



DIR/Projet du 31.03.2026

31 mars 2026

Rapport 2025-DSJS-212

Rapport explicatif accompagnant l'avant-projet de loi modifiant la loi sur l'imposition des véhicules automobiles et des remorques (LIVAR)

Nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport explicatif accompagnant l'avant-projet de loi modifiant la loi sur l'imposition des véhicules automobiles et des remorques (LIVAR).

Table des matières

1	Origine de la proposition et nécessité du projet	2
1.1	Révision totale de la LIVAR de 2021	2
1.2	Emergence de nouvelles problématiques	2
1.2.1	Motion « Pour une suppression basée sur l'IPC »	3
1.2.2	Motion « Pour une taxation automobile cohérente avec la transition énergétique »	3
2	Principales propositions	3
2.1	Modification de l'art. 9 LIVAR	3
2.1.1	Suppression de l'indexation IPC	3
2.1.2	Adaptation sur proposition du Conseil d'Etat selon des critères objectifs	3
2.1.3	Adaptation ordinaire tous les cinq ans et adaptations extraordinaires en tout temps	3
2.2	Modification de l'art. 11 LIVAR	4
2.2.1	Réduction pour motorisations propres	4
3	Commentaire des articles	4
3.1	Modifications de la loi sur l'imposition des véhicules automobiles et des remorques (LIVAR)	4
4	Conséquences du projet	5

1 Origine de la proposition et nécessité du projet

1.1 Révision totale de la LIVAR de 2021

La loi sur l'imposition des véhicules automobiles et des remorques (LIVAR ; RSF 635.4.1) a fait l'objet d'une révision totale adoptée par le Grand Conseil le 11 février 2021 et entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2022. En substance, la réforme a introduit trois piliers du système actuel applicable aux véhicules à moteur dont le poids total est inférieur ou égal à 3500 kg :

- > un impôt de base fondé sur la puissance (kW) ;
- > une réduction selon l'étiquette-énergie (OFEN) ;
- > une réduction pour les motorisations propres (électrique, hydrogène, hybride, gaz).

Cette révision n'a toutefois pas modifié le mécanisme d'adaptation tarifaire, lié à l'évolution de l'indice des prix à la consommation (ci-après : IPC).

1.2 Emergence de nouvelles problématiques

Plusieurs évolutions ont mis en lumière les limites du dispositif prévu par la LIVAR révisée de 2021. Tout d'abord l'adaptation du tarif selon l'évolution de l'IPC, qui s'est traduite en 2025 par une hausse de 5,2 %, est difficilement compréhensible pour la population et non justifiée par l'évolution technologique ou structurelle du parc automobile.

La révision des étiquettes-énergie attribuées par l'Office fédéral de l'énergie (ci-après : OFEN) a en outre entraîné dès 2025 le déclassement d'environ 4'500 véhicules électriques, rendant la réduction liée à l'étiquette-énergie A largement inopérante et révélant une étroite dépendance de la LIVAR à l'égard de paramètres fédéraux non maîtrisés.

Ces constats ont généré une incompréhension croissante du public face à des hausses automatiques ou à des reclassements qui ont entraîné des répercussions importantes sur la charge fiscale des détenteurs de véhicules.

La présente révision s'inscrit dans la continuité de la réforme structurelle intervenue en 2021. Elle fait suite à de nouvelles interventions parlementaires ayant mis en évidence les limites du mécanisme d'adaptation des tarifs mentionnées ci-dessus.

1.2.1 Motion « Pour une suppression de l'indexation basée sur l'IPC »

Le 26 juin 2025, le Grand Conseil a accepté la motion « Pour une suppression de l'indexation basée sur l'IPC »¹ demandant la suppression de l'adaptation des tarifs selon l'évolution de l'IPC et la mise en place d'un mécanisme d'ajustement fondé sur des critères économiques ou techniques objectifs. Les auteurs de la motion ont soutenu que le recours à l'IPC pour augmenter l'imposition des véhicules automobiles ne repose sur aucune logique économique propre à la fiscalité automobile. Ce constat a été partagé par le Conseil d'Etat, qui a rappelé que le choix de l'IPC n'était pas motivé dans le message accompagnant la dernière révision de la LIVAR et qu'il était déjà inscrit dans la révision de la loi de 1989, ce qui lui confèrait une dimension avant tout historique plutôt qu'économique.

Les motionnaires ont également proposé de limiter les adaptations à une fois tous les cinq ans, avec une entrée en vigueur au plus tôt six mois après la décision du plénum, proposition que le Conseil d'Etat a soutenue tout en demandant de pouvoir y déroger, dans des circonstances exceptionnelles.

1.2.2 Motion « Pour une taxation automobile cohérente avec la transition énergétique »

La motion « Pour une taxation automobile cohérente avec la transition énergétique »² proposait de remplacer la taxation basée sur la puissance par un modèle plus pertinent, fondé sur les émissions de CO₂ ou la consommation équivalente en essence afin de récompenser les véhicules les moins polluants et en appliquant une réduction sur la base de l'étiquette Energie attribuée au moment de l'achat du véhicule. Le motionnaire proposait également un alignement de la politique fiscale fribourgeoise sur celle des autres cantons.

Dans sa réponse, le Conseil d'Etat a proposé le rejet et trois mesures ont été présentées pour répondre à la motion. Considérant que les pistes avancées répondaient aux objectifs de la motion, celle-ci a été retirée.

2 Principales propositions

2.1 Modification de l'art. 9 LIVAR

2.1.1 Suppression de l'indexation IPC

Le présent projet de révision prévoit de modifier l'article 9 LIVAR afin de supprimer l'adaptation du tarif à l'IPC. Il est proposé de la remplacer par une justification objective basée sur des arguments techniques et/ou économiques.

2.1.2 Adaptation sur proposition du Conseil d'Etat selon des critères objectifs

Un grand nombre de critères économiques et/ou techniques peuvent justifier une adaptation, partielle ou totale, des positions tarifaires. Sur le plan économique, l'évolution de l'effectif du parc automobile, du nombre de véhicules bénéficiant d'une réduction et du montant cumulé de ces réductions, de même que la répartition des véhicules dans les différentes fourchettes tarifaires, constituent des éléments déterminants. S'y ajoutent l'évolution de l'IPC, qui influence le budget de l'Etat. Dans le nouveau système envisagé, l'IPC ne serait ainsi plus le seul facteur d'ajustement, mais deviendrait un critère parmi d'autres que le Conseil d'Etat pourrait invoquer pour motiver une adaptation du tarif. Les écarts de fiscalité avec les cantons voisins doivent également être pris en compte.

Sur le plan technique, certains changements peuvent également rendre nécessaire un ajustement des tarifs, tels que l'apparition de nouveaux types de motorisation ou de carburant, l'arrivée de nouvelles catégories de véhicules, ou encore des modifications fédérales touchant la classification des véhicules, leurs limites de poids ou leurs dimensions.

L'ensemble de ces éléments permettra au Conseil d'Etat de fonder toute adaptation tarifaire sur des arguments économiques et/ou techniques objectifs.

2.1.3 Adaptation ordinaire tous les cinq ans et adaptations extraordinaires en tout temps

Dans la mesure où l'adaptation des tarifs repose sur une pluralité de critères, il est nécessaire d'assouplir également les règles encadrant la fréquence de ces adaptations. Le principe d'une révision au maximum tous les cinq ans

demeure pertinent. Il doit toutefois être possible pour le Conseil d'Etat d'y déroger, dans des circonstances extraordinaires, en soumettant une proposition d'ajustement au Grand Conseil indépendamment du délai écoulé.

2.2 Modification de l’art. 11 LIVAR

2.2.1 Réduction pour motorisations propres

Il est proposé de supprimer la réduction de 30 % liée à l’étiquette-énergie A. En contrepartie les incitations en faveur des motorisations électriques ou hydrogène seront renforcées et leur réduction permanente portée de 30 % à 50 %. La réduction applicable aux véhicules hybrides ou à gaz sera, quant à elle, augmentée de 15 % à 20 %.

	Réalisé 2024 avec octroi de la réduction de 30 % étiquette Energie A			Simulation 2027 selon projet ci-dessus	
Motorisation	Nombre (1)	Montant (2)	Réduction	Nombre (3)	Montant (4)
Thermique	15 800	1 800 000	Néant	0	0
Electrique* ou hydrogène	5800	1 240 000	30 % → 50 %	14 500	2 100 000
Hybride ou gaz	3200	380 000	15 % → 20 %	33 000	850 000
Total	24 800	3 420 000		47 500	2 950 000

* En 2025, 4500 unités ont été déclassées de la catégorie A à une classe inférieure

(1) Nombre de véhicules ayant bénéficié de la réduction de 30 % (étiquette Energie A) en 2024

(2) Réductions accordées

(3) Nombre de véhicules qui bénéficieront d’une augmentation de réduction, y compris une estimation des véhicules neufs mis en circulation en 2026 et 2027

(4) Réductions accordées compte tenu des taux ajustés (+ 20 % électrique et + 5 % hybride)

3 Commentaire des articles

3.1 Modifications de la loi sur l'imposition des véhicules automobiles et des remorques (LIVAR)

Art. 9 Adaptation du tarif

L’alinéa 1 confère explicitement au Conseil d'Etat la compétence de proposer au Grand Conseil une adaptation du tarif de l’impôt sur les véhicules, par voie de décret, lorsque des motifs économiques et/ou techniques objectifs le justifient.

Il vise ainsi à élargir et clarifier les fondements d’une adaptation tarifaire, en permettant au Conseil d'Etat de s’appuyer sur un ensemble de critères pertinents tels que :

- > l’évolution de la composition du parc automobile (poids, puissance, types de motorisation) ;
- > la progression du nombre de véhicules bénéficiant d’une réduction et l’impact financier des réductions octroyées ;

¹ Motion 2025-GC-13 Collomb Eric, Bortoluzzi Flavio, Loi sur l'imposition des véhicules (LIVAR) : pour une suppression de l'indexation basée sur l'IPC

² Motion 2025-GC-67 Savary Daniel, Loi sur l'imposition des véhicules (LIVAR) : pour une taxation automobile cohérente avec la transition énergétique

-
- > les changements technologiques (nouvelles motorisations, nouvelles catégories de véhicules) ;
 - > les modifications du droit fédéral (classification OETV, limites de poids, dimensions) ;
 - > les écarts de fiscalité avec les cantons voisins.

L'alinéa 2 fixe le cadre temporel dans lequel les adaptations tarifaires ordinaires peuvent intervenir, soit au maximum une fois tous les cinq ans, avec une entrée en vigueur différée d'au moins six mois après l'adoption du décret par le Grand Conseil.

L'alinéa 3 introduit une clause de flexibilité permettant au Conseil d'Etat de proposer une adaptation du tarif en tout temps, pour autant que des circonstances extraordinaires le justifient. Cette disposition constitue un complément essentiel au principe de révision quinquennale prévu à l'alinéa 2, en évitant que le mécanisme d'adaptation ne devienne trop rigide ou qu'il empêche une réaction adéquate à des événements imprévus.

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

L'alinéa 2 renforce les mesures incitatives en faveur des motorisations propres. Les véhicules entièrement électriques ou à hydrogène bénéficient désormais d'une réduction de 50 %, conformément à la volonté du Conseil d'Etat d'encourager les technologies à très faibles émissions.

Les véhicules hybrides, à gaz ou assimilables bénéficient pour leur part d'une réduction de 20 %, soit une légère augmentation du taux antérieur. Cette adaptation tient compte de leur profil environnemental intermédiaire tout en assurant une cohérence avec la stratégie cantonale visant à soutenir les motorisations les moins polluantes.

4 Conséquences du projet

Le projet n'entraîne aucune dépense supplémentaire pour l'administration, l'Office de la circulation et de la navigation ayant confirmé qu'il ne nécessite ni ressources additionnelles, ni adaptations organisationnelles particulières. Sur le plan financier, la modification du mécanisme d'adaptation des tarifs est neutre, puisqu'elle ne modifie pas les montants de l'impôt mais uniquement la procédure et les critères permettant leur révision future. Enfin, le projet permet de mieux anticiper les impacts liés à l'évolution du parc automobile et aux technologies émergentes, assurant une cohérence accrue entre la charge fiscale et la réalité économique et technique du domaine automobile.