

MESSAGE N° 201 29 juin 2010
du Conseil d'Etat au Grand Conseil
accompagnant le projet de loi modifiant la loi sur
l'imposition des véhicules automobiles et des
remorques (mesures fiscales incitatives en faveur
des voitures de tourisme efficientes en matière
d'énergie et d'environnement)

Nous avons l'honneur de vous soumettre le message accompagnant le projet de loi modifiant la loi sur l'imposition des véhicules automobiles et des remorques (mesures fiscales incitatives en faveur des voitures de tourisme efficientes en matière d'énergie et d'environnement).

1. GÉNÉRALITÉS

1.1 Par motions, les députés Yvan Hunziker et Fritz Glaser (M. 1023.07), puis les députés Moritz Boschung et Katharina Thalman-Bolz (M. 1034.07) (avec 16 cosignataires), ont demandé à ce que l'imposition des véhicules automobiles ne soit plus effectuée en fonction de la cylindrée, mais de la consommation et des émissions polluantes. Les députés Moritz Boschung et Katharina Thalman ont spécialement demandé l'introduction de l'étiquette Environnement dès 2010, avec une réduction de l'imposition des véhicules propres sur la base de ce nouveau système.

Dans sa réponse du 11 février 2008, le Conseil d'Etat a proposé d'accepter ces motions. Il s'est engagé à présenter (jusqu'en 2009) 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 fonction 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.

Lors de sa séance du 18 juin 2010, le Conseil fédéral a décidé de maintenir l'étiquette Energie pour les voitures de tourisme en l'améliorant. Il renonce à introduire l'étiquette Environnement; le résultat de la consultation réalisée en 2009 présente des avis par trop divergents.

1.2 La fiscalité fédérale relative aux véhicules

1.2.1 Aperçu des principaux impôts et taxes grevant les véhicules

Un impôt fédéral unique correspondant à 4% de la valeur du véhicule est prélevé lors de l'introduction sur le marché national. Par ailleurs, le conducteur verse indirectement à la Confédération un impôt à la consommation; il s'agit de l'impôt sur les huiles minérales (de 74 à 76 centimes selon le type de carburant) qui est intimement lié au nombre de kilomètres parcourus et à l'efficacité du véhicule. En sus, un prélèvement de 1,5 centime par litre de carburant a été introduit par les milieux économiques au 1^{er} octobre 2005, avec pour objectif une réduction des émissions de CO₂. Finalement, le détenteur d'un véhicule doit encore s'acquitter d'un impôt fixe perçu par le canton d'immatriculation.

1.2.2 Evolution à court et à moyen terme de la fiscalité fédérale

Suite à l'initiative du canton de Berne déposée en 2005, une révision de la loi fédérale du 21 juin 1996 sur l'imposition des véhicules automobiles (Limpauto; RS 641.51) devrait entrer en vigueur à court terme. Il est prévu de verser un bonus après la première mise en circulation d'un véhicule automobile à fort rendement énergétique et peu polluant. Les ressources financières nécessaires proviendront des excédents de recettes (390 millions) générés par une augmentation du taux de l'impôt, qui passera de 4 à 8%. Il s'agit d'un modèle neutre sur le plan budgétaire.

Le 1^{er} juillet 2008, l'impôt sur les huiles minérales (Limpmin; RS 641.61) a fait l'objet d'une adaptation. Elle a permis de promouvoir fiscalement les carburants issus de matières premières renouvelables par une exonération totale ou partielle; quant à l'imposition du gaz naturel, elle a été réduite de 40 centimes par litre d'équivalent essence. Afin de garantir la neutralité budgétaire, il a été nécessaire d'augmenter la charge fiscale de l'essence de 1,5 centime par litre. Cette augmentation pourrait être majorée jusqu'à 6 centimes au maximum à long terme.

A ce jour, les carburants ne sont pas intégrés dans la loi fédérale sur la réduction du CO₂ (Loi sur le CO₂, RS 641.71). Cette loi en est cours de révision; le Conseil national propose de maintenir cette situation. Quant au prélèvement volontaire de 1,5 centime par litre de carburant opéré par la Fondation Centime Climatique, il devrait être poursuivi.

Finalement, afin de répondre à l'initiative populaire des Jeunes Verts contre les 4x4, le Conseil fédéral prévoit d'introduire des valeurs limites d'émission de CO₂ pour les nouvelles voitures mises sur le marché. Les importateurs de véhicules dépassant en moyenne une valeur cible seront financièrement sanctionnés. L'émission moyenne de CO₂ des voitures neuves immatriculées en 2009 était de 167 grammes au km (g/km). Cette mesure devrait permettre d'atteindre 130 g/km d'ici 2015. A fin mai 2010, le Conseil national s'est prononcé: il souhaite une réduction moins importante, à savoir 150 g/km.

1.3 Fiscalité cantonale

Conformément à la LIVA, les voitures de tourisme sont imposées selon la cylindrée. La majorité des cantons utilise cette base de calcul, ou encore le poids total maximum autorisé. En comparaison nationale, la charge fiscale fribourgeoise se situe dans une fourchette comprise entre 107 et 122 points (moyenne suisse = 100 points). Au niveau du classement ordinal (premier rang = charge fiscale la plus élevée), les voitures de tourisme dont la cylindrée est comprise entre 1000 et 2800 cm³ se logent entre le 7^e et le 9^e rang. Entre 3000 et 4500 cm³, elles se situent du 4^e au 6^e rang. La pression fiscale fribourgeoise pour les véhicules de forte cylindrée est lourde et remplit les objectifs de l'adaptation tarifaire réalisée en 2000. Le tarif actuel concernant les voitures automobiles, les tracteurs à sellette légers, les tracteurs et véhicules utilitaires jusqu'à 999 kg de charge utile figure au chiffre 9 de l'Annexe de la LIVA; il est reproduit en annexe du présent message (cf. Annexe I).

Depuis le 1^{er} janvier 2005, les détenteurs de voitures ou de motocycles hybrides (carburant-électricité) ou fonctionnant exclusivement à l'électricité, au biogaz ou au

gaz naturel bénéficient d'une réduction fiscale de 30% (cf. art. 1b de l'arrêté du 22 avril 1997 d'exécution de la LIVA; RSF 635.4.11).

2. L'ÉTIQUETTE ÉNERGIE ET LE MODÈLE DE RABAIS NATIONAL

2.1 L'étiquette Energie

Depuis 2002, toutes les voitures de tourisme proposées à la vente en Suisse sont pourvues d'une étiquette Energie qui informe sur la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ d'une voiture (cf. l'ordonnance du Conseil fédéral du 7 décembre 1998 sur l'énergie, RS 730.01 et l'ordonnance du DETEC du 8 septembre 2004 sur les données figurant sur l'étiquette Energie des automobiles, RS 730.011.1). Les voitures sont classées dans l'une des 7 catégories énergétiques (A à G) également appliquées aux équipements ménagers. Il est prévu d'améliorer à court terme cette étiquette. D'une part, les données sur les émissions de CO₂ et la consommation d'énergie seront présentées de façon plus claire. D'autre part, les voitures électriques et les véhicules roulant aux biocarburants pourront également être évalués.

Le Conseil fédéral a envisagé de remplacer l'étiquette Energie par l'étiquette Environnement. Cette dernière aurait également pris en compte l'impact écologique global d'un véhicule par kilomètre parcouru. Les avis reçus au cours de la procédure de consultation, qui a eu lieu en été 2009, ont été des plus divers. Alors que les cantons ont soutenu le projet, les principales organisations consultées l'ont remis en question. Les associations automobiles et économiques ont critiqué l'introduction des unités de charge écologique. Les associations de protection de l'environnement ont, quant à elles, déploré la trop grande influence de l'efficacité énergétique sur l'attribution des catégories. Le 18 juin 2010, le Conseil fédéral a renoncé à substituer l'étiquette Environnement à l'étiquette Energie.

2.2 Les recommandations de l'asa et de la CCDJP (considérations tirées de la brochure de l'asa intitulée «Modèle de rabais pour la taxe cantonale sur les véhicules automobiles pour la promotion de voitures efficaces en matière d'énergie et d'environnement»)

L'Association des services des automobiles de Suisse (asa) a édicté le 2 juillet 2007 des Recommandations visant l'introduction d'un modèle de rabais pour la taxe cantonale sur les véhicules automobiles dans le but de promouvoir des voitures efficaces en matière d'énergie et d'environnement. Ces recommandations ont été approuvées en novembre 2007 par la Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police (CCDJP).

En résumé, le modèle de l'asa s'aligne sur l'étiquette Energie. Dans ce modèle, auraient droit à un rabais, les voitures de tourisme, à compter de leur première mise en circulation, qui, à ce moment, affichent une catégorie d'efficacité A. Le rabais est lié au véhicule et son montant s'élève au minimum à 50% et au maximum à 100% de la taxe cantonale sur les véhicules à moteur. Il serait limité dans le temps (3 à 4 ans) et sa durée ne pourrait être ni interrompue, ni prolongée. Financièrement, il devrait en résulter un rabais cumulé d'environ 1000 francs pour obtenir un effet interventionniste approprié. Une étude

de l'EPFZ réalisée en 2007 a démontré la légitimation scientifique de ce modèle de rabais (P. de Haan «Anreizsysteme beim Neuwagenkauf: Wirkungsarten, Wirksamkeit und Wirkungseffizienz»).

Le financement du rabais doit être basé sur la neutralité des recettes. Deux variantes de financement sont proposées:

- Variante 1: Le financement est assuré par un léger relèvement de l'impôt de base. Dans ce cas, il n'y a pas d'effet interventionniste supplémentaire. Tous les véhicules sont impliqués.
- Variante 2: Le financement est réalisé par l'imposition des véhicules dont l'étiquette Energie appartient aux catégories d'efficacité F et G. On crée ainsi des incitations supplémentaires pour les nouveaux véhicules et des désavantages pour les véhicules F et G. Pour arriver à la neutralité des recettes, il est judicieux d'agencer les conditions du bonus et du malus de manière similaire (par ex. moment de la mise en circulation, limitation dans le temps).

Le système fiscal existant dans les cantons, avec les bases de calcul en vigueur, n'est pas touché par ce système de rabais. La base de calcul actuelle continue d'être utilisée pour l'ensemble des véhicules. Ce modèle affecte cependant le système d'imposition existant en ce sens que le rabais à accorder représente un abattement fiscal, lequel a pour corollaire une diminution des rentrées fiscales. Cette baisse peut être compensée en vertu du principe de la neutralité des recettes, les impôts existants étant relevés pour financer le rabais à accorder.

A remarquer que dans ce modèle, les véhicules à propulsion alternatifs (par ex. les véhicules hybrides) ou à carburants alternatifs (gaz, carburant bio, véhicules électriques) sont en principe traités comme les véhicules à essence ou diesel. C'est leur attribution à une catégorie d'efficacité selon l'étiquette Energie qui est déterminante. Mais il est possible de promouvoir des technologies dans le cadre du modèle de rabais d'une autre manière, selon l'axe de poussée suivi par les cantons.

3. PROPOSITIONS DE MESURES FISCALES INCITATIVES EN FAVEUR DES VOITURES EFFICIENTES

3.1 Les objectifs généraux

Sur la base des considérations qui précèdent, le Conseil d'Etat estime qu'il faut:

- Inciter l'achat de véhicules efficaces en matière d'énergie et d'environnement par le biais d'un avantage fiscal limité dans le temps.
- Offrir un avantage qui doit être transparent, facilement applicable et basé sur l'étiquette Energie.
- Effectuer une opération neutre sur le plan budgétaire.

3.2 L'effectif des voitures de tourisme en 2009 et leur rendement fiscal

Au 30 septembre 2009, 150 510 voitures de tourisme étaient immatriculées dans le canton de Fribourg, ce qui représente le 71% du parc des véhicules et des remorques. Le rendement fiscal de ces voitures de tourisme

s'est monté à 66 256 038 francs, soit plus du 83% des impôts sur les véhicules et les remorques perçus.

La répartition des voitures de tourisme et le rendement fiscal de celles-ci, en fonction de leur «âge» et de l'étiquette Energie, se présente comme suit:

Age	1 an		2 ans		3 ans		4 ans et plus		Total	
Etiq.	Nbre vhc	Impôt	Nbre vhc	Impôt	Nbre vhc	Impôt	Nbre vhc	Impôt	Nbre vhc	Impôt
A	2 965	1 173 760	2 380	956 085	1 901	773 099	7 126	3 013 795	14 372	5 916 739
B	3 237	1 321 507	2 967	1 220 248	2 700	1 098 474	9 815	3 854 221	18 719	7 494 450
C	2 415	1 028 452	2 675	1 141 738	2 437	1 029 957	17 445	7 028 273	24 972	10 228 420
D	1 259	564 523	1 581	701 730	1 676	757 017	19 835	8 269 225	24 351	10 292 495
E	403	210 011	528	269 799	737	368 134	15 911	7 062 933	17 579	7 910 877
F	132	73 140	259	137 471	374	200 929	11 919	5 503 144	12 684	5 914 684
G	153	111 332	185	138 084	275	204 668	9 039	5 331 904	9 652	5 785 988
Sans	112	60 262	102	53 569	132	71 756	27 835	12 526 798	28 181	12 712 385
Total	10 676	4 542 987	10 677	4 618 724	10 232	4 504 034	118 925	52 590 293	150 510	66 256 038

Il ressort de ce tableau que le plus grand nombre des véhicules est classé «sans étiquette Energie» et qu'un nombre important est classé sous les catégories C et D; un nombre moins important est classé sous la catégorie A.

3.3 Le modèle cantonal de mesures fiscales incitatives choisi

En soi, plusieurs modèles étaient possibles. Le 10 décembre 2009, la Direction de la sécurité et de la justice a mis en consultation un avant-projet de loi modifiant la LIVA. Deux modèles ont été mis en consultation, avec des variantes de financement, reprenant les recommandations les plus importantes de l'asa, à savoir:

- Le rabais est uniquement destiné aux voitures de tourisme qui affichent une catégorie d'efficacité A (éventuellement B) au moment de leur première mise en circulation.
- Le montant du rabais doit s'élever au minimum à 50% et au maximum à 100% de la taxe cantonale.
- Le rabais est limité dans le temps. Sa durée ne peut être ni interrompue ni prolongée et prend en tous les cas fin après 3 (max. 4) ans.
- Il devrait en résulter un rabais cumulé d'environ 1000 francs pour obtenir un effet interventionniste approprié.

Cette consultation a été notamment effectuée auprès des partis politiques, des Directions du Conseil d'Etat et des associations professionnelles ou d'usagers de la route. La consultation a été bien accueillie sur le principe.

Suite aux résultats de la procédure de consultation, le Conseil d'Etat propose d'exonérer totalement les voitures de tourisme de la catégorie d'efficacité A dès la première mise en circulation, pour l'année en cours et les deux années civiles suivantes. Selon les valeurs 2009, 7246 véhicules seraient concernés par cette mesure; cela représente un abattement fiscal de 2 902 944 francs. La compensation est assurée par une majoration de l'impôt afférent aux voitures de tourisme des catégories D, E, F, G et sans catégorie. L'impôt dû pour les voitures de tourisme des catégories A (plus de trois ans), B et C reste inchangé. Ce système correspond au modèle 1, variante de financement 4, proposé lors de la procédure de consultation.

Dans le système proposé, il appartiendrait au Conseil d'Etat de déterminer chaque année, par ordonnance, la majoration de tarif des voitures de tourisme des catégories D, E, F, G et sans catégorie, nécessaire au financement de cette exonération.

La table ci-dessous présente ce modèle avec l'augmentation de l'imposition pour les véhicules des catégories D à G et sans catégorie, telle qu'elle serait applicable en 2010 sur la base des recettes fiscales issues des voitures de tourisme en circulation au 30 septembre 2009.

Eti- quette	A	A	B	C	D	E	F	G	Sans
Age	≤ 3 ans	> 3 ans	toutes les classes d'âge		toutes les classes d'âge				
Tarif	- 100%		0%		+ 6,81%				
En fr.	- 2 902 944		-.-		+ 2 902 944				

Le tableau de l'imposition des voitures de tourisme selon ce modèle figure en annexe à titre d'exemple (cf. Annexe II); il s'agit d'une simulation pour l'année 2010.

3.4 Réduction pour les véhicules à moteurs spéciaux

L'arrêté du 22 avril 1997 d'exécution de la LIVA prévoit depuis le 1^{er} janvier 2005, comme déjà évoqué, une réduction de 30%, illimitée dans le temps, en faveur de certains véhicules propres. Près de 500 véhicules bénéficient de cette réduction fiscale.

Une étiquette Energie est aussi attribuée aux voitures de tourisme hybrides ou fonctionnant au gaz. Il en ira de même pour les véhicules électriques ou roulant aux biocarburants. Celles-ci pourraient donc bénéficier, le cas échéant, des nouvelles dispositions prévues dans la LIVA. Afin d'éviter que les détenteurs de voitures de tourisme hybrides, à gaz ou électriques dont la première mise en circulation est antérieure au 1^{er} janvier 2011 ne soient lésés, il convient de maintenir un rabais de 30%, mais limité jusqu'en 2015. Dès 2016, ces véhicules seront soumis au nouveau système prévu dans la LIVA. Le Conseil d'Etat modifiera le moment venu l'article 1b al. 3 de l'arrêté du 22 avril 1997.

4. MODIFICATION DE LA LIVA

L'introduction d'une imposition différenciée pour les voitures de tourisme, selon le système dit de l'étiquette Energie, nécessite une modification de la LIVA.

Un nouvel article 2 al. 2 est ajouté à la LIVA. Il appartiendra au Conseil d'Etat d'adapter en septembre de chaque année le tarif applicable aux voitures de tourisme, afin de respecter la neutralité budgétaire. Cette adaptation sera basée sur le rendement fiscal des voitures de tourisme (abattement et recettes par catégorie). Les majorations de tarifs prévues pour financer ces mesures incitatives seraient réduites de deux tiers en 2011, puis d'un tiers en 2012, car le plein effectif de véhicules bénéficiant d'une exonération ne sera atteint qu'en 2013 (cf. art. 2 de la loi modificatrice).

L'article 7 al. 2 LIVA est modifié pour y introduire le détail de l'imposition différenciée selon les catégories (A à G; sans catégorie), selon le système choisi (exonération pendant 3 ans des véhicules de catégorie A; augmentation pour les véhicules de catégories D, E, F, G et sans

catégories; imposition inchangée pour les véhicules de catégories A (plus de trois ans), B et C.

5. INCIDENCES

5.1 Incidences financières et en personnel

Le projet est financièrement neutre et n'a pas d'incidence sur le personnel.

5.2 Autres incidences

Le projet ne modifie pas la répartition des tâches entre l'Etat et les communes. Il est conforme au droit fédéral et est eurocompatible.

Annexes: mentionnées

Annexe I

(cf. ch. 1.3 du Message)

Extrait de l'annexe à la LIVA

(Tarif actuel des impôts sur les véhicules automobiles et les remorques, base 152,6 pts)

9. Voitures automobiles, tracteurs à sellette légers, tracteurs et véhicules utilitaires jusqu'à 999 kg de charge utile :

	Impôt annuel
	Fr.
- jusqu'à 400 cm ³	223.-
- de 401 à 600 cm ³	256.-
- de 801 à 1000 cm ³	320.-
- de 1001 à 1200 cm ³	352.-
- de 1201 à 1400 cm ³	376.-
- de 1401 à 1600 cm ³	400.-
- de 1601 à 1800 cm ³	423.-
- de 1801 à 2000 cm ³	447.-
- de 2001 à 2200 cm ³	471.-
- de 2201 à 2400 cm ³	497.-
- de 2401 à 2600 cm ³	521.-
- de 2601 à 2800 cm ³	597.-
- de 2801 à 3000 cm ³	633.-
- de 3001 à 3200 cm ³	668.-
- de 3201 à 3400 cm ³	705.-
- de 3401 à 3600 cm ³	739.-
- de 3601 à 3800 cm ³	774.-
- de 3801 à 4000 cm ³	811.-
- de 4001 à 4200 cm ³	837.-
- de 4201 à 4400 cm ³	862.-
- de 4401 à 4600 cm ³	888.-
- de 4601 à 4800 cm ³	917.-
- de 4801 à 5000 cm ³	943.-
- de 5001 à 5200 cm ³	969.-
- de 5201 à 5400 cm ³	994.-
- de 5401 à 5600 cm ³	1021.-
- de 5601 à 5800 cm ³	1048.-
- de 5801 à 6000 cm ³	1075.-
- par 200 cm ³ supplémentaires	36.-

Annexe II

(cf. ch. 3.3 du Message)

Tarif qui serait applicable en 2010, sur la base du rendement fiscal des voitures de tourisme, selon leur Etiquette Energie

Cylindrée	Impôt annuel de base (rappel) Fr.	Etiquette Energie		
		A (moins de 3 années civiles ¹)	A (plus de 3 années civiles ¹), B, C	D, E, F, G, sans étiquette
- jusqu'à 400 cm ³	223.-	0.-	223.-	238.-
- de 401 à 600 cm ³	256.-	0.-	256.-	273.-
- de 601 à 800 cm ³	288.-	0.-	288.-	308.-
- de 801 à 1000 cm ³	320.-	0.-	320.-	342.-
- de 1001 à 1200 cm ³	352.-	0.-	352.-	376.-
- de 1201 à 1400 cm ³	376.-	0.-	376.-	402.-
- de 1401 à 1600 cm ³	400.-	0.-	400.-	427.-
- de 1601 à 1800 cm ³	423.-	0.-	423.-	452.-
- de 1801 à 2000 cm ³	447.-	0.-	447.-	477.-
- de 2001 à 2200 cm ³	471.-	0.-	471.-	503.-
- de 2201 à 2400 cm ³	497.-	0.-	497.-	531.-
- de 2401 à 2600 cm ³	521.-	0.-	521.-	556.-
- de 2601 à 2800 cm ³	597.-	0.-	597.-	638.-
- de 2801 à 3000 cm ³	633.-	0.-	633.-	676.-
- de 3001 à 3200 cm ³	668.-	0.-	668.-	713.-
- de 3201 à 3400 cm ³	705.-	0.-	705.-	753.-
- de 3401 à 3600 cm ³	739.-	0.-	739.-	789.-
- de 3601 à 3800 cm ³	774.-	0.-	774.-	827.-
- de 3801 à 4000 cm ³	811.-	0.-	811.-	866.-
- de 4001 à 4200 cm ³	837.-	0.-	837.-	894.-
- de 4201 à 4400 cm ³	862.-	0.-	862.-	921.-
- de 4401 à 4600 cm ³	888.-	0.-	888.-	948.-
- de 4601 à 4800 cm ³	917.-	0.-	917.-	979.-
- de 4801 à 5000 cm ³	943.-	0.-	943.-	1007.-
- de 5001 à 5200 cm ³	969.-	0.-	969.-	1035.-
- de 5201 à 5400 cm ³	994.-	0.-	994.-	1062.-
- de 5401 à 5600 cm ³	1021.-	0.-	1021.-	1091.-
- de 5601 à 5800 cm ³	1048.-	0.-	1048.-	1119.-
- de 5801 à 6000 cm ³	1075.-	0.-	1075.-	1148.-
- par 200 cm ³ supplémentaire	36.-	0.-	36.-	38.-

¹ Dès la 1^{re} mise en circulation

BOTSCHAFT Nr. 201 29. Juni 2010
des Staatsrats an den Grossen Rat
zum Gesetzesentwurf zur Änderung des Gesetzes
über die Besteuerung der Motorfahrzeuge
und Anhänger (Steueranreize für energie- und
umwelteffiziente Personenwagen)

Wir unterbreiten Ihnen hiermit die Botschaft zum Gesetzesentwurf zur Änderung des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger (Steueranreize für energie- und umwelteffiziente Personenwagen).

1. ALLGEMEINES

1.1 Mit Motionen haben die Grossräte Yvan Hunziker und Fritz Glauser (M. 1023.07), danach die Grossräte Moritz Boschung und Katharina Thalmann-Bolz (M. 1034.07) (zusammen mit 16 Mitunterzeichnenden) beantragt, die Motorfahrzeuge nicht mehr auf Grund ihres Hubraumes, sondern je nach deren Treibstoffverbrauch und Luftschadstoff-Emissionen zu besteuern. Die Grossräte Moritz Boschung und Katharina Thalmann haben ausdrücklich die Einführung der Umweltetikette ab 2010 mit einer Reduktion der Besteuerung der sauberen Fahrzeuge gestützt auf dieses neue System verlangt.

In seiner Antwort vom 11. Februar 2008 hat der Staatsrat die Annahme dieser Motionen beantragt. Er verpflichtete sich, (bis 2009) einen Entwurf zur Revision des Gesetzes vom 14. Dezember 1967 über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger (BMfzG; SGF 635.4.1) vorzulegen. Ebenfalls gab er die Zusicherung, 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 erheblich erklärt.

An seiner Sitzung vom 18. Juni 2010 hat der Bundesrat entschieden, dass die für Personenwagen etablierte Energieetikette beibehalten, aber verbessert wird. Er verzichtet somit auf die Einführung der Umweltetikette, denn in der Mitte 2009 durchgeführten Anhörung waren die Meinungen darüber zu weit auseinandergegangen.

1.2 Das Steuerwesen des Bundes bezüglich Fahrzeugen

1.2.1 Überblick über die wichtigsten Steuern und Abgaben für Fahrzeuge

Bei der ersten Inverkehrsetzung eines Fahrzeuges auf dem nationalen Markt wird eine Bundessteuer in Höhe von 4% des Fahrzeugwertes erhoben. Ausserdem zahlt der Fahrzeugführer dem Bund indirekt eine Verbrauchssteuer; es handelt sich um die Mineralölsteuer (von 74 bis 76 Rappen je nach Treibstoffart), die eng mit der Zahl der zurückgelegten Kilometer und der Effizienz des Fahrzeuges verbunden ist. Darüber hinaus ist am 1. Oktober 2005 durch wirtschaftliche Kreise die Erhebung von 1,5 Rappen pro Liter Treibstoff zwecks Verminderung der CO₂-Emissionen eingeführt worden. Schliesslich hat der Fahrzeughalter noch eine feste, vom Immatrikulationskanton erhobene Steuer zu entrichten.

1.2.2 Kurz- und mittelfristige Entwicklung der Besteuerung auf Bundesebene

Auf Grund einer Standesinitiative des Kantons Bern aus dem Jahr 2005 sollte in Kürze eine Revision des Automobilsteuergesetzes vom 21. Juni 1996 (AStG; SR 641.51) in Kraft treten. Vorgesehen ist, bei der ersten Immatrikulation eines energieeffizienten und emissionsarmen Fahrzeuges einen Bonus auszuzahlen. Die hierfür nötigen Mittel werden aus den (390 Millionen Franken) Zusatzeinnahmen herrühren, die sich mit einer Anhebung des Steuersatzes von 4 auf 8% ergeben werden. Es handelt sich um ein finanzneutrales Modell.

Am 1. Juli 2008 ist eine Anpassung der Mineralölsteuer (MinöStG; SR 641.61) vorgenommen worden. Diese hat es erlaubt, die Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen mittels Steuerbefreiung oder -begünstigung zu fördern; was die Besteuerung von Erdgas anbelangt, wurde diese um 40% pro Liter Benzinäquivalent gesenkt. Um diese Massnahmen ertragsneutral halten zu können, war eine Erhöhung der Steuerbelastung beim Benzin um 1,5 Rappen pro Liter notwendig. Langfristig könnte eine Erhöhung um bis zu 6 Rappen erfolgen.

Bislang sind die Treibstoffe im Gesetz über die Reduktion der CO₂-Emissionen (CO₂-Gesetz; SR 641.71) nicht vorgesehen. Dieses Gesetz wird gegenwärtig einer Revision unterzogen, wobei der Nationalrat die Beibehaltung des Status quo vorschlägt. Die von der Stiftung Klimarappen vorgenommene freiwillige Erhebung von 1,5 Rappen pro Liter Treibstoff sollte hingegen weitergeführt werden.

Schliesslich sieht der Bundesrat als Antwort auf die Offroad-Initiative der Jungen Grünen die Einführung von CO₂-Emissionsgrenzwerten für neu immatrikulierte Fahrzeuge vor. Die Importeure der Fahrzeuge sollen mit einer Busse bestraft werden, wenn der Durchschnittswert der neuen Fahrzeuge einen Zielwert überschreitet. 2009 beliefen sich die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der neu immatrikulierten Fahrzeuge auf 167 Gramm pro Kilometer (g/km). Mit dieser Massnahme sollten bis 2015 die Werte auf 130 Gramm pro Kilometer abgesenkt werden können. Der Nationalrat hat sich Ende Mai 2010 für eine geringere Reduktion ausgesprochen, nämlich 150 g/km.

1.3 Kantonale Besteuerung

Nach dem BMfzG werden die Personenwagen auf Grund ihres Hubraumes besteuert. Die meisten Kantone verwenden diese Bemessungsgrundlage, oder auch das zulässige Gesamtgewicht. Auf schweizerischer Ebene liegt die steuerliche Belastung im Kanton Freiburg in einer Spannweite zwischen 107 und 122 Punkten (Schweizerischer Durchschnitt = 100 Punkte). Rangmässig (erster Rang = höchste steuerliche Belastung) liegen die Personenwagen mit einem Hubraum zwischen 1000 und 2800 cm³ zwischen dem 7. und 9. Rang. Jene zwischen 3000 und 4500 cm³ belegen den 4. bis 6. Rang. Die steuerliche Belastung im Kanton Freiburg für hubraumstarke Fahrzeuge ist hoch und erfüllt die Zielsetzungen der Tarifanpassungen aus dem Jahr 2000. Der gegenwärtige Tarif für Motorfahrzeuge, leichte Sattelschlepper, Traktoren und Nutzfahrzeuge bis 999 kg Nutzlast ist unter Ziff. 9 des Anhangs zum BMfzG eingeordnet; dieser wird im Anhang zu dieser Botschaft wiedergegeben (Anhang I).

Seit dem 1. Januar 2005 stehen die Halter von hybriden (Benzin-elektrische Energie) oder ausschliesslich durch

elektrische Energie oder mit Bio- oder Erdgas angetriebenen Motorfahrzeugen oder Motorrädern im Genuss einer Steuerermässigung in Höhe von 30% (vgl. Art. 1b des Ausführungsbeschlusses vom 22. April 1997 zum BMfzG; SR 635.4.11).

2. DIE ENERGIEETIKETTE UND DAS NATIONALE RABATTMODELL

2.1 Die Energieetikette

Seit 2002 sind alle in der Schweiz zum Verkauf angebotenen Personenwagen mit einer Energieetikette versehen, welche Auskunft gibt über Energieeffizienz, Treibstoffverbrauch und CO₂-Emissionen eines Fahrzeuges (vgl. Energieverordnung des Bundesrates vom 7. Dezember 1998, SR 730.01 und Verordnung des UVEK vom 8. September 2004 über Angaben auf der Energieetikette von neuen Personenwagen, SR 730.011.1). Die Fahrzeuge sind in eine der 7 Energiekategorien (A–G) eingeteilt, welche auch für Haushaltgeräte angewendet werden. Es ist vorgesehen, diese Etikette in Kürze zu verbessern. Dabei sollen der CO₂-Ausstoss und der Energieverbrauch klarer dargestellt werden. Zudem sollen künftig Elektroautos und mit Biotreibstoffen betriebene Personenwagen ebenfalls beurteilt werden können.

Der Bundesrat hatte vorgesehen, die Energieetikette durch eine Umweltetikette zu ersetzen, welche zusätzlich die Umweltbelastung eines Personenwagens pro Fahrzeugkilometer abgebildet hätte. In der Anhörung über die Umweltetikette, die Mitte 2009 durchgeführt wurde, waren die Meinungen weit auseinander gegangen. Während die Kantone die Einführung der Umweltetikette unterstützten, stellten sie die wichtigsten beteiligten Verbände in Frage. Die Auto- und Wirtschaftsverbände bemängelten die Verwendung von Umweltbelastungspunkten, während die Umweltverbände den starken Einfluss der Energieeffizienz auf die Kategorienbildung bei der Umweltetikette kritisierten. Der Bundesrat hat deshalb am 18. Juni 2010 darauf verzichtet, die Energieetikette durch eine Umweltetikette zu ersetzen.

2.2 Die Empfehlungen der asa und der KKJPD (Erwägungen aus der Broschüre der asa «Rabattmodell für die kantonale Motorfahrzeugsteuer zur Förderung energie- und umwelteffizienter Personenwagen»)

Die Vereinigung der Strassenverkehrsämter der Schweiz (asa) hat am 2. Juli 2007 Empfehlungen für die Einführung eines Rabattmodells für die kantonale Motorfahrzeugsteuer zur Förderung energie- und umwelteffizienter Personenwagen herausgegeben. Diese Empfehlungen sind im November 2007 von der Konferenz der kantonalen Polizei- und Justizdirektorinnen und -direktoren (KKJPD) genehmigt worden.

Zusammenfassend ist das Modell der asa auf die Energieetikette des Bundes ausgerichtet und ebenfalls für die Umweltetikette anwendbar. Nach diesem Modell rabattberechtigt wären alle Personenwagen ab der ersten Inverkehrsetzung, die zu diesem Zeitpunkt eine Effizienz-kategorie A aufweisen. Der Rabatt ist an das Fahrzeug gebunden, und die Höhe des Rabatts beträgt mindestens 50% und maximal 100% der kantonalen Motorfahrzeugsteuer. Er wäre zeitlich begrenzt (3 bis 4 Jahre), und seine Dauer könnte weder unterbrochen noch verlängert werden. Finanziell sollte ein Rabatt in Höhe von ca. 1000

Franken resultieren, um eine angemessene Lenkungswirkung zu erzielen. Eine Studie der ETHZ aus dem Jahr 2007 hat die wissenschaftliche Legitimierung dieses Rabattmodells aufgezeigt (P. de Haan, Anreizsysteme beim Neuwagenkauf: Wirkungsarten, Wirksamkeit und Wirkungseffizienz).

Die Finanzierung des Rabatts erfolgt ertragsneutral. Die asa zieht hierfür zwei Varianten in Betracht:

- Variante 1: Die Finanzierung wird über eine leichte Anhebung der Grundsteuer sichergestellt. In diesem Fall ergibt sich keine zusätzliche Lenkungswirkung. Alle Fahrzeuge werden einbezogen.
- Variante 2: Die Finanzierung erfolgt über die Belastung von Fahrzeugen der Energieetikette der Effizienz-kategorien F und G. So werden zusätzliche Anreize für Neufahrzeuge und Abreize für F- und G-Fahrzeuge geschaffen. Um Einnahmenneutralität zu erzeugen, ist es sinnvoll, die Konditionen (z. B. Zeitpunkt der Inverkehrsetzung, Befristung) von Bonus und Malus ähnlich auszugestalten.

Das vorhandene Steuersystem mit den geltenden Bemessungsgrundlagen würde durch das Rabattsystem nicht angetastet. Die bestehende Bemessungsgrundlage würde weiterhin zur Erfassung aller Fahrzeuge dienen. Das Rabattmodell tangiert jedoch das bestehende Steuersystem derart, dass der zu gewährende Rabatt eine Steuerentlastung darstellt. Dies führt zu einer Minderung der Steuereinnahmen. Unter dem Grundsatz der Einnahmenneutralität kann diese Minderung kompensiert werden, indem die bestehenden Steuern für die Finanzierung des zu gewährenden Rabatts erhöht werden.

Hervorzuheben ist, dass nach diesem Modell Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (z. B. Hybridfahrzeuge) oder mit alternativen Treibstoffen (Gas, Biotreibstoffe, Elektrofahrzeuge) grundsätzlich analog wie benzin- oder dieselbetriebene Fahrzeuge behandelt werden. Massgebend ist ihre Zuordnung zu einer Effizienz-kategorie gemäss Energieetikette. Jedoch ist eine weitere Förderung von Technologien im Rahmen des Rabattmodells, je nach kantonaler Stossrichtung, möglich.

3. VORSCHLÄGE VON STEUERANREIZEN FÜR EFFIZIENTE FAHRZEUGE

3.1 Allgemeine Zielsetzungen

Auf Grund dieser Darlegungen hält der Staatsrat folgende Massnahmen für angebracht:

- Mit einer befristeten Steuerermässigung werden Anreize geschaffen für den Kauf von ökologischen, wenig Schadstoffe ausscheidenden Fahrzeugen.
- Die angebotene Begünstigung muss transparent und leicht durchführbar sein und sich an der Energieetikette orientieren.
- Diese Massnahme soll finanzneutral gestaltet sein.

3.2 Bestand der Personenwagen im Jahr 2009 und ihr Steuerertrag

Am 30. September 2009 waren 150 510 Personenwagen im Kanton Freiburg immatrikuliert, was einen Anteil von 71% des kantonalen Fahrzeug- und Anhängerparks ausmacht. Der Steuerertrag für diese Fahrzeuge belief sich

auf 66 256 038 Franken oder knapp 83% der für Fahrzeuge und Anhänger erhobenen Steuern.

Die Verteilung der Personenwagen und ihre Besteuerung nach «Alter» und Energieetikette gestaltet sich wie folgt:

Alter	1 Jahr		2 Jahre		3 Jahre		4 Jahre und mehr		Total	
	Anz. Fz	Steuern	Anz. Fz	Steuern	Anz. Fz	Steuern	Anz. Fz	Steuern	Anz. Fz	Steuern
A	2 965	1 173 760	2 380	956 085	1 901	773 099	7 126	3 013 795	14 372	5 916 739
B	3 237	1 321 507	2 967	1 220 248	2 700	1 098 474	9 815	3 854 221	18 719	7 494 450
C	2 415	1 028 452	2 675	1 141 738	2 437	1 029 957	17 445	7 028 273	24 972	10 228 420
D	1 259	564 523	1 581	701 730	1 676	757 017	19 835	8 269 225	24 351	10 292 495
E	403	210 011	528	269 799	737	368 134	15 911	7 062 933	17 579	7 910 877
F	132	73 140	259	137 471	374	200 929	11 919	5 503 144	12 684	5 914 684
G	153	111 332	185	138 084	275	204 668	9 039	5 331 904	9 652	5 785 988
ohne	112	60 262	102	53 569	132	71 756	27 835	12 526 798	28 181	12 712 385
Total	10 676	4 542 987	10 677	4 618 724	10 232	4 504 034	118 925	52 590 293	150 510	66 256 038

Aus diese Tabelle geht hervor, dass am meisten Fahrzeuge unter die Rubrik «ohne Umweltetikette» fallen, und dass eine grosse Anzahl unter die Kategorien C und D fällt; weniger hoch ist die Anzahl der in die Kategorie A eingereichten Fahrzeuge.

3.3 Das gewählte kantonale Steueranreizmodell

An sich kamen mehrere Modelle in Frage. Die Sicherheits- und Justizdirektion hat am 10. Dezember 2009 einen Vorentwurf des Gesetzes zur Änderung des BMfzG in die Vernehmlassung gegeben. Dieser beinhaltete zwei Modelle mit Finanzierungsvarianten, die die wichtigsten Empfehlungen der asa übernahmen, nämlich:

- Rabattberechtigt sind ausschliesslich Personenwagen, die bei ihrer ersten Inverkehrsetzung eine Effizienz-kategorie A (eventuell auch B) aufweisen.
- Die Höhe des Rabatts soll mindestens 50% und maximal 100% der kantonalen Motorfahrzeugsteuer betragen.
- Der Rabatt ist zeitlich begrenzt. Die Rabattdauer kann weder unterbrochen noch verlängert werden und endet in jedem Fall nach 3 (max. 4) Jahren.
- Akkumuliert soll ein Rabatt in Höhe von ca. 1000 Franken resultieren, um eine angemessene Lenkungswirkung zu erzielen.

Diese Vernehmlassung fand hauptsächlich bei den politischen Parteien, den Direktionen des Staatsrates und den Berufsverbänden oder den Verbänden der Strassenbenützer statt. Die Vorlage ist grundsätzlich gut aufgenommen worden.

Im Anschluss an die Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens schlägt der Staatsrat vor, Personenfahrzeuge in der Effizienz-kategorie A ab der ersten Inverkehrsetzung für das laufende Jahr und die beiden folgenden Kalenderjahre vollständig von der Steuer zu befreien. Den Zahlen von 2009 zufolge wären 7246 Fahrzeuge von dieser Massnahme betroffen; dies macht Steuerabschläge in Höhe von 2 902 944 Franken aus. Die Kompensierung ist sichergestellt mit einer Erhöhung der Steuer für Personenwagen der Kategorien D, E, F, G und der kategorielosen Fahrzeuge. Die geschuldete Steuer für Personenwagen der Kategorien A (die älter sind als drei Jahre), B und C bleibt unverändert. Dieses System entspricht dem

Modell 1, Finanzierungsvariante 4, welches anlässlich des Vernehmlassungsverfahrens vorgeschlagen wurde.

Im vorgeschlagenen System obläge es dem Staatsrat, jedes Jahr auf dem Verordnungsweg die für die Finanzierung dieser Steuerbefreiung notwendige Tarifierhöhung für die Personenwagen der Kategorien D, E, F, G und der kategorielosen Fahrzeuge festzulegen.

Die nachfolgende Tabelle stellt dieses Modell mit der Steuererhöhung für die Fahrzeuge der Kategorien D–G und der kategorielosen Fahrzeuge dar, wie sie 2010 aufgrund der Steuereinnahmen für die per 30. September 2009 in Verkehr gesetzten Fahrzeuge anwendbar wäre.

Eti-kette	A	A	B	C	D	E	F	G	ohne
Alter	≤ 3 Jahre	> 3 Jahre	alle Alters-klassen		alle Alters-klassen				
Tarif	- 100%	0%	0%		+ 6,81%				
in Fr.	- 2 902 944	-,-	-		+ 2 902 944				

Diese Tabelle der Fahrzeugbesteuerung nach diesem Modell ist als Beispiel im Anhang aufgeführt (Anhang II); es handelt sich um eine Simulation für das Jahr 2010.

3.4 Reduktion für spezielle Motorfahrzeuge

Der Ausführungsbeschluss vom 22. April 1997 zum BMfzG sieht wie erwähnt seit dem 1. Januar 2005 einen zeitlich unbefristeten Nachlass von 30% der Motorfahrzeugsteuer für gewisse saubere Fahrzeuge vor. Nahezu 500 Fahrzeuge gelangen in den Genuss dieser Steuerreduktion.

Hybrid- oder mit Gas betriebene Personenwagen sind ebenfalls mit einer Energieetikette gekennzeichnet. Dasselbe gilt auch für Elektroautos und mit Biotreibstoffen betriebene Personenwagen. Sie könnten somit gegebenenfalls in den Genuss der im BMfzG vorgesehenen neuen Bestimmungen gelangen. Um zu vermeiden, dass die Halter solcher Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 2011 in Verkehr gesetzt wurden, benachteiligt werden, ist es angebracht, den Rabatt von 30% aufrechtzuerhalten, jedoch zeitlich beschränkt bis 2015. Ab 2016 werden diese Fahrzeuge dann dem neuen System nach dem BMfzG unterstellt sein. Der Staatsrat wird zu gegebener Zeit den Artikel 1b Abs. 3 des Ausführungsbeschlusses vom 22. April 1997 ändern.

4. ÄNDERUNG DES BMFZG

Die Einführung einer abgestuften Besteuerung der Personewagen nach dem System der sogenannten Energieetikette erfordert eine Änderung des BMfzG.

Dem Artikel 2 des BMfzG wird ein neuer Absatz 2 hinzugefügt. Es wird Sache des Staatsrates sein, jeweils im September den für Personewagen anwendbaren Tarif anzupassen, um das Finanzergebnis neutral zu halten. Diese Anpassung wird sich abstützen auf den Steuertrag der Personewagen (Steuerabschlag und Einnahmen pro Kategorie). Die für die Finanzierung dieser Anreize vorgesehenen Tarifizuschläge würden 2011 um zwei Drittel und 2012 um einen Drittel gesenkt werden, da die Gesamtzahl der rabattberechtigten Fahrzeuge erst 2013 erreicht sein wird (vgl. Art. 2 des Änderungsgesetzes).

Artikel 7 Abs. 2 BMfzG wird geändert, um die Einzelheiten der differenzierten Besteuerung nach Kategorien (A–G; kategorielos) nach dem gewählten System einzuführen (Steuerbefreiung während drei Jahren für Fahrzeuge der Kategorie A; Steuererhöhung für die Fahrzeuge der Kategorien D, E, F, G und der kategoriellosen Fahrzeuge; gleich bleibende Besteuerung der Fahrzeuge

der Kategorie A (die älter sind als drei Jahre) und der Kategorien B und C.

5. AUSWIRKUNGEN

5.1 Finanzielle und personelle Auswirkungen

Der Entwurf ist ertragsneutral und hat keine Auswirkungen in personeller Hinsicht.

5.2 Andere Auswirkungen

Der Entwurf ändert nicht die Aufgabenverteilung zwischen Staat und Gemeinden. Er steht in Einklang mit dem Bundesrecht und mit dem europäischen Recht.

Beilagen: erwähnt _____

Anhang 1

(vgl. Ziff. 1.3 der Botschaft)

Auszug aus dem Anhang zum BMfzG (Steuertarif für Motorfahrzeuge und Anhänger, Indexstand 152,6 Punkte)

9. Personenwagen, leichte Sattelschlepper, Traktoren und Nutzfahrzeuge bis 999 kg Nutzlast:

	Jährliche Steuer Fr.
- bis 400 cm ³	223.-
- von 401 bis 600 cm ³	256.-
- von 801 bis 1000 cm ³	320.-
- von 1001 bis 1200 cm ³	352.-
- von 1201 bis 1400 cm ³	376.-
- von 1401 bis 1600 cm ³	400.-
- von 1601 bis 1800 cm ³	423.-
- von 1801 bis 2000 cm ³	447.-
- von 2001 bis 2200 cm ³	471.-
- von 2201 bis 2400 cm ³	497.-
- von 2401 bis 2600 cm ³	521.-
- von 2601 bis 2800 cm ³	597.-
- von 2801 bis 3000 cm ³	633.-
- von 3001 bis 3200 cm ³	668.-
- von 3201 bis 3400 cm ³	705.-
- von 3401 bis 3600 cm ³	739.-
- von 3601 bis 3800 cm ³	774.-
- von 3801 bis 4000 cm ³	811.-
- von 4001 bis 4200 cm ³	837.-
- von 4201 bis 4400 cm ³	862.-
- von 4401 bis 4600 cm ³	888.-
- von 4601 bis 4800 cm ³	917.-
- von 4801 bis 5000 cm ³	943.-
- von 5001 bis 5200 cm ³	969.-
- von 5201 bis 5400 cm ³	994.-
- von 5401 bis 5600 cm ³	1021.-
- von 5601 bis 5800 cm ³	1048.-
- von 5801 bis 6000 cm ³	1075.-
- pro 200 cm ³ mehr	36.-

Anhang II

(vgl. Ziff. 3.3 der Botschaft)

Tarif, der 2010 auf der Grundlage des Steuerertrages der Personenwagen nach ihrer Energieetikette anwendbar wäre

Hubraum	Jährliche Grundsteuer (Wiederholung)	Energieetikette		
		Fr.	A (weniger als 3 Kalenderjahre ¹)	A (mehr als 3 Kalenderjahre ¹), B, C
- bis 400 cm ³	223.-	0.-	223.-	238.-
- von 401 bis 600 cm ³	256.-	0.-	256.-	273.-
- von 601 bis 800 cm ³	288.-	0.-	288.-	308.-
- von 801 bis 1000 cm ³	320.-	0.-	320.-	342.-
- von 1001 bis 1200 cm ³	352.-	0.-	352.-	376.-
- von 1201 bis 1400 cm ³	376.-	0.-	376.-	402.-
- von 1401 bis 1600 cm ³	400.-	0.-	400.-	427.-
- von 1601 bis 1800 cm ³	423.-	0.-	423.-	452.-
- von 1801 bis 2000 cm ³	447.-	0.-	447.-	477.-
- von 2001 bis 2200 cm ³	471.-	0.-	471.-	503.-
- von 2201 bis 2400 cm ³	497.-	0.-	497.-	531.-
- von 2401 bis 2600 cm ³	521.-	0.-	521.-	556.-
- von 2601 bis 2800 cm ³	597.-	0.-	597.-	638.-
- von 2801 bis 3000 cm ³	633.-	0.-	633.-	676.-
- von 3001 bis 3200 cm ³	668.-	0.-	668.-	713.-
- von 3201 bis 3400 cm ³	705.-	0.-	705.-	753.-
- von 3401 bis 3600 cm ³	739.-	0.-	739.-	789.-
- von 3601 bis 3800 cm ³	774.-	0.-	774.-	827.-
- von 3801 bis 4000 cm ³	811.-	0.-	811.-	866.-
- von 4001 bis 4200 cm ³	837.-	0.-	837.-	894.-
- von 4201 bis 4400 cm ³	862.-	0.-	862.-	921.-
- von 4401 bis 4600 cm ³	888.-	0.-	888.-	948.-
- von 4601 bis 4800 cm ³	917.-	0.-	917.-	979.-
- von 4801 bis 5000 cm ³	943.-	0.-	943.-	1007.-
- von 5001 bis 5200 cm ³	969.-	0.-	969.-	1035.-
- von 5201 bis 5400 cm ³	994.-	0.-	994.-	1062.-
- von 5401 bis 5600 cm ³	1021.-	0.-	1021.-	1091.-
- von 5601 bis 5800 cm ³	1048.-	0.-	1048.-	1119.-
- von 5801 bis 6000 cm ³	1075.-	0.-	1075.-	1148.-
- pro 200 cm ³ mehr	36.-	0.-	36.-	38.-

¹ ab der 1. Inverkehrsetzung

Loi

du

modifiant la loi sur l'imposition des véhicules automobiles et des remorques (mesures fiscales incitatives en faveur des voitures de tourisme efficaces en matière d'énergie et d'environnement)

Le Grand Conseil du canton de Fribourg

Vu les Recommandations du 2 juillet 2007 de l'Association des services automobiles de Suisse (asa), approuvées par la Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police (CCDJP) en novembre 2007;

Vu le message du Conseil d'Etat du 29 juin 2010;

Sur la proposition de cette autorité,

Décrète:

Art. 1

La loi du 14 décembre 1967 sur l'imposition des véhicules automobiles et des remorques (LIVA; RSF 635.4.1) est modifiée comme il suit:

Art. 2 al. 2 (nouveau)

² Il [le Conseil d'Etat] adapte en septembre de chaque année le tarif applicable aux voitures de tourisme en se fondant sur le rendement fiscal par catégories, conformément à l'article 7 al. 2, 2^e phr., de la présente loi (système dit de l'étiquette Energie).

Gesetz

vom

zur Änderung des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger (Steueranreize für energie- und umwelteffiziente Personenwagen)

Der Grosse Rat des Kantons Freiburg

gestützt auf die von der Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren (KKJPD) im November 2007 genehmigten Empfehlungen der Vereinigung der Strassenverkehrsämter der Schweiz (asa) vom 2. Juli 2007;

nach Einsicht in die Botschaft des Staatsrates vom 29. Juni 2010;

auf Antrag dieser Behörde,

beschliesst:

Art. 1

Das Gesetz vom 14. Dezember 1967 über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger (BMfzG; SGF 635.4.1) wird wie folgt geändert:

Art. 2 Abs. 2 (neu)

² Er [der Staatsrat] passt den für Personenwagen anwendbaren Tarif nach Artikel 7 Abs. 2, 2. Satz, dieses Gesetzes (sogenannte Energieetikette) jeweils im September auf der Grundlage des Steuerertrages pro Kategorie an.

Art. 7 al. 2, 2^e phr.

² (...). Toutefois, l'imposition des voitures de tourisme en fonction de la cylindrée du moteur est modulée selon leur efficacité énergétique et environnementale (système dit de l'étiquette Energie), conformément aux dispositions qui suivent:

- a) les voitures de la catégorie A sont exonérées de l'impôt durant trois années civiles à compter de la première mise en circulation;
- b) l'imposition des voitures des catégories D, E, F, G et sans catégorie est majorée proportionnellement de façon à compenser la diminution des recettes qui résulte de l'exonération des voitures de la catégorie A;
- c) l'imposition des voitures des catégories B et C, ainsi que des voitures de la catégorie A qui n'ont plus droit à l'exonération, n'est pas majorée.

Les catégories ci-dessus (catégories A à G) sont fixées par le droit fédéral.

Art. 2

L'exonération de l'impôt est exclue pour les voitures de tourisme de la catégorie A dont la première mise en circulation a eu lieu avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 3

¹ La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2011.

² Elle est soumise au référendum législatif. Elle n'est pas soumise au référendum financier.

Art. 7 Abs. 2, 2. Satz

² (...). Die Besteuerung der Personenwagen auf Grund des Motor-Hubraumes wird jedoch je nach Energie- und Umwelteffizienz der Fahrzeuge (sogenannte Energieetikette) gemäss folgenden Bestimmungen abgestuft:

- a) Die Fahrzeuge der Kategorie A werden ab ihrer ersten Inverkehrsetzung für die Dauer von drei Kalenderjahren von der Steuer befreit.
- b) Die Besteuerung der Fahrzeuge der Kategorien D, E, F, G und der kategoriellosen Fahrzeuge wird proportional erhöht, um die sich aus der Steuerbefreiung der Fahrzeuge der Kategorie A ergebenden Mindereinnahmen zu kompensieren.
- c) Die Besteuerung der Fahrzeuge der Kategorien B und C sowie der Fahrzeuge der Kategorie A, die keinen Anspruch auf Steuerbefreiung mehr haben, wird nicht erhöht.

Die oben genannten Kategorien (A–G) werden vom Bundesrecht festgelegt.

Art. 2

Personenwagen der Kategorie A, die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes erstmals in Verkehr gesetzt wurden, werden nicht von der Steuer befreit.

Art. 3

¹ Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2011 in Kraft.

² Es untersteht dem Gesetzesreferendum. Es untersteht nicht dem Finanzreferendum.