscalité fédérale relative aux véhicules

Lors de leur introduction sur le marché national, les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires de moins de 1,6 t sont grevés d'un impôt fédéral unique (Limpauto) correspondant à 4% de la valeur; les véhicules électriques sont exonérés.

En outre, le détenteur de véhicule verse indirectement un impôt à la consommation: l'impôt sur les huiles minérales et la surtaxe sur les carburants (Limpmin). Ci-dessous une synthèse de la charge fiscale pour un litre équivalent essence:

Carburant/énergie	Diesel	Essence	Gaz naturel ou liquide	Renouvelables (bio-diesel, biogaz, etc.)	Electrique et hydrogène
Impôt en centimes	75,87	73,12	+/- 33,00	0,00	0,00

Les principales caractéristiques de cet impôt sont une forte proportionnalité liée aux kilomètres parcourus et à la consommation du véhicule ainsi qu'un tarif élevé pour les énergies présentant un bilan environnemental défavorable.

Quant aux véhicules lourds, en sus de Limpmin, ils sont astreints à la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). Celle-ci est perçue en fonction du poids total du véhicule, des kilomètres parcourus en Suisse et au Liechtenstein et de sa catégorie d'émission (Euro 0 à Euro 6). La tonne/km pour un véhicule classé de Euro 0 à Euro 3 est facturée 3,10 centimes; 2,69 centimes pour un Euro 4 ou 5 et 2,28 centimes pour un Euro 6. Un profil environnemental défavorable est lourdement sanctionné au niveau fiscal: un

train routier de 40 tonnes Euro 0 paie par année plusieurs dizaines de milliers de francs de plus qu'une version Euro 6. Les véhicules électriques de plus de 3,5 tonnes sont exonérés de la RPLP.

4. La fiscalité cantonale relative aux véhicules

4.1. Description du système en vigueur

La LIVA règle l'imposition des véhicules et des remorques. Les critères d'imposition et les effectifs au 30.09.2016 sont représentés dans le tableau suivant:

Critère d'imposition	Genre de véhicules	Effectif	En%
Cylindrée du moteur (+ étiquette-énergie pour voit. tourisme)	> voitures de tourisme > utilitaires de moins de 1 t de charge utile > motocycles et engins assimilables	181 812 15 428 23 524	85%
Charge utile	> camions et véhicules articulés > remorques et semi-remorques > autres véhicules de plus de 1 t de charge utile	1 640 17 954 1 056	8%

Critère d'imposition	Genre de véhicules	Effectif	En%
Montant forfaitaire	> tracteurs, machines de travail et chariots de travail > tracteurs et remorques de travail agricoles > caravanes et remorques de travail	3 276 9 266 4 176	6%
Nombre de places passagers	> autocars et remorques transport de personnes > minibus	359 325	< 1%

Pour les voitures de tourisme, l'imposition selon la cylindrée est complétée par l'efficacité énergétique et environnementale (système de l'étiquette-énergie). Les voitures des catégories:

- > A sont exonérées durant trois années civiles à compter de la première mise en circulation
- > B et C ainsi que A qui n'ont plus droit à l'exonération: sans majoration
- > D à G et sans catégorie: malus permettant de financer les exonérations des catégories A

4.2. Forces du système en vigueur

Constance: Les valeurs telles que la cylindrée du moteur, la charge utile ou le nombre de passagers sont définies par le constructeur ou l'importateur. Elles sont constantes et facilement contrôlables, au contraire de la puissance du moteur, des émissions de CO₂ ou de la consommation de carburant.

Publicité: Les valeurs telles que la cylindrée du moteur, la charge utile ou le nombre de passagers sont publiées dans le permis de circulation dont le contenu est défini à l'échelon fédéral. Les commerçants d'automobiles neuves doivent afficher l'étiquette-énergie; cet affichage est recommandé pour les véhicules d'occasion. L'étiquette-énergie, y compris son actualisation annuelle, est disponible sur le site Internet de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN).

Simplicité: la cylindrée, la charge utile ou encore l'étiquette-énergie sont des données connues et comprises par un large public.

Dynamisme: l'OFEN procède annuellement à une reclassification de l'étiquette-énergie attribuée à toutes les voitures de tourisme en circulation. La proportion des voitures concernées par une exonération, un tarif neutre et un malus est ainsi garantie.

Orientation en faveur des motorisations innovatrices: la consultation du catalogue de consommation <http://www.verbrauchskatalog.ch/fr/catalogue-consommation> démontre que la part de véhicules avec étiquette-énergie A est supérieure à 95% pour les véhicules électriques, 70% pour les véhicules à gaz, 55% pour les véhicules hybrides. Elle est de moins de 15% pour les véhicules à essence ou diesel.

Incitation: une exonération d'impôt pendant trois années civiles, soit un avantage financier à court terme compris entre 1 000 et 1 500 francs pour un véhicule neuf catégorie A, est plus incitative pour l'acquéreur qu'une réduction fiscale plus faible sur une longue période (par exemple: une diminution de 100 francs/an pendant 10 à 15 ans). L'efficacité du système fribourgeois est démontrée. En comparaison nationale, la valeur moyenne d'émissions de CO₂ pour les véhicules neufs présente une évolution très favorable.

Année	Suisse	Canton de Fribourg		Valeur cantonale	
	Valeur	Valeur	Rang	La plus faible*	La plus élevée
2010	161 g/km	157 g/km	–	–	–
2014	142 g/km	138 g/km	3 ^e	135 g/km	154 g/km
2016	134 g/km	131 g/km	3 ^e	124 g/km	145 g/km

Source OFEN – statistique détaillée par canton dès 2014

* La valeur la plus faible est systématiquement et de loin celle du canton d'Appenzell Rhodes intérieures (AI) grâce à l'immatriculation de flottes de véhicules destinés à la location.

Evolution: la Confédération améliore régulièrement l'étiquette-énergie. Depuis 2012, elle prend en compte les équivalents essence d'énergie primaire afin de pouvoir encore mieux comparer les différents carburants et propulsions, c'est-à-dire la consommation de la source d'énergie jusqu'à la roue. Elle l'étend à de nouvelles formes d'énergie exploitées dans le domaine de l'automobile; dès 2018 les véhicules à hydrogène disposeront d'une étiquette-énergie. Une exten-

sion aux motocycles et véhicules utilitaires devrait également suivre.

Préservation de la substance fiscale: ci-dessous, la progression des véhicules et des produits.

	2005	2010	2016	Variation entre	
				2005–2010	2010–2016
Véhicules immatriculés	192 956	217 168	258 816	+12,6%	+19,2%
Produits des impôts (en millions)	71,97	83,39	107,47	+15,9%	+28,9% *

*indexation des tarifs de 10% en 2014

4.3. Des critères favorables aux motorisations innovatrices

A fin mai 2017, on dénombre plus de 183 000 voitures de tourisme, dont 3516 unités avec une motorisation innovatrice

(hybride, gaz, électrique, etc.). Le système de l'étiquette-énergie leur est particulièrement favorable: près du 30% profite actuellement d'une exonération. Parmi ces 3516 voitures de tourisme, 2808 unités ont été immatriculées entre 2011 et 2017; plus de 70% a bénéficié d'une exonération.

		Etiquette A, exonérée		Etiquette A +3 ans, B et C		Etiquette D et inférieure		Total
Toutes les voitures de tourisme	Nombre	4 656		14 650		164 157		183 463
	en%		2,5%		8,0%		89,5%	100%
	Impôt moyen	–.–		Fr. 428.–		Fr. 491.–		Fr. 474.–
Dont motorisation innovatrice (hybride, gaz, électrique, etc.)	Nombre	1 027		1 867		622		3 516
	en%		29,2%		53,1%		17,7%	100%
	Impôt moyen	–.–		Fr. 441.–		Fr. 494.–		Fr. 321.–

4.4. Véhicules électriques

L'arrêté du 22 avril 1997 d'exécution de la LIVA détermine les dispositions applicables aux véhicules électriques. Pour les voitures de tourisme et les motocycles, la puissance (kW) est convertie en une cylindrée théorique, ce qui permet dans un second temps d'appliquer les barèmes tarifaires de la LIVA. Le facteur de conversion pour les voitures de tourisme et véhicules utilitaires de moins d'une tonne de charge utile est de 0,045 et de 0,055 pour les motocycles et engins assimilables. Une voiture de tourisme de 80kW correspond à une cylindrée de 1777 cm³. Un motocycle de 11 kW correspond à une cylindrée de 245 cm³. Comme la puissance décline avec le niveau de charges des batteries, la majorité des construc-

teurs définit aussi une puissance moyenne disponible sur une durée de 30 minutes. La conversion par l'OCN en cylindrée est basée sur cette valeur; elle est inférieure à la puissance communiquée au grand public.

Les véhicules électriques dont la première mise en circulation a eu lieu avant le 1^{er} janvier 2012 bénéficient d'un rabais de 30%. Cette mesure avait été introduite en 2005; 626 véhicules profitent à ce jour encore de cette disposition. Les cyclomoteurs à assistance électrique au pédalage sont exemptés d'impôt.

Selon les exemples ci-dessous (les véhicules électriques sont soulignés), les bases définies dans l'arrêté du 22 avril 1997 d'exécution de la LIVA sont aujourd'hui encore pertinentes.

Marque et type (code réception par type)	Cylindrée	Poids à vide	Etiquette-énergie	Puissance maximale	Imposition annuelle
Groupe citadine-compacte					
Renault Zoe (1RC493)	956 cm ³	1 511 kg	A	65 kW	Fr. 0.00 puis Fr. 352.00*
VW Polo 1.2 TSI (1VG278)	1 197 cm ³	1 215 kg	C	66 kW	Fr. 387.00
Opel Corsa 1.2	1 229 cm ³	1 199 kg	E	51 kW	Fr. 425.00
Renault Clio dCi 90 (1RC442)	1 461 cm ³	1 165 kg	A	66 kW	Fr. 0.00 puis Fr. 440.00*
Ford Fiesta 1.5 TDCi (1FK149)	1 499 cm ³	1 170 kg	A	55 kW	Fr. 440.00
BMW i3 (1BJ349)	1 667 cm ³	1 365 kg	A	125 kW	Fr. 0.00 puis Fr. 465.00*

Marque et type (code réception par type)	Cylindrée	Poids à vide	Etiquette- énergie	Puissance maximale	Imposition annuelle
Groupe berline-sport					
Jeep Cherokee 3.2 (1JB217)	3 239 cm ³	2 009 kg	G	200 kW	Fr. 800.00
TESLA X 90 X (1TD540)	3 511 cm ³	2 512 kg	A	386 kW	Fr. 0.00 puis Fr. 813.00*
TESLA S 85 D P (1TD512)	3 756 cm ³	2 262 kg	C	568 kW	Fr. 851.00
Porsche Cayenne Turbo S (1PF620)	4 806 cm ³	2 310 kg	G	419 kW	Fr. 1 069.00
Aston Martin Vanquish (1AB591)	5 935 cm ³	1 814 kg	G	423 kW	Fr. 1 216.00
Lamborghini 824 Aventador (1LA549)	6 498 cm ³	1 765 kg	G	515 kW	Fr. 1 339.00

*étiquette A = exonérée l'année de première mise en circulation et les deux années suivantes

5. Considérations relatives à un système tel que proposé par les postulants

5.1. Taxe de base selon le poids et la puissance

La puissance n'est pas une valeur immuable. Aujourd'hui, la gestion de nombreux moteurs se fait avec un soutien électronique. Le constructeur peut proposer des modèles de même cylindrée, mais avec des puissances différentes. Les détenteurs peuvent aussi procéder à un *tunning* du véhicule visant à modifier sa puissance. Le contrôle de la puissance nécessite beaucoup de ressources. Il existe toutefois une corrélation significative entre la cylindrée et la puissance. Cette première valeur présente par contre de nombreux avantages permettant de fiscaliser efficacement les véhicules.

L'intégration du facteur poids conduirait à favoriser les voitures de tourisme à caractère sportif, en particulier haut de gamme, présentant un poids réduit. Il serait défavorable pour les véhicules destinés aux familles nombreuses (voiture à 7 occupants) ou encore les véhicules électriques dotés de lourdes batteries. Il sied toutefois de relever que le facteur poids est pris en compte dans le calcul de l'étiquette-énergie.

Près de 85% des véhicules sont taxés selon la cylindrée (voir tableau sous chiffre 3.1), conformément au chiffre 9 de l'annexe à la LIVA. Cette valeur est constante, fiable, facilement contrôlable et disponible pour les véhicules plus anciens.

5.2. Taxe énergie

Pour un véhicule à essence/diesel parcourant 15 000 km par an, le poste carburant représente 13% des frais d'utilisation, dont la moitié sous forme d'impôt sur les huiles minérales et surtaxe sur les carburants. L'énergie consommée est ainsi aujourd'hui déjà fortement fiscalisée.

La création d'un système orienté sur les émissions de CO₂ par km ou la consommation de carburant nécessiterait la constitution de nouveaux groupes/catégories à l'échelon cantonal. Les valeurs limite devraient être régulièrement révisées. Ce serait un système lourd avec un impact réduit étant donné que l'impôt cantonal sur la circulation représente 3% des frais d'utilisation d'un véhicule. A l'échelon cantonal, l'exploitation de l'étiquette-énergie – qui conduit à un bonus/malus – couvre déjà l'axe «taxe énergie».

5.3. Taxe environnementale

Avec cette taxe, les postulants souhaitent promouvoir les motorisations ayant un impact réduit sur l'environnement (électricité, hydrogène, gaz, etc.). Elle devrait également corriger des situations où des voitures de tourisme diesel avec étiquette-énergie A bénéficient d'une exonération.

L'étiquette-énergie couvre cet aspect. Selon le catalogue de consommation <http://www.verbrauchskatalog.ch/fr/catalogue-consommation>, la part de véhicules avec étiquette-énergie A est supérieure à 95% pour les véhicules électriques, 70% pour les véhicules à gaz, 55% pour les véhicules hybrides. Elle est de moins de 15% pour les véhicules à essence ou diesel.

Les moteurs diesel, actuellement fortement décriés, présentent une consommation inférieure de 20 à 30% et des émissions de CO₂ moindres (10 à 15%), en comparaison avec les moteurs à essence. Avec l'introduction dès septembre 2017 de nouvelles normes applicables aux moteurs diesel, les émissions d'oxydes d'azote (Nox) vont baisser.

5.4. Synthèse

Le système actuellement exploité dans le canton de Fribourg couvre en grande partie les attentes des postulants. Le basculement sur les critères proposés nécessiterait l'introduction d'ajustements annuels et de règles particulières afin de cor-

riger des distorsions indésirables, comme le poids pour les véhicules électriques ou les véhicules sportifs.

13 cantons utilisent la cylindrée pour fiscaliser les véhicules, 7 exploitent le poids total. Les 6 autres cantons utilisent un des systèmes suivants: puissance et poids total, cylindrée et poids total, puissance, émissions de CO₂. Les procédures en cours liées au *Dieselgate* montrent que les valeurs telles que les émissions de CO₂, la consommation de carburant ou encore la puissance ne sont pas fiables à 100% puisqu'elles peuvent être modifiées ou adaptées.

6. Propositions du Conseil d'Etat

Maintenir les bases actuelles d'imposition.

A court terme, accentuer l'incitation liée à la composante environnementale en élargissant le périmètre des véhicules exonérés pendant trois années civiles (véhicules avec étiquette-énergie A et B). Le périmètre des malus finançant ces exonérations reste le même. Une simulation de la mise en œuvre de cette mesure sur l'exercice 2016 (en faisant l'hypothèse que les classes d'âge 2014–2016 sont concernées) a les effets suivants:

- > 8607 véhicules exonérés (valeur effective 2016: 5907)
- > 158 300 véhicules astreints à un malus de 4,3% (malus effectif 2016: 3,1%)

A moyen terme, lorsque la part des voitures de tourisme électriques et hybrides aura franchi un seuil de l'ordre de 10 à 15%, une nouvelle analyse pourra être menée en vue d'une révision de la LIVA. Concernant les véhicules utilitaires et les véhicules lourds affectés au transport de marchandises, l'imposition selon la charge utile pourra être remplacée par une imposition basée sur le poids total, ceci afin d'utiliser les mêmes bases que la RPLP.

7. Conclusion

L'impôt fédéral sur les huiles minérales et la surtaxe sur les carburants sont 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. En sus, les véhicules de plus de 3,5 tonnes affectés au transport de marchandises sont assujettis à la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations. Ces deux systèmes fiscaux favorisent de manière significative les véhicules au profil environnemental favorable et ceux dotés de motorisations innovatrices (hybride, électrique, etc.).

A l'échelon cantonal, la charge fiscale pour les véhicules friebourgeois est de 118 points (moyenne suisse = 100 points). La fiscalisation des voitures de tourisme selon la cylindrée et l'étiquette-énergie (système bonus-malus) est à ce jour encore pertinente. C'est une valeur constante, fiable et facile-

ment contrôlable. Les valeurs relatives aux émissions de CO₂ ou encore à la consommation d'énergie ne répondent pas à toutes ces caractéristiques. Les derniers développements du *Dieselgate* l'attestent.

La modulation complémentaire introduite en 2011 selon l'étiquette-énergie prend en compte l'énergie consommée et l'impact environnemental. Le modèle exploité favorise particulièrement les motorisations innovatrices (hybrides, gaz, électrique, etc.). A ce jour, un véhicule sur trois avec une telle motorisation est exonéré pendant trois années civiles; la proportion est 10 fois plus faible pour les moteurs thermiques.

Afin d'accentuer l'impact du système bonus/malus environnemental, le Conseil d'Etat propose au Grand Conseil d'étendre l'exonération pendant trois années civiles accordées aux véhicules avec étiquette-énergie A à ceux dotés d'une étiquette-énergie B. Cette mesure permettra d'augmenter de 45% le nombre de véhicules exonérés. Quant au malus assurant le financement des exonérations, il devrait se situer entre 4 et 4,5%; les véhicules avec étiquette-énergie D ou inférieure ou sans étiquette sont concernés.

Le Conseil d'Etat s'engage à soumettre au Grand Conseil une révision des bases d'imposition des véhicules dès que la proportion de voitures de tourisme hybrides, à gaz et électriques dépassera une valeur de l'ordre de 10 à 15%; elle se situe aujourd'hui à 1,9%. Il invite le Grand Conseil à prendre acte du présent rapport.



Bericht 2017-DSJ-216

7. November 2017

des Staatsrates an den Grossen Rat zum Postulat 2017-GC-95 Eric Collomb/Hubert Dafflon – Für eine kohärente und nachhaltige Besteuerung der Motorfahrzeuge

1. Einleitung	7
2. Geschichtlicher Überblick zur Einführung einer Umweltkomponente bei der Besteuerung der Motorfahrzeuge	8
3. Das Steuerwesen des Bundes bezüglich Fahrzeugen	8
4. Kantonale Besteuerung der Motorfahrzeuge	8
4.1. Beschreibung der geltenden Regelung	8
4.2. Stärken der geltenden Regelung	9
4.3. Kriterien zur Förderung von innovativen Antriebsformen	10
4.4. Elektrofahrzeuge	10
5. Überlegungen zu einem System, wie es von den Postulanten vorgeschlagen wird	11
5.1. Grundgebühr gemäss dem Gewicht und der Leistung	11
5.2. Energiesteuer	11
5.3. Umweltsteuer	11
5.4. Überblick	12
6. Vorschläge des Staatsrats	12
7. Fazit	12

Hiermit unterbreiten wir Ihnen den Bericht zum Postulat 2017-GC-95 Eric Collomb und Hubert Dafflon, mit dem diese die Prüfung einer neuen Besteuerungsform der Motorfahrzeuge, die sich auf die drei Pfeiler Benützung der Infrastruktur, Energieeffizienz und Umweltschutz stützt, anregen und das am 22. Mai 2017 für erheblich erklärt wurde.

1. Einleitung

Mit einem am 18. Mai 2017 eingereichten und gleichentags begründeten Postulat fordern die Grossräte Eric Collomb und Hubert Dafflon, die Kriterien zur Besteuerung der Motorfahrzeuge zu revidieren. Das Gesetz über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger stammt aus dem Jahr 1967. Der technologische Fortschritt hat den Motorfahrzeugbereich gewandelt, namentlich auf den Ebenen der Antriebstypen, der Fahrzeugleistung oder auch der Schadstoffemissionen. Trotz den schrittweisen Anpassungen der betreffenden gesetzlichen Grundlage, erscheint es wichtig, die Besteuerungskriterien eingehend zu revidieren. Das

derzeitige Steueraufkommen muss garantiert werden. Die Besteuerung sollte sich auf drei Pfeiler stützen:

- > eine Grundgebühr zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur für alle Motorfahrzeuge, die das Gewicht und die Fahrzeugleistung berücksichtigen sollte;
- > eine Energiesteuer auf Grundlage der Energieetikette;
- > eine Umweltsteuer zur Förderung von Antriebsarten mit einer geringeren Umweltbelastung (Elektro, Wasserstoff, Gas usw.). Sie sollte Fälle beseitigen, in denen dieselbetriebene Personenwagen mit der Energieetikette A von einer Steuerbefreiung profitieren.

Das Besteuerungsmodell sollte indirekt ebenfalls Unternehmen mit Sitz im Kanton, die nach innovativen Antriebsarten forschen, unterstützen.

2. Geschichtlicher Überblick zur Einführung einer Umweltkomponente bei der Besteuerung der Motorfahrzeuge

Auf Bundesebene trat die Energieetikette für Personenwagen 2003 in Kraft. Deren Veröffentlichung ist beim Verkauf eines neuen Personenwagens obligatorisch und empfohlen für Gebrauchtwagen. Der Wert der Energieetikette berücksichtigt den Energieverbrauch und das Leergewicht der Motorfahrzeuge. Die CO₂-Emissionen sind auf der Energieetikette ausgewiesen, sind jedoch nicht Teil der Berechnung des Wertes.

Die Entwicklung einer Umweltetikette wurde von den eidgenössischen Räten vorgesehen. Am 18. Juni 2010 hatte der Bundesrat aufgrund zahlreicher Meinungsverschiedenheiten während der Anhörung entschieden, darauf zu verzichten und stattdessen die Energieetikette für Personenwagen zu verbessern.

Im Kanton Freiburg haben mit Motionen die Grossräte Yvan Hunziker und Fritz Glauser (M. 1023.07), danach die Grossräte Moritz Boschung und Katharina Thalmann-Bolz (M. 1034.07) beantragt, dass Motorfahrzeuge nicht mehr auf Grund ihres Hubraumes, sondern je nach deren Treibstoffverbrauch und Schadstoffemissionen besteuert werden. Es wurde die Einführung einer Steuerreduktion für saubere Fahrzeuge auf Grundlage der Umweltetikette verlangt.

In seiner Antwort vom 11. Februar 2008 hat der Staatsrat die Annahme dieser Motionen empfohlen. Er sah vor, einen Entwurf zur Revision des Gesetzes vom 14. Dezember 1967 über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger (BMfzG; SGF 635.4.1) vorzulegen. Er verpflichtete sich dazu,

das Prinzip der Besteuerung auf Grund des Hubraumes mit einem an die Umweltetikette gekoppelten Korrekturfaktor zu ergänzen. Am 3. April 2008 hat der Grosse Rat diese Motionen für erheblich erklärt.

Folgend auf den Entscheid des Bundesrates, die Umweltetikette abzulehnen, übermittelte der Staatsrat am 29. Juni 2010 dem Grossen Rat einen Entwurf zur Anpassung des BMfzG (Botschaft 201). Dieser schafft Anreize für die künftigen Käuferinnen und Käufer, sich in erster Linie für energieeffiziente und ökologisch wirksame Motorfahrzeuge zu interessieren. Fahrzeuge mit einer Energieetikette A kommen in den Genuss eines Bonus: Die Fahrzeuge der Kategorie A werden ab ihrer ersten Inverkehrsetzung für die Dauer von drei Kalenderjahren von der Steuer befreit. Dieser Bonus wird durch einen Malus für Fahrzeuge der Effizienzkatgorien D oder niedriger finanziert. Am 8. Oktober 2010 hat der Grosse Rat den Entwurf zu 94 Stimmen, ohne Gegenstimme und mit einer Enthaltung, angenommen.

3. Das Steuerwesen des Bundes bezüglich Fahrzeugen

Bei der ersten Inverkehrsetzung eines Personenwages oder eines Nutzfahrzeugs von weniger als 1,6 t auf dem nationalen Markt wird eine einmalige Bundessteuer (AStG) in Höhe von 4% des Fahrzeugwertes erhoben. Elektrofahrzeuge sind von der Steuer befreit.

Ausserdem zahlt der Fahrzeugführer indirekt eine Verbrauchssteuer: die Mineralölsteuer und der Zuschlag auf Treibstoffe (MinöStG). Nachstehend eine Zusammenfassung der Steuerbelastung pro Liter Benzinäquivalent:

Treibstoff/Energie	Diesel	Benzin	Erd- oder Flüssiggas	Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen (Biodiesel, Biogas usw.)	Elektro und Wasserstoff
Steuer in Rappen	75,87	73,12	+/- 33,00	0,00	0,00

Die Hauptmerkmale dieser Steuer sind eine hohe Proportionalität zwischen den gefahrenen Kilometern und dem Treibstoffverbrauch des Fahrzeugs sowie ein erhöhter Tarif für Energien, die eine ungünstige Umweltbilanz aufweisen.

Schwere Motorfahrzeuge sind zusätzlich zum MinöStG zu einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) verpflichtet. Diese ist abhängig vom Gesamtgewicht des Motorfahrzeugs, den gefahrenen Kilometern in der Schweiz und im Fürstentum Lichtenstein und von der Emissionsstufe (Euro 0 bis Euro 6). Pro Tonne/km eines Fahrzeuges der Eurokategorie 0 bis 3 werden 3.10 Rappen berechnet, 2,69 Rappen für die Eurokategorie 4 oder 5 und 2,28 Rappen für die Eurokategorie 6. Eine ungünstige Umweltbilanz wird steuerlich schwer sanktioniert: Ein Sattelmotorfahrzeug von 40 Tonnen und der Kategorie Euro 0 zahlt pro Jahr mehrere zehntausend Franken mehr als in der Kategorie

Euro 6. Elektrofahrzeuge von mehr als 3,5 Tonnen sind von der LSVA befreit.

4. Kantonale Besteuerung der Motorfahrzeuge

4.1. Beschreibung der geltenden Regelung

Das BMfzG regelt die Besteuerung von Motorfahrzeugen und Anhängern. Die Besteuerungskriterien und die Bestände vom 30.09.2016 sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Besteuerungskriterium	Fahrzeugart	Bestand	in%
Hubraum (+ Energieetikette für Personenwagen)	> Personenwagen	181 812	85%
	> Nutzfahrzeuge mit weniger als 1 t Nutzlast	15 428	
	> Motorräder und ähnliche Motorfahrzeuge	23 524	
Nutzlast	> Lastwagen und Sattelmotorfahrzeuge	1 640	8%
	> Anhänger und Sattelanhänger	17 954	
	> andere Fahrzeuge mit mehr als 1-t-Nutzlast	1 056	
Pauschalbetrag	> Traktoren, Arbeitsmaschinen und Arbeitskarren	3 276	6%
	> Landwirtschaftliche Traktoren und Arbeitsanhänger	9 266	
	> Wohnwagen und Arbeitsanhänger	4 176	
Anzahl Beifahrersitze	> Gesellschaftswagen und Anhänger zur Personenbeförderung	359	< 1%
	> Kleinbusse	325	

Für Personenwagen wird die Besteuerung auf Grund des Hubraums mit der Energie- und Umwelteffizienz ergänzt (Energieetikette-System). Für Fahrzeuge der Kategorien:

- > A wird ab der ersten Inverkehrsetzung für die Dauer von drei Kalenderjahren eine Steuerbefreiung gewährt
- > B und C sowie A, die keinen Anspruch auf Steuerbefreiung mehr haben, wird die Besteuerung nicht erhöht
- > D bis G und kategorielose Fahrzeuge wird ein Malus zur Finanzierung der Steuerbefreiungen der Fahrzeuge der Kategorie A vorgenommen

4.2. Stärken der geltenden Regelung

Beständigkeit: Werte wie der Hubraum, die Nutzlast oder die Anzahl Beifahrersitze werden vom Hersteller oder Importeur festgelegt. Sie sind konstant und einfach überprüfbar, im Gegensatz zu der Motorleistung, den CO₂-Emissionen oder dem Treibstoffverbrauch.

Öffentlichkeit: Werte wie der Hubraum, die Nutzlast oder die Anzahl Beifahrersitze werden im Fahrzeugausweis veröffentlicht, dessen Inhalt auf Bundesebene festgelegt wird. Die Händler von neuen Fahrzeugen müssen die Energieetikette ausweisen: Sie wird auch für Gebrauchtwagen empfohlen. Die Energieetikette und ihre jährliche Aktualisierung sind auf der Website des Bundesamts für Energie (BFE) verfügbar.

Einfachheit: Der Hubraum, die Nutzlast oder auch die Energieetikette sind Daten, die einer breiten Öffentlichkeit bekannt sind und verstanden werden.

Dynamisch: Das BFE nimmt jährlich eine Neueinstufung der Energieetikette von allen in Verkehr stehenden Personenwagen vor. Das Verhältnis zwischen Fahrzeugen mit einer Steuerbefreiung, einem neutralen Tarif und einem Malus wird so sichergestellt.

Ausrichtung für innovative Antriebsarten: Ein Blick in den Verbrauchskatalog <http://www.verbrauchskatalog.ch/de> zeigt, dass der Anteil an Motorfahrzeugen der Energieetikette A bei über 95% für Elektrofahrzeuge, 70% für gasbetriebene Fahrzeuge, 55% für Hybridfahrzeuge liegt. Sie liegt bei weniger als 15% für benzin- oder dieselbetriebene Fahrzeuge.

Anreize: Eine Steuerbefreiung während drei Kalenderjahren, die einem kurzfristigen finanziellen Vorteil zwischen 1000 und 1500 Franken für ein neues Fahrzeug der Kategorie A entspricht, führt zu einem höheren Anreiz für die Käufer als eine niedrigere langfristige finanzielle Reduktion (zum Beispiel: eine Reduktion von 100 Franken/Jahr während 10 bis 15 Jahren). Die Wirksamkeit des Freiburger Systems ist erwiesen. In nationalem Vergleich stellt der Durchschnitt der CO₂-Emissionen für Neufahrzeuge eine sehr günstige Entwicklung dar.

Jahr	Schweiz Wert	Kanton Freiburg		Kantonaler Wert	
		Wert	Rangfolge	Der niedrigste*	Der höchste
2010	161 g/km	157 g/km	–	–	–
2014	142 g/km	138 g/km	3.	135 g/km	154 g/km
2016	134 g/km	131 g/km	3.	124 g/km	145 g/km

Quelle BFA – Seit 2014 detaillierte Statistik nach Kanton

* Der niedrigste Wert ist durchgehend und bei weitem derjenige des Kantons Appenzell Innerrhoden (AI) dank deren Immatrikulation von Mietfahrzeugen.

Entwicklung: Der Bund verbessert regelmässig die Energieetikette. Seit 2012 berücksichtigt er Primärenergie-Benzinäquivalente, um die verschiedenen Treibstoffe und Antriebe besser miteinander vergleichen zu können, das heisst vom Verbrauch der Energiequelle bis zum Rad. Er erweitert sie um neue Energieformen, die im Automobilsektor benützt

werden: Ab 2018 werden wasserstoffbetriebene Fahrzeuge mit einer Energieetikette ausgestattet sein. Eine Erweiterung auf Motorräder und Nutzfahrzeuge dürfte ebenfalls folgen.

Beibehaltung des Steuersubstrats: Nachfolgend das Wachstum der Fahrzeuge und der Erträge.

	2005	2010	2016	Abweichung zwischen	
				2005–2010	2010–2016
Immatrikulierte Fahrzeuge	192 956	217 168	258 816	+12,6%	+19,2%
Steuererträge (in Millionen)	71,97	83,39	107,47	+15,9%	+28,9% *

*Indexierung der Tarife zu 10% im Jahr 2014

4.3. Kriterien zur Förderung von innovativen Antriebsformen

Ende Mai 2017 werden mehr als 183 000 Personenwagen gezählt, davon 3516 Einheiten mit einer innovativen Antriebsform (Hybrid, Gas, Elektro usw.). Das Energieeti-

kette-System ist für sie besonders vorteilhaft: fast 30% kommen derzeit in den Genuss einer Steuerbefreiung. Von diesen 3516 Personenwagen wurden zwischen 2011 und 2017 2808 Einheiten immatrikuliert und über 70% sind in den Genuss einer Steuerbefreiung gekommen.

		Etikette A, steuerbefreit		Etikette A +3 Jahre, B und C		Etikette D und niedriger		Total
Alle Personenwagen	Anzahl	4 656	2,5%	14 650	8,0%	164 157	89,5%	183 463
	Durchschn. Steuer in%	–,–		Fr. 428.–		Fr. 491.–		Fr. 474.–
Davon innovative Antriebsarten (Hybrid, Gas, Elektro usw.)	Anzahl	1 027	29,2%	1 867	53,1%	622	17,7%	3 516
	Durchschn. Steuer in%	–,–		Fr. 441.–		Fr. 494.–		Fr. 321.–

4.4. Elektrofahrzeuge

Der Ausführungsbeschluss vom 22. April 1997 zum BMfzG legt die Bestimmungen für Elektrofahrzeuge fest. Für Personenwagen und Motorräder wird die Leistung (kW) in einen theoretischen Hubraum umgewandelt, was in einem zweiten Schritt erlaubt, die Tarifabellen des BMfzG anzuwenden. Der Umwandlungssatz für Personenwagen und Nutzfahrzeuge mit einer Nutzlast von weniger als 1000 kg beträgt 0.045 und 0.055 für Motorräder und fahrzeugähnliche Geräte. Ein Personenwagen zu 80kW entspricht einem Hubraum von 1777 cm³. Ein Motorrad zu 11 kW entspricht einem Hubraum von 245 cm³. Da die Leistung mit dem Ladezustand der Batterien abnimmt, legt die Mehrheit der Hersteller auch eine mittlere Leistung, die während einer Dauer von 30 Minuten

verfügbar ist, fest. Die Umwandlung durch das BFA in einen Hubraum basiert auf diesem Wert: Er liegt unter der Leistung, die der breiten Öffentlichkeit mitgeteilt wird.

Elektrofahrzeuge, deren erste Inverkehrsetzung vor dem 1. Januar 2012 stattfand, kommen in den Genuss von einem Rabatt von 30%. Diese Massnahme wurde 2015 eingeführt und 626 Fahrzeuge kommen bis heute in den Genuss dieser Bestimmung. Motorfahräder mit elektrischer Tretunterstützung sind von der Steuer ausgenommen.

Gemäss den nachstehenden Beispielen (Elektrofahrzeuge sind unterstrichen) sind die im Ausführungsbeschluss vom 22. April 1997 zum BMfzG festgelegten Tarife auch heute noch relevant.

Marke und Typ (Empfangscode nach Typ)	Hubraum	Leergewicht	Energieetikette	Maximale Leistung	Jährliche Steuer
Gruppe Kleinwagen-Kompaktwagen					
<u>Renault Zoe (1RC493)</u>	956 cm ³	1 511 kg	A	65 kW	Fr. 0.00 später Fr. 352.00*
VW Polo 1.2 TSI (1VG278)	1 197 cm ³	1 215 kg	C	66 kW	Fr. 387.00
Opel Corsa 1.2	1 229 cm ³	1 199 kg	E	51 kW	Fr. 425.00
Renault Clio dCi 90 (1RC442)	1 461 cm ³	1 165 kg	A	66 kW	Fr. 0.00 später Fr. 440.00*
Ford Fiesta 1.5 TDCi (1FK149)	1 499 cm ³	1 170 kg	A	55 kW	Fr. 440.00
<u>BMW i3 (1BJ349)</u>	1 667 cm ³	1 365 kg	A	125 kW	Fr. 0.00 später Fr. 465.00*

Marke und Typ (Empfangscode nach Typ) Gruppe Limousinen-Sportwagen	Hubraum	Leergewicht	Energieetikette	Maximale Leistung	Jährliche Steuer
Jeep Cherokee 3.2 (1JB217)	3 239 cm ³	2 009 kg	G	200 kW	Fr. 800.00
TESLA X 90 X (1TD540)	3 511 cm ³	2 512 kg	A	386 kW	Fr. 0.00 später Fr. 813.00*
TESLA S 85 D P (1TD512)	3 756 cm ³	2 262 kg	C	568 kW	Fr. 851.00
Porsche Cayenne Turbo S (1PF620)	4 806 cm ³	2 310 kg	G	419 kW	Fr. 1 069.00
Aston Martin Vanquish (1AB591)	5 935 cm ³	1 814 kg	G	423 kW	Fr. 1 216.00
Lamborghini 824 Aventador (1LA549)	6 498 cm ³	1 765 kg	G	515 kW	Fr. 1 339.00

*Etikette A = steuerbefreit für das erste Jahr nach der Inverkehrnahme und die zwei Folgejahre

5. Überlegungen zu einem System, wie es von den Postulanten vorgeschlagen wird

5.1. Grundgebühr gemäss dem Gewicht und der Leistung

Die Leistung ist kein stabiler Wert. Heutzutage verfügen zahlreiche Motoren über ein elektronisches Motorsteuerungssystem. Der Hersteller kann verschiedene Modelle mit dem gleichen Hubraum, aber mit unterschiedlicher Leistung anbieten. Die Fahrzeughalter können auch ein *Tuning* des Fahrzeugs vornehmen, um seine Leistung anzupassen. Die Leistungskontrolle benötigt viele Ressourcen. Es besteht dennoch eine signifikante Korrelation zwischen dem Hubraum und der Leistung. Dieser erste Wert weist hingegen zahlreiche Vorteile auf, die es erlauben, die Fahrzeuge effizient zu besteuern.

Die Miteinbeziehung des Faktors Gewicht würde dazu führen, dass Personenwagen mit sportlichem Charakter, insbesondere aus der Spitzenklasse, bevorzugt würden, da sie ein geringeres Gewicht aufweisen. Dies wäre unvorteilhaft für Fahrzeuge für Grossfamilien (Autos mit 7 Sitzplätzen) oder Elektrofahrzeuge mit schweren Batterien. Es ist dennoch darauf hinzuweisen, dass der Faktor Gewicht bei der Berechnung der Energieetikette berücksichtigt wird.

Fast 85% der Fahrzeuge werden auf Grund des Hubraums besteuert (siehe Tabelle unter der Ziffer 3.1), gemäss Ziffer 9 des Anhangs des BMfzG. Dieser Wert ist konstant, zuverlässig, einfach überprüfbar und für ältere Fahrzeuge verfügbar.

5.2. Energiesteuer

Für ein benzin- oder dieselmotriebenes Fahrzeug, das 15 000 km pro Jahr zurücklegt, beträgt der Anteil an Treibstoffkosten 13% der Betriebskosten, davon die Hälfte in Form der

Mineralölsteuer und des Zuschlags auf Treibstoffe. Der Verbrauch von Energie ist so bereits heute stark besteuert.

Die Erstellung eines Systems, das auf CO₂-Emissionen pro km oder den Treibstoffverbrauch ausgerichtet ist, würde die Erstellung von neuen Gruppen/Kategorien auf kantonaler Ebene erfordern. Die Grenzwerte müssten regelmässig korrigiert werden. Es würde sich um ein schwerfälliges System mit geringerem Ausmass handeln, da die kantonale Besteuerung des Verkehrs 3% der Betriebskosten eines Fahrzeuges ausmacht. Auf kantonaler Ebene deckt die Benützung der Energieetikette – die zu einem Bonus/Malus führt – die Achse «Energiesteuer» bereits ab.

5.3. Umweltsteuer

Mit dieser Steuer möchten die Postulanten Antriebsarten mit einer geringeren Umweltbelastung fördern (Elektro, Wasserstoff, Gas usw.). Sie sollte ebenfalls Fälle beseitigen, in denen dieselmotriebene Personenwagen mit der Energieetikette A von einer Steuerbefreiung profitieren.

Die Energieetikette deckt diesen Aspekt ab. Gemäss dem Verbrauchskatalog <http://www.verbrauchskatalog.ch/de> liegt der Anteil an Motorfahrzeugen der Energieetikette A bei über 95% für Elektrofahrzeuge, 70% für gasbetriebene Fahrzeuge, 55% für Hybridfahrzeuge. Sie liegt bei weniger als 15% für benzin- oder dieselmotriebene Fahrzeuge.

Dieselmotore, momentan stark in der Kritik, weisen im Vergleich mit Benzinmotoren einen geringeren Verbrauch von 20 bis 30% und geringfügige CO₂-Emissionen (10 bis 15%) auf. Mit der Einführung von neuen Normen für Dieselmotore ab September 2017 werden die Emissionen von Stickoxiden (NO_x) sinken.

5.4. Überblick

Das derzeitige System im Kanton Freiburg deckt zu einem grossem Teil die Erwartungen der Postulanten ab. Die Umstellung der vorgeschlagenen Kriterien würde die Einführung von jährlichen Anpassungen und besonderen Regelungen erfordern, um unerwünschte Verzerrungen zu korrigieren, wie das Gewicht für Elektrofahrzeuge oder Sportwagen.

13 Kantone besteuern Fahrzeuge auf Grund des Hubraums, 7 aufgrund des Gesamtgewichts. Die 6 anderen Kantone benutzen eines der folgenden Systeme: Leistung und Gesamtgewicht, Hubraum und Gesamtgewicht, Leistung, CO₂-Emissionen. Die derzeitigen Verfahren zum *Dieselgate* zeigen, dass Werte wie die CO₂-Emissionen, der Treibstoffverbrauch oder auch die Leistung nicht 100% zuverlässig sind, da sie verändert oder angepasst werden können.

6. Vorschläge des Staatsrats

Die Beibehaltung der derzeitigen Besteuerungsgrundlagen.

Kurzfristig könnten die Anreize der Umweltkomponente verstärkt werden, indem der Umfang der Fahrzeuge, die während drei Kalenderjahren steuerbefreit sind, ausgeweitet wird (Fahrzeuge mit der Energieetikette A und B). Der Umfang der Fahrzeuge mit einem Malus, der die Steuerbefreiungen finanziert, bleibt unverändert. Eine Simulation der Umsetzung dieser Massnahme im Rechnungsjahr 2016 (unter der Hypothese, dass die Altersklassen 2014–2016 betroffen sind), hat die folgenden Auswirkungen:

- > 8607 steuerbefreite Fahrzeuge
(Tatsächlicher Wert 2016: 5907)
- > 158 300 Fahrzeuge mit einem Malus von 4,3%
(Tatsächlicher Malus 2016: 3,1%)

Mittelfristig kann, wenn der Anteil an Elektro- und Hybridpersonenwagen eine Schwelle im Bereich von 10 bis 15% erreicht hat, eine neue Analyse im Hinblick auf die Revision des BMfzG durchgeführt werden. Für Nutzfahrzeuge und schwere Motorfahrzeuge zur Güterbeförderung könnte die Besteuerung auf Grund der Nutzlast durch eine Besteuerung aufgrund des Gesamtgewichts ersetzt werden, um so die gleichen Grundlagen wie die LSVA zu benützen.

7. Fazit

Die eidgenössische Mineralölsteuer und der Zuschlag auf Treibstoffe sind proportional zum Treibstoffverbrauch und der Umweltbelastung der Fahrzeuge. Sie machen einen bedeutenden Anteil an den Betriebskosten eines Fahrzeuges aus. Zusätzlich sind Fahrzeuge zur Güterbeförderung von mehr als 3,5 Tonnen der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe unterworfen. Diese zwei Besteuerungssysteme fördern bedeutend Fahrzeuge mit einer geringen Umweltbe-

lastung und Fahrzeuge mit innovativen Antriebssystemen (Hybrid, Elektro usw.).

Auf kantonaler Ebene liegt die Steuerbelastung für Freiburger Fahrzeuge bei 118 Punkten (Schweizer Durchschnitt = 100 Punkte). Die Besteuerung von Personenwagen auf Grund des Hubraums und der Energieetikette (Bonus-Malus-System) ist derzeit immer noch relevant. Es handelt sich um einen konstanten, zuverlässigen und einfach überprüfbaren Wert. Die Werte zu den CO₂-Emissionen oder auch dem Energieverbrauch erfüllen diese Charakteristika nicht vollständig. Die jüngsten Entwicklungen zum *Dieselgate* bezeugen dies.

Die im Jahr 2011 eingeführte zusätzliche Anpassung der Energieetikette führte dazu, dass die verbrauchte Energie und die Umweltbelastung berücksichtigt werden. Das benutzte Modell fördert insbesondere innovative Antriebsarten (Hybrid, Gas, Elektro usw.). Bis heute wird eines von drei Fahrzeugen mit einem solchen Antrieb während drei Kalenderjahren von den Steuern befreit, für Verbrennungsmotoren ist das Verhältnis 10 mal kleiner.

Um die Auswirkungen des Bonus/Malus-Systems auf der Umweltebene zu erhöhen, empfiehlt der Staatsrat dem Grossen Rat die Steuerbefreiung während drei Kalenderjahren für Motorfahrzeuge der Energieetikette A auf Fahrzeuge der Energieetikette B auszuweiten. Diese Massnahme wird es ermöglichen, die Anzahl an steuerbefreiten Fahrzeugen auf 45% zu erhöhen. Der Malus zur Finanzierung der Steuerbefreiungen dürfte sich zwischen 4 und 4.5% positionieren, betroffen sind Fahrzeuge mit der Energieetikette D oder niedriger und kategorielose Fahrzeuge.

Der Staatsrat verpflichtet sich, dem Grossen Rat eine Revision der Besteuerungsgrundlagen von Motorfahrzeugen zu unterbreiten, sobald das Verhältnis der Hybrid-, Gas- und Elektroswagen einen Wert im Bereich von 10 bis 15% übersteigt. Derzeit befindet er sich bei 1.9%. Er ersucht den Grossen Rat, den vorliegenden Bericht zur Kenntnis zu nehmen.