

RAPPORT N° 114 16 décembre 2008
du Conseil d'Etat au Grand Conseil
sur le postulat N° 308.06 Denis Boivin/
Jean-François Steiert concernant les voitures de
service à disposition du public dans l'intérêt de
l'Etat de l'environnement et des usagers

Nous avons l'honneur de vous soumettre un projet de rapport concernant les voitures de service à disposition du public dans l'intérêt de l'Etat, de l'environnement et des usagers.

1. INTRODUCTION

Par un postulat déposé et développé le 15 février 2006 (BGC p. 316), les députés Denis Boivin et Jean-François Steiert demandaient au Conseil d'Etat d'examiner l'opportunité de faire effectuer une partie des déplacements de service des employés de l'Etat dans le cadre d'un système de voitures partagées à disposition des membres de l'administration et du public intéressé.

Le chapitre 2.10.2 du plan cantonal des transports (PCTr), adopté par le Conseil d'Etat le 28 mars 2006, traite de l'auto-partage et du covoiturage. Le covoiturage permet de réduire le nombre de véhicules en circulation en augmentant le taux d'occupation de ces derniers. L'auto-partage constitue un complément intéressant à l'utilisation des transports publics, puisqu'il permet aux usagers de disposer d'une voiture lorsqu'ils en ont occasionnellement la nécessité. Le PCTr prévoit d'une part que le canton développe l'auto-partage et le covoiturage pour ses propres besoins lorsque cela se justifie économiquement et, d'autre part, qu'il encourage l'implantation de nouveaux emplacements d'auto-partage dans les centres régionaux et dans les pôles touristiques. Le recours à l'auto-partage, par l'intermédiaire du plan de déplacement des entreprises, est également encouragé.

2. SITUATION ACTUELLE DANS L'ADMINISTRATION CANTONALE

2.1 Voitures de service

Le Service des transports et de l'énergie (STE) a réalisé une enquête auprès des services de l'Etat afin d'établir un inventaire des véhicules de service utilisés dans l'administration cantonale. Plus de 80% des 70 véhicules de service recensés (sans les établissements et la police) ont été spécialement équipés en fonction des tâches spécifiques des services concernés et ne peuvent donc être remplacés par un véhicule standard d'un programme d'auto-partage. Ainsi, seuls neuf véhicules de service pourraient être concernés par de l'auto-partage, ces véhicules étant mis à la disposition de quatre unités administratives distinctes: le Service des ponts et chaussées (SPC), le Service de l'environnement (SEn), le Service des constructions et de l'aménagement (SeCA) et le Service des biens culturels (SBC).

Le coût moyen par kilomètre de ces véhicules a été estimé sur la base de la table des frais kilométriques 2007 du TCS, du prix du véhicule et de son kilométrage annuel (données transmises par les services concernés). Il s'élève, en moyenne, à **62 centimes par kilomètre**. Le véhicule le plus économique présente un coût de 43 cen-

times par kilomètre et le plus onéreux de 92 centimes par kilomètre. Tous les nouveaux véhicules de service sont des véhicules propres.

2.2 Déplacements au moyen d'un véhicule privé

Les déplacements professionnels effectués par les employés de l'Etat au moyen d'un véhicule privé sont remboursés, en général, en même temps que le versement des salaires (procédure «salaires»). Dans la majorité des cas, l'indemnité de déplacement est fondée sur l'article 126 du règlement du 17 décembre 2002 du personnel de l'Etat (RPers; RSF 122.70.11) et selon le barème figurant à l'annexe 2 dudit règlement, dont la teneur est la suivante:

Nombre de kilomètres parcourus en déplacement de service depuis le début de l'année civile	Centimes par kilomètre (état au 1.1.2000)
de 0 à 2 000	65
de 2 001 à 4 000	62
de 4 001 à 6 000	58
de 6 001 à 8 000	55
de 8 001 à 10 000	53
de 10 001 à 12 000	51
de 12 001 à 14 000	49
de 14 001 à 16 000	47
de 16 001 à 18 000	46
de 18 001 à 20 000	45
dès 20 001	44
En cas d'octroi de l'indemnité forfaitaire prévue à l'article 126 al. 2	25

Compte tenu de l'évolution des coûts des carburants, ce barème a été modifié le 1^{er} juillet 2008. Le tarif de base est passé de 65 à 70 centimes par kilomètre.

En 2006, le montant total des dédommagements versés selon la procédure «salaires» s'est monté à 2,1 millions de francs, sur lesquels 1,2 million de francs ont été remboursés conformément au barème. Ces coûts correspondent à 1,93 million de kilomètres. Le coût moyen du dédommagement pour l'utilisation d'un véhicule privé s'élève donc à **62 centimes par kilomètre**.

Le solde du montant global des dédommagements se répartit entre le remboursement de trajets en transports publics (150 000 francs) et le remboursement de déplacements selon des tarifs spéciaux appliqués notamment à la Gendarmerie, au Service des forêts et de la faune et à l'Institut agricole de Grangeneuve (environ 625 000 francs). Pour la première fois en 2007, les collaborateurs de l'Université ont été dédommés selon la procédure «salaires» ce qui a fait s'élever le montant du remboursement de trajets en transports publics à environ 400 000 francs.

3. PRÉSENTATION DE L'AUTO-PARTAGE

3.1 Concept

L'auto-partage (*Carsharing* en langue anglaise) est un concept selon lequel une société, une coopérative, une association ou même un individu met à la disposition des membres du service une flotte de véhicules. Plutôt que de disposer d'une voiture personnelle qui demeure stationnée la majorité du temps, l'utilisateur d'auto-partage bénéficie d'une voiture uniquement en fonction de ses

besoins, ce qui permet l'utilisation de la même voiture par d'autres membres de l'auto-partage. La diversité des besoins des membres sur des créneaux horaires variés, est la clef du succès d'un tel concept.

La plus importante société d'auto-partage active en Suisse compte plus de 70 000 clients et près de 2000 véhicules sur 1050 emplacements. Pas moins de 10 types de véhicules sont disponibles, de la citadine au fourgon, répondant ainsi aux différents besoins des utilisateurs. Le client de cette société peut réserver en tout temps, par internet ou par téléphone, un véhicule pour une certaine durée depuis l'emplacement de son choix. Il paie ensuite l'utilisation du véhicule selon des tarifs prédéfinis (durée et distance prises en compte), en plus de la taxe annuelle d'abonnement.

La société propose en outre une offre particulière destinée aux entreprises. Plusieurs types d'abonnement sont disponibles selon que l'entreprise cliente souhaite disposer de véhicules réservés exclusivement pour elle ou pré-réservés à certaines heures, bénéficier de véhicules situés au siège même de l'entreprise, ou encore pouvoir choisir la couleur du véhicule et y afficher le visuel de l'entreprise.

3.2 Tarifs

Préliminairement, il sied de relever que les tarifs présentés sous le présent chapitre ont été modifiés dès le 8 septembre 2008. Or par souci de pouvoir comparer ces tarifs avec les données disponibles, les présentes estimations demeurent basées sur les tarifs pratiqués au 1^{er} septembre 2007.

3.2.1 Tarifs d'abonnement

Il existe deux types d'abonnements proposés par la société précitée:

- la carte personnelle coûte 120 francs par an. Elle ne peut être utilisée que par le détenteur de l'abonnement;
- la carte transmissible coûte 250 francs par an, chaque carte transmissible supplémentaire étant facturée 150 francs par année. Comme son nom l'indique, la carte transmissible peut être utilisée par des personnes autres que le détenteur de la carte.

3.2.2 Tarifs basiques

Les tarifs comprennent tous les frais, soit l'essence, les assurances, les réparations et services et les taxes. Seuls les tarifs des véhicules économiques (de petites dimensions) et combinés (moyenne dimensions) sont référés dans le tableau ci-dessous, puisque seuls ces types de véhicules sont susceptibles d'être utilisés en priorité par l'administration cantonale. L'offre correspond à une utilisation standard (aucune plage horaire pré-réservée pour l'entreprise).

Catégories de véhicules	Tarif horaire				Tarif kilométrique	
	Lu-Je 7-23h Ve 7-15h	Ve 15-23h Sa-Di 7-23h	Lu-Di 23-7h		1-100 km	Dès 101 km
Economique	2,35	2,70	0,60		0,53	0,30
Combiné	2,61	3,00	0,60		0,61	0,35

Tarifs au 01.09.2007. Prix en CHF.

Un rabais est accordé à partir d'un chiffre d'affaires de 6000 francs par année. Dès 9000 francs par an, le rabais s'élève à 20%.

3.2.3 Tarifs supérieurs

Selon ces tarifs, un ou plusieurs véhicules sont à la disposition exclusive des collaborateurs de l'entreprise durant des périodes prédéfinies. Le reste du temps, ils peuvent être réservés par l'ensemble des abonnés.

Catégories de véhicules	Tarif horaire			Tarif kilométrique	
	Lu-Je 7-23h Ve 7-15h	Ve 15-23h Sa-Di 7-23h	Lu-Di 23-7h	1-100 km	Dès 101 km
Economique	1,54	2,70	0,60	0,36	0,30
Combiné	1,71	3,00	0,60	0,42	0,35

Tarifs au 01.09.2007. Prix en CHF.

Les tarifs sont plus avantageux mais les périodes pré-réservées sont facturées.

3.3 Situation dans le canton de Fribourg

A ce jour, la société d'auto-partage évoquée dans le présent rapport propose 13 emplacements dans le canton (6 à Fribourg, 2 à Kerzers, 2 à Schmitten, 1 à Morat, 1 à Düdingen et 1 à Marly) pour un total de 24 véhicules. 10 véhicules sont stationnés à la gare de Fribourg, 3 à la gare de Morat et 1 véhicule dans chaque autre emplacement. Les emplacements sont répertoriés dans le tableau suivant:

Emplacement	Nombre de véhicules
Düdingen Bahnhof BLS	1
Fribourg Gare CFF	10
Fribourg Paroisse St. Thérèse	1
Fribourg Schönberg / Rte de la Cité-Bellevue	1
Fribourg Auberge de la Jeunesse	1
Fribourg Planche-Inférieure	1
Fribourg Bourg / Pierre-Aeby	1
Kerzers Bahnhof BLS	1
Kerzers Gemeindeplatz	1
Schmitten Bahnhof BLS	1
Schmitten Gemeindehaus	1
Murten/Morat Bahnhof BLS	3
Marly (FR) Parking Halle polyvalente	1

A titre comparatif, le canton de Neuchâtel compte 6 emplacements, le Valais 8, Vaud 54 et Berne 154.

3.4 Utilisation des offres dans les entreprises et administrations publiques

Plus de 2100 entreprises ont déjà fait appel à la société leader du marché suisse (La Poste, UBS, CFF, Siemens, Emmi, Coop, Ikea, etc.). S'agissant des administrations publiques, les cantons de Vaud, Zoug, Lucerne, Argovie, Bâle-Ville et Uri ainsi que l'administration fédérale sont clients de l'entreprise, selon la répartition suivante:

Canton	Nombre de véhicules pré-réservés	Nombre d'heures 2006	Nombre de kilomètres 2006	Nombre de kilomètres par heure de réservation 2006
Argovie	0	13 845	129 446	9,35
Bâle-Ville	6	7 422	30 448	4,10
Lucerne	4	33 122	211 341	6,38
Uri	3	7 985	76 485	9,58
Zoug	6	16 555	53 756	3,25
Vaud - DINF	8	11 742	121 358	10,34

Le coût effectif de l'auto-partage n'est connu que dans le canton de Vaud. En 2006, il s'est élevé, en moyenne, à **65 centimes par kilomètre**. Dans ce canton, le Département des infrastructures (DINF) dispose de huit véhicules réservés de 8 h 30 à 17 heures du lundi au vendredi. Deux véhicules supplémentaires sont parqués au même endroit, sans plages horaires bloquées. Les véhicules de service que le DINF possédait ont été revendus à l'introduction de l'auto-partage. A titre indicatif, il sied notamment de relever que les services administratifs du canton d'Argovie, bien que n'ayant aucun véhicule pré-réservé, effectuent davantage de kilomètres en auto-partage que ceux du canton de Vaud, lequel procède par pré-réservations (cf. tableau ci-dessus).

L'introduction de l'auto-partage au DINF a été accompagnée d'une série de mesures visant à favoriser son utilisation et celle des transports publics par les collaborateurs. Les quelques mesures suivantes méritent d'être signalées:

- les déplacements professionnels en véhicules privés ont été réservés aux collaborateurs parcourant au moins 3000 km par année;
- une nouvelle réglementation sur l'attribution des places de parc aux collaborateurs a été établie;
- une réduction de 10% sur les abonnements annuels CFF, TL et Parc+Rail (valable également pour conjoint et enfants) a été accordée;
- un accès facilité à l'auto-partage pour les déplacements privés avec une tarification préférentielle a été ménagé.

Afin d'augmenter l'utilisation du système, le DINF met à disposition des autres départements cantonaux les huit véhicules pré-réservés. Chaque kilomètre parcouru par un collaborateur d'un service hors DINF est facturé 64 centimes, ce qui correspond au tarif de dédommagement kilométrique en vigueur dans l'administration vaudoise pour les déplacements en véhicules privés. En 2006, le coût du kilomètre facturé au canton de Vaud a donc été quasiment identique, qu'il ait été parcouru avec le système d'auto-partage (65 centimes) ou un véhicule privé (64 centimes).

Après trois ans de fonctionnement, le nombre de kilomètres parcourus au moyen de l'auto-partage représente environ 20% du total des kilomètres parcourus par les services ayant adhéré au concept, le solde se faisant avec des véhicules privés.

L'économie réalisée par le DINF (environ 100 000 francs par an), résulte essentiellement de la nouvelle gestion des places de parc. La réglementation d'attribution des places de parc a en effet permis de diminuer d'une trentaine d'unités le total des places que le DINF devait louer, à raison de 150 francs par mois en extérieur (économie d'environ 54 000 francs). D'autre part, les places de parcs utilisées par les 10 véhicules disponibles sont louées par le DINF à l'entreprise d'auto-partage, au prix de 200 francs par mois, soit une recette de 24 000 francs.

3.5 Avantages de l'auto-partage

Il résulte de ce qui précède que l'auto-partage a indéniablement les avantages suivants:

- la gestion des véhicules n'est plus à la charge des services (achat, assurances, garage, ...). Ces derniers peuvent se concentrer sur leurs missions principales,

sans assumer les tâches liées à l'entretien des véhicules et aux procédures de sélection de ces derniers;

- l'utilisation des véhicules d'auto-partage est possible à partir de tous les emplacements disponibles en Suisse. On peut donc envisager de nouvelles utilisations, en combinaison avec les transports publics. Par exemple, une grande partie du trajet peut s'effectuer en train, puis un véhicule d'auto-partage peut être utilisé sur le tronçon terminal, là où la desserte en transport public n'est plus suffisante;
- en comparaison intercantonale, le canton de Fribourg est relativement sous équipé en emplacements d'auto-partage. Une utilisation significative du système par l'administration cantonale pourrait être de nature à développer le système dans le canton, conformément au PCTr;
- les collaborateurs n'ont plus besoin de disposer de leur véhicule privé sur le lieu de travail pour leurs déplacements professionnels;

3.6 Désavantages de l'auto-partage

Force est de constater que les désavantages présentés par l'auto-partage sont peu nombreux. On pourrait néanmoins citer la contrainte liée à la pré-réservation des véhicules, ou, dans le cadre d'une utilisation par plusieurs services de l'Etat, au choix ou à la disponibilité d'un lieu de dépôt qui devrait demeurer à proximité des collaborateurs. Les contraintes du concept dépendent en particulier du cercle des utilisateurs envisagé. La gestion du parc véhicules pourrait être plus problématique s'il s'avère que le recours à l'auto-partage s'étend non seulement aux unités bénéficiant à l'heure actuelle de véhicules de service, mais également à un cercle d'utilisateurs ayant pour habitude de se déplacer professionnellement avec des véhicules privés.

4. APPLICATION À L'ADMINISTRATION CANTONALE

4.1 Voitures de service

Pour rappel, le coût moyen du kilomètre parcouru avec les 9 voitures de service recensées s'élève à 62 centimes, soit presque le même montant que celui observé pour l'utilisation de l'auto-partage dans l'administration cantonale vaudoise (65 centimes par kilomètre). Avec 92 centimes par kilomètre, le véhicule le plus coûteux présente un coût moyen nettement plus élevé. Il en résulte que le remplacement progressif des voitures de service par de l'auto-partage peut être envisagé, en particulier si le kilométrage annuel est peu élevé (moins de 15 000 km par an). Avec le remplacement de tous les véhicules de service sans équipements spéciaux, le coût moyen des kilomètres effectués s'élèverait de quelques pourcents.

4.2 Utilisation du véhicule privé

Si l'on s'en réfère aux expériences faites dans d'autres administrations cantonales, le coût des déplacements avec un système d'auto-partage correspond approximativement à l'indemnisation versée pour des déplacements au moyen de véhicules privés. Le choix de l'auto-partage pour ce genre de déplacement n'aurait donc pas pour conséquence une augmentation significative des coûts.

La pratique vaudoise démontre néanmoins que seule une partie des déplacements professionnels effectués avec les véhicules privés peut effectivement être remplacée par de l'auto-partage. Sur la base de ce constat et dans l'hypothèse d'une application généralisée dans l'administration cantonale fribourgeoise, le potentiel de recours à l'auto-partage peut être estimé entre 5 et 10% de l'ensemble des kilomètres parcourus en véhicules privés, soit entre 96 500 kilomètres et 193 000 kilomètres par an. Moyennant la mise en place de mesures incitatives, à l'instar de ce qui s'est fait dans le canton de Vaud, une utilisation plus importante pourrait néanmoins être atteinte. Une étude complémentaire devrait être menée afin d'affiner ces estimations.

5. CONCLUSION

La présente analyse démontre que l'utilisation de l'auto-partage par l'administration cantonale peut être envisagée, aussi bien en remplacement de voitures de service peu utilisées qu'en lieu et place de l'utilisation des véhicules privés pour les déplacements professionnels.

L'enquête réalisée auprès des services de l'Etat a permis d'établir un inventaire des véhicules de service dans l'administration cantonale, dont il ressort que seule une dizaine pourrait être concernée par l'auto-partage (4 services). En-dessous d'une utilisation annuelle moyenne de 15 000 kilomètres, il est avantageux d'utiliser ce système plutôt qu'un véhicule de service. Aussi, un remplacement progressif de ces véhicules par une adhésion à un programme d'auto-partage pourrait donc être initié à l'Etat de Fribourg. Dans cette éventualité, certaines contraintes devraient être évaluées, notamment celles relatives à l'emplacement des services dont les véhicules devraient être remplacés. A l'heure actuelle, les 4 services concernés sont situés à des emplacements disparates en Ville de Fribourg. Il conviendrait dès lors de déterminer avec soin le lieu de disponibilité des véhicules, dans la mesure où les dépôts actuels situés en Ville de Fribourg seraient considérés comme inadaptés. Cela ne pourrait bien évidemment pas être fait sans recourir à l'accord de l'entreprise d'auto-partage.

Le potentiel d'utilisation de l'auto-partage pour les déplacements professionnels en lieu et place du véhicule privé est plus important. Comme relevé précédemment, près de deux millions de kilomètres effectués avec les véhicules privés des collaborateurs sont indemnisés chaque année par l'Etat selon la procédure «salaires». A l'instar des expériences menées par le canton de Vaud, il est possible d'envisager qu'à terme, 5 à 10% des déplacements puissent s'effectuer en auto-partage. Des mesures incitatives devraient toutefois être envisagées afin de favoriser l'utilisation du concept et un système de gestion efficace du parc véhicules devrait être assuré par le fournisseur de service. D'un point de vue financier, l'auto-partage présente, pour l'Etat, des coûts moyens similaires à l'indemnisation versée par l'utilisation des véhicules privés.

Aux contraintes énumérées dans le présent rapport, le Conseil d'Etat oppose les avantages indéniables du système de l'auto-partage, notamment en termes de charge environnementale. Il est donc d'avis que le canton de Fribourg se doit également d'envisager cette alternative pour les déplacements de son personnel. Le Conseil d'Etat est ainsi favorable à une utilisation plus large de l'auto-partage au sein de l'administration cantonale. A

cette fin, il a chargé le STE de mener une étude de faisabilité, en collaboration avec les services concernés, dans le but d'évaluer plus précisément les conditions de mise en œuvre d'un système d'auto-partage.

Nous vous invitons à prendre acte de ce rapport.

BERICHT Nr. 114 16. Dezember 2008
des Staatsrats an den Grossen Rat
zum das Postulat Nr. 308.06 Denis Boivin/Jean-François Steiert über CarSharing anstatt Dienstwagen im Interesse des Staates, der Umwelt und der Benützer

Wir unterbreiten Ihnen den Bericht über CarSharing anstatt Dienstwagen im Interesse des Staates, der Umwelt und der Benützer.

1. EINLEITUNG

Mit dem am 15. Februar 2006 eingereichten und begründeten Postulat (TGR S. 316) baten die Grossräte Denis Boivin und Jean-François Steiert den Staatsrat, die Möglichkeit zu prüfen, für einen Teil der Dienstfahrten des Staatspersonals CarSharing einzuführen, wobei die zur Verfügung gestellten Autos sowohl von Verwaltungsangestellten als auch von Privatpersonen genutzt werden können.

Das Kapitel 2.10.2 des kantonalen Verkehrsplans (KVP), den der Staatsrat am 28. März 2006 genehmigt hat, befasst sich mit CarSharing und Fahrgemeinschaften. Durch Fahrgemeinschaften werden die Fahrzeuge besser ausgelastet, was eine Reduktion der Anzahl Fahrzeuge im Verkehr ermöglicht. CarSharing stellt eine interessante Ergänzung zum öffentlichen Verkehrsangebot dar. Die Benutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln können so bei gelegentlichem Bedarf über ein Fahrzeug verfügen. Deshalb sieht der KVP vor, dass der Kanton CarSharing und Fahrgemeinschaften für die Kantonsverwaltung einführt, wenn sich dies finanziell lohnt, und dass in den Regionalzentren und den touristischen Orten die Ansiedlung neuer CarSharing Standorte gefördert wird. Ausserdem ermutigt er auch die Unternehmen, CarSharing in ihren Mobilitätsplan einzubeziehen.

2. HEUTIGE LAGE IN DER KANTONSVERWALTUNG

2.1 Dienstfahrzeuge

Das Amt für Verkehr und Energie (VEA) hat eine Umfrage bei den Dienststellen des Kantons durchgeführt, um eine Bestandesaufnahme der in der Kantonsverwaltung verwendeten Dienstwagen aufzustellen. Über 80% der 70 erfassten Dienstfahrzeuge (ohne Anstalten und Polizei) verfügen über eine Spezialausstattung je nach Aufgabe der betroffenen Dienststellen und können folglich nicht durch ein Standardauto eines CarSharing Programms ausgetauscht werden. Insgesamt kämen für CarSharing nur neun Dienstfahrzeuge in Frage. Diese werden von vier verschiedenen Verwaltungseinheiten ge-

nutzt: Tiefbauamt (TBA), Amt für Umwelt (AfU), Bau- und Raumplanungsamt (BRPA) sowie Amt für Kulturgüter (KGA).

Die durchschnittlichen Kilometerkosten dieser Fahrzeuge wurden gestützt auf die TCS-Tabelle der Kilometerkosten von 2007, den Fahrzeugpreis und die pro Jahr gefahrenen Kilometer (gemäss Angaben der verschiedenen Dienststellen) berechnet. Im Durchschnitt betragen diese Kosten **62 Rappen pro Kilometer**. Für das sparsamste Fahrzeug belaufen sich die Kosten auf 43 Rappen pro Kilometer und für das kostspieligste auf 92 Rappen pro Kilometer. Bei den neuen Dienstfahrzeugen handelt es sich ausschliesslich um saubere Fahrzeuge.

2.2 Fahrten mit einem Privatfahrzeug

Berufsbedingte Fahrten von Staatsangestellten mit einem Privatfahrzeug werden normalerweise gleichzeitig mit der Zahlung des Gehalts entschädigt. In den meisten Fällen stützt sich die Fahrkostenentschädigung auf Artikel 126 des Reglements vom 17. Dezember 2002 über das Staatspersonal (StPR; SGF 122.70.11) und richtet sich nach der Berechnungstabelle im Anhang 2 des erwähnten Reglements, die hier wiedergegeben ist:

Gefahrene km für Dienstreisen seit Kalenderjahresbeginn	Rp. pro km (Stand am 1.1.2000)
von 0 bis 2 000	65
von 2 001 bis 4 000	62
von 4 001 bis 6 000	58
von 6 001 bis 8 000	55
von 8 001 bis 10 000	53
von 10 001 bis 12 000	51
von 12 001 bis 14 000	49
von 14 001 bis 16 000	47
von 16 001 bis 18 000	46
von 18 001 bis 20 000	45
ab 20 001	44
Bei Ausrichtung der Pauschalentschädigung nach Artikel 126 Abs. 2	25

Angeht die Entwicklung des Benzinpreises wurde diese Tabelle auf den 1. Juli 2008 angepasst: Der Grundtarif wurde von 65 auf 70 Rappen pro Kilometer angehoben.

Der Gesamtbetrag der Entschädigungen, die 2006 zusammen mit den Gehältern ausgezahlt wurden, beläuft sich auf 2,1 Millionen Franken. Davon wurden 1,2 Millionen Franken gestützt auf die Berechnungstabelle ausgezahlt. Diese Kosten entsprechen 1,93 Millionen Kilometern. Der durchschnittliche Entschädigungssatz für die Benutzung eines Privatfahrzeugs beträgt somit **62 Rappen pro Kilometer**.

Der Rest der Entschädigungsleistungen verteilt sich auf die Rückerstattung von Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln (150 000 Franken) und die Entschädigung von Fahrten gestützt auf besondere Tarife, die namentlich für die Gendarmerie, das Amt für Wald, Wild und Fischerei sowie für das landwirtschaftliche Institut in Grangeneuve gelten (etwa 625 000 Franken). 2007 wurden zum ersten Mal auch die Mitarbeitenden der Universität gleichzeitig mit der Zahlung des Gehalts entschädigt, wodurch der Betrag für die Rückerstattung der Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf ca. 400 000 Franken stieg.

3. CARSHARING

3.1 Konzept

CarSharing ist ein Konzept, nach dem eine Gesellschaft, eine Genossenschaft, ein Verein oder auch eine Einzelperson einem Benutzerkreis eine Wagenflotte zur Verfügung stellt. Statt über ein persönliches Fahrzeug zu verfügen, das die meiste Zeit nicht gebraucht wird, verfügt das CarSharing-Mitglied über ein Fahrzeug nach Bedarf. Das gleiche Fahrzeug kann so auch von den anderen Mitgliedern benutzt werden. Der unterschiedliche Bedarf der Mitglieder zu unterschiedlichen Tageszeiten stellt den Schlüssel zum Erfolg eines derartigen Konzepts dar.

Das grösste CarSharing Unternehmen in der Schweiz zählt über 70 000 Kunden und knapp 2000 Fahrzeuge an 1050 Standorten. Nicht weniger als 10 Fahrzeugtypen, vom City-Flitzer bis zum Lieferwagen, stehen zur Verfügung, um die verschiedenen Bedürfnisse der Benutzer zu decken. Die Kundinnen und Kunden dieser Firma können jederzeit via Internet oder Telefon ein Fahrzeug für eine bestimmte Zeit ab einem gewählten Standort reservieren. Sie bezahlen danach neben einem jährlichen Abonnementspreis einen im Voraus festgelegten Preis für die Benutzung des Fahrzeugs (die Berechnung berücksichtigt die Dauer und die gefahrene Distanz).

Die Firma bietet auch verschiedene, besonders auf Unternehmen zugeschnittene Abonnemente an. Je nach gewähltem Abonnement kann die Kundenfirma Fahrzeuge zu ihrer exklusiven Nutzung reservieren, oder zu bestimmten Zeiten fest für sich vorreservieren, oder über Fahrzeuge am Firmensitz verfügen, oder sogar die Farbe der Fahrzeuge wählen und ihr Firmenlogo darauf anbringen lassen.

3.2 Preise

Die im vorliegenden Kapitel besprochenen Preise wurden am 8. September 2008 angepasst. Um jedoch die Preise mit den verfügbaren Daten vergleichen zu können, stützen sich die folgenden Schätzungen auf die Tarife, die am 1. September 2007 galten.

3.2.1 Abonnementskosten

Die erwähnte Firma bietet Geschäftskunden zwei Arten von Abonnements an:

- Ein Abonnement für 120 Franken im Jahr mit einer persönlichen Karte, die nur vom Abonnementsinhaber genutzt werden kann;
- Ein Abonnement für 250 Franken im Jahr mit einer übertragbaren Karte, die, wie der Name besagt, auch von anderen Personen als dem Karteninhaber genutzt werden kann. Jede zusätzliche übertragbare Karte kostet 150 Franken pro Jahr.

3.2.2 Grundtarife

Die Tarife schliessen alle Kosten ein (Benzin, Service, Reparaturen, Versicherungen und Abgaben). Nur die Tarife für Economy-Fahrzeuge (klein) und Combi-Fahrzeuge (mittel) sind in der folgenden Tabelle aufgeführt,

da hauptsächlich diese Fahrzeugtypen von der Kantonsverwaltung allenfalls benötigt werden. Das Angebot entspricht einer Standardnutzung (keine fest vorreservierten Tageszeiten).

Fahrzeug-Kategorie	Stundentarif			Kilometertarif	
	Mo-Do 7-23 Uhr Fr 7-15 Uhr	Fr 15-23 Uhr Sa-So 7-23 Uhr	Mo-So 23-7 Uhr	1-100 km	ab 101 km
Economy	2,35	2,70	0,60	0,53	0,30
Combi	2,61	3,00	0,60	0,61	0,35

Tarife vom 01.09.2007. Preise in CHF.

Ab einem Umsatz von 6000 Franken pro Jahr wird ein Rabatt gewährt. Ab 9000 Franken beträgt der Rabatt 20%.

3.2.3 Höhere Tarife

Diese Tarife gelten für Firmen, die eines oder mehrere Fahrzeuge zu bestimmten Zeiten für ihre exklusive Nutzung vorreservieren. Während der übrigen Zeit können diese Fahrzeuge von den restlichen Abonnenten genutzt werden.

Fahrzeug-Kategorie	Stundentarif			Kilometertarif	
	Mo-Do 7-23h Fr 7-15h	Fr 15-23h Sa-So 7-23h	Mo-So 23-7h	1-100 km	ab 101 km
Economy	1,54	2,70	0,60	0,36	0,30
Combi	1,71	3,00	0,60	0,42	0,35

Tarife vom 01.09.2007. Preise in CHF.

Die Tarife fallen tiefer aus, allerdings werden die vorreservierten Zeiten in Rechnung gestellt.

3.3 Lage im Kanton Freiburg

Bis heute verfügt das erwähnte CarSharing Unternehmen im Kanton Freiburg über 13 Standorte (6 in Freiburg, 2 in Kerzers, 2 in Schmitten, 1 in Murten, 1 in Düdingen und 1 in Marly). Insgesamt stehen 24 Fahrzeuge zur Verfügung. 10 Fahrzeuge sind am Bahnhof Freiburg stationiert, 3 am Bahnhof Murten und 1 an allen anderen Standorten. Einen Überblick über die Standorte bietet die folgende Tabelle:

Standort	Anz. Fahrzeuge
Düdingen Bahnhof BLS	1
Freiburg Bahnhof SBB	10
Freiburg Pfarrei St. Thérèse	1
Freiburg Schönberg / Rte de la Cité-Bellevue	1
Freiburg Jugendherberge	1
Freiburg Planche-Inférieure	1
Freiburg Bourg / Pierre-Aeby	1
Kerzers Bahnhof BLS	1
Kerzers Gemeindeplatz	1
Schmitten Bahnhof BLS	1
Schmitten Gemeindehaus	1
Murten/Morat Bahnhof BLS	3
Marly (FR) Parking Halle polyvalente	1

Zum Vergleich: Im Kanton Neuenburg befinden sich 6 Standorte, im Kanton Wallis 8, im Kanton Waadt 54 und im Kanton Bern 154.

3.4 Nutzung des Angebots durch Unternehmen und öffentliche Verwaltungen

Über 2100 Unternehmen nutzen bereits die Dienstleistungen des schweizerischen Marktleaders (die Post, UBS, SBB, Siemens, Emmi, Coop, Ikea, usw.). Unter den öffentlichen Verwaltungen sind die Kantone Waadt, Zug, Luzern, Aargau, Baselstadt und Uri sowie die Bundesverwaltung, Kunden des Unternehmens, wie aus der folgenden Tabelle hervorgeht:

Kanton	Anz. vor-reservierte Fahrzeuge	Anz. Stunden 2006	Anz. Kilometer 2006	Anz. Kilometer pro reservierte Stunde 2006
Aargau	0	13 845	129 446	9,35
Baselstadt	6	7 422	30 448	4,10
Luzern	4	33 122	211 341	6,38
Uri	3	7 985	76 485	9,58
Zug	6	16 555	53 756	3,25
Waadt – DINF	8	11 742	121 358	10,34

Die effektiven Kosten von CarSharing sind nur im Kanton Waadt bekannt. 2006 beliefen sie sich im Durchschnitt auf **65 Rappen pro Kilometer**. In diesem Kanton verfügt das «Département des infrastructures» (DINF) über acht Fahrzeuge, die montags bis freitags von 8.30 bis 17 Uhr fest reserviert sind. Zwei weitere Fahrzeuge befinden sich am gleichen Standort, aber ohne vorreservierte Zeiten. Die Dienstfahrzeuge des DINF wurden mit der Einführung von CarSharing verkauft. Auffällig ist, dass die Dienststellen der Aargauer Kantonsverwaltung zwar über keine vorreservierten Fahrzeuge verfügen, aber mehr Kilometer im CarSharing fahren als die des Kantons Waadt, die über vorreservierte Fahrzeuge verfügen (siehe oben stehende Tabelle).

Die Einführung von CarSharing im DINF wurde durch eine Reihe von Massnahmen begleitet, die zum Ziel hatten, CarSharing und die Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln bei den Mitarbeitenden zu fördern. Folgende Massnahmen sind besonders erwähnenswert:

- Berufliche Dienstfahrten mit dem Privatauto werden nur noch den Mitarbeitenden erlaubt, die pro Jahr mindestens 3000 km zurücklegen.
- Eine neue Regelung für die Zuteilung von Parkplätzen für Mitarbeitende wurde aufgestellt.
- Auf die Jahresabonnemente von SBB, TL und Parc+Rail wird ein Rabatt von 10% gewährt (gültig auch für Ehepartner und Kinder).
- Durch Gewährung von Vorzugspreisen für private Fahrten wird CarSharing gefördert.

Um die reservierten Fahrzeuge besser auszulasten, stellt das DINF den anderen Kantonsdepartementen die acht vorreservierten Fahrzeuge ebenfalls zur Verfügung. Jeder Kilometer, den ein Mitarbeiter einer Dienststelle ausserhalb des DINF zurücklegt, wird mit 64 Rappen in Rechnung gestellt, was der geltenden Kilometerentschädigung in der Waadtländer Kantonsverwaltung für Fahrten mit dem Privatfahrzeug entspricht. 2006 kamen die Kilometerkosten dem Kanton Waadt also praktisch gleich hoch zu stehen, ob die Fahrten nun per CarSharing (65 Rappen) oder mit einem Privatfahrzeug (64 Rappen) zurückgelegt wurden.

Nach dreijähriger Nutzung stellen die im CarSharing zurückgelegten Kilometer ungefähr 20% der gesamten Kilometer dar, die von den Dienststellen zurückgelegt werden, die sich dem Konzept angeschlossen haben. Die übrigen Kilometer werden mit dem Privatfahrzeug zurückgelegt.

Die Einsparungen des DINF (etwa 100 000 Franken pro Jahr) ergeben sich hauptsächlich aus der neuen Parkplatzverwaltung. Dank der Regelung über die Vergabe von Parkplätzen muss das DINF nämlich rund dreissig Plätze weniger mieten; bei 150 Franken pro Parkplatz ergibt dies eine Einsparung von ca. 54 000 Franken. Ausserdem vermietet das DINF die Parkplätze für die 10 zur Verfügung gestellten Fahrzeuge an das CarSharing Unternehmen für je 200 Franken pro Monat, dies ergibt eine Einnahme von 24 000 Franken pro Jahr.

3.5 CarSharing: Die Vorteile

Aus der vorangegangenen Analyse gehen klar die folgenden Vorteile hervor:

- Das Flottenmanagement (Anschaffung, Versicherungen, Reparaturen usw.) ist nicht mehr Aufgabe der Dienststellen. Diese können sich somit voll und ganz auf ihre Hauptaufgaben konzentrieren, ohne sich dabei um den Unterhalt der Fahrzeuge oder deren Anschaffung kümmern zu müssen.
- Die CarSharing Fahrzeuge können von allen in der Schweiz verfügbaren Standorten aus benutzt werden. Es ergeben sich also völlig neue Nutzungsmöglichkeiten in Kombination mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. So könnte zum Beispiel der Grossteil einer Strecke mit dem Zug und der letzte Streckenabschnitt, wo die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr nicht mehr ausreicht, mit einem CarSharing Fahrzeug zurückgelegt werden.
- Im interkantonalen Vergleich ist der Kanton Freiburg eher unzureichend mit CarSharing Standorten ausgestattet. Eine umfangreiche Nutzung von CarSharing durch die Kantonsverwaltung könnte allerdings dazu beitragen, dass das System im Kanton weiter ausgebaut wird, so wie es auch im KVP angestrebt wird.
- Die Mitarbeitenden müssen für Geschäftsreisen nicht mehr ihre Privatfahrzeuge benutzen und diese somit nicht mehr am Arbeitsplatz bereit haben.

3.6 CarSharing: Die Nachteile

CarSharing weist eigentlich fast keine Nachteile auf. Die notwendige Vorreservation der Fahrzeuge könnte allenfalls eine Schwachstelle sein und, wenn die Autos von mehreren Dienststellen gleichzeitig genutzt werden, könnten auch die Auswahl oder die Verfügbarkeit des Fahrzeugstandortes, der ja für die Mitarbeitenden möglichst rasch zu erreichen sein sollte, eine Schwierigkeit darstellen. Die Nachteile des Konzeptes hängen also vor allem vom vorgesehenen Benutzerkreis ab. Möglicherweise könnte es auch beim Flottenmanagement zu Problemen kommen, wenn sich herausstellt, dass nicht nur die Dienststellen auf CarSharing zurückgreifen, die auch gegenwärtig von den Dienstfahrzeugen Gebrauch machen, sondern auch die Mitarbeitenden, die ihre Dienstreisen für gewöhnlich mit dem Privatauto unternehmen.

4. CARSHARING IN DER KANTONSVERWALTUNG

4.1 Dienstfahrzeuge

Zur Erinnerung: Die durchschnittlichen Kosten pro zurückgelegtem Kilometer für die neun registrierten Dienstwagen belaufen sich auf 62 Rappen; das ist fast der gleiche Betrag wie der, der in der Waadtländer Kantonsverwaltung für CarSharing erfasst wurde (65 Rappen/Kilometer). Mit 92 Rappen pro Kilometer verursacht das kostspieligste Dienstfahrzeug deutlich höhere Kosten. Ein progressives Umsatteln auf CarSharing liegt also durchaus im Bereich des Möglichen, vor allem wenn jährlich nicht all zu viele Kilometer zurückgelegt werden (weniger als 15 000 Kilometer pro Jahr). Werden alle neun in Frage kommenden Dienstwagen (Dienstwagen ohne Spezialausstattung) ausgetauscht, fallen die durchschnittlichen Kilometerkosten um ein paar Prozent höher aus.

4.2 Benutzung des Privatfahrzeugs

Gemäss Erfahrungen anderer Kantonsverwaltungen entsprechen die Fahrkosten mit CarSharing ungefähr den Abgeltungen, die für die Dienstfahrten mit Privatfahrzeugen ausbezahlt werden. Die Nutzung von CarSharing für Dienstfahrten hat also kaum höhere Kosten zur Folge. Aus den Erfahrungen des Kantons Waadt wird jedoch deutlich, dass nur ein Teil der mit Privatfahrzeugen zurückgelegten Dienstfahrten durch CarSharing ersetzt werden kann. Gestützt auf diese Feststellung und unter Annahme einer allgemeinen Anwendung in der Freiburger Kantonsverwaltung, kann davon ausgegangen werden, dass CarSharing für ca. 5 bis 10% aller mit Privatfahrzeugen zurückgelegten Kilometer (zwischen 96 500 und 193 000 Kilometer pro Jahr) in Frage käme. Mit den entsprechenden Fördermassnahmen, wie diese auch im Kanton Waadt angewandt wurden, könnte jedoch durchaus eine stärkere Nutzung erzielt werden. Für präzisere Einschätzungen müsste eine ergänzende Studie durchgeführt werden.

5. SCHLUSS

Die vorliegende Studie bestätigt, dass CarSharing für die Kantonsverwaltung durchaus in Frage kommt, und zwar nicht nur als Ersatz der selten benutzten Dienstfahrzeuge, sondern auch als Ersatz der für Dienstreisen verwendeten Privatfahrzeuge.

Anhand einer Umfrage bei den Dienststellen des Kantons konnte eine Bestandsaufnahme der Dienstfahrzeuge der Kantonsverwaltung durchgeführt werden, bei der sich herausstellte, dass sich nur etwa zehn Fahrzeuge für CarSharing eignen (vier Dienststellen). Wird eine jährliche Kilometerzahl von 15 000 Kilometern nicht überschritten, so ist das CarSharing System gegenüber dem Dienstfahrzeug klar im Vorteil. Der Kanton Freiburg könnte sich also für ein CarSharing Programm entscheiden und seine Dienstfahrzeuge Schritt für Schritt austauschen. Entscheidet sich der Kanton für diese Lösung, so müssten vorderhand verschiedene Schwierigkeiten abgeklärt werden, namentlich in Bezug auf den Standort der Dienststellen, deren Dienstfahrzeuge ersetzt werden sollen. Die vier betroffenen Dienststellen befinden sich gegenwärtig an sehr unterschiedlichen Orten in der Stadt

Freiburg. Der Standort der CarSharing Fahrzeuge müsste also sorgfältig ausgewählt werden, falls die derzeitigen Standorte ungeeignet sind. So oder so braucht es für die Bestimmung des Standorts das Einverständnis des Car-Sharing Unternehmens.

Was die Dienstfahrten betrifft, so verfügt CarSharing im Vergleich zu den Privatfahrzeugen über ein grösseres Nutzungspotential. Wie zuvor festgestellt wurde, werden vom Kanton zusammen mit den Gehaltsauszahlungen jedes Jahr an die zwei Millionen Kilometer abgegolten, die von den Mitarbeitenden mit Privatfahrzeugen zurückgelegt wurden. Die Erfahrungen des Kantons Waadt zeigen, dass es durchaus möglich ist, 5 bis 10% der Fahrten mit CarSharing zu absolvieren, sobald sich das System etabliert hat. Damit CarSharing von den Mitarbeitenden auch genutzt wird, müssen Fördermassnahmen vorgesehen werden. Ausserdem muss der Leistungsanbieter ein effizientes System für das Management der Fahrzeugflotte gewährleisten. Die Durchschnittskosten für den Kanton

fallen mit CarSharing ähnlich hoch aus wie für die Abgeltung für die Benutzung der Privatfahrzeuge.

Den negativen Aspekten in diesem Bericht hält der Staatsrat die unbestreitbaren Vorteile von CarSharing entgegen, namentlich was die Umweltbelastung betrifft. Er ist der Meinung, dass auch der Kanton Freiburg diese Alternative für die Dienstfahrten seines Personals ernsthaft ins Auge fassen sollte. Der Staatsrat spricht sich also klar für eine breitere Nutzung von CarSharing innerhalb der Kantonsverwaltung aus. Deshalb hat er das VEA beauftragt, in Zusammenarbeit mit den betroffenen Dienststellen eine Machbarkeitsstudie durchzuführen, um die Umsetzungsbedingungen eines CarSharing Systems genauer zu untersuchen.

Wir bitten Sie, diesen Bericht zur Kenntnis zu nehmen.
