

MESSAGE N° 272 *13 septembre 2011*
du Conseil d'Etat au Grand Conseil
accompagnant le projet de loi modifiant la loi
sur l'imposition des véhicules automobiles et des
remorques

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 (LIVA) avec le tarif qui lui est annexé. Il s'agit d'indexer de 5,2% le tarif à l'indice des prix à la consommation (IPC), conformément aux dispositions de l'article 1a de la LIVA. Un ajustement de certaines positions tarifaires relatives aux véhicules affectés au transport de marchandises est également prévu.

Par ailleurs, nous saisissons cette occasion pour proposer une modification de l'article 18 al. 1 de la loi d'application de la loi fédérale sur la circulation routière (LALCR). Cette modification est rendue nécessaire par une modification de l'article 95 de la loi fédérale sur la circulation routière, laquelle entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2012.

1. MODIFICATION DE LA LIVA

1.1 Indexation

Selon l'article 1a de la LIVA, le Grand Conseil peut adapter le tarif des impôts sur les véhicules à l'indice moyen annuel des prix à la consommation pour autant que cet indice varie d'au moins 5%. L'adaptation entre en vigueur au plus tôt le 1^{er} janvier qui suit l'année au cours de laquelle l'indice a atteint un niveau suffisant pour justifier une adaptation. L'indice de référence du tarif actuel correspond à 152,6 points (décembre 1982 = 100 points). L'indice moyen annuel 2010 des prix à la consommation correspond à 160,6 points, soit une progression de 5,2%.

1.1.1 Historique des indexations et ajustements ponctuels du tarif

En 1989, un système d'indexation du tarif en fonction de l'évolution de l'IPC a été introduit; la compétence décisionnelle a été attribuée au Grand Conseil. Le système prévoyait une adaptation du tarif pour autant que l'IPC enregistre une variation de 10%. En 2001, ce système a été révisé; l'indexation du tarif peut désormais se faire dès qu'une variation de 5% est enregistrée. Le tableau ci-dessous présente les diverses modifications du tarif au cours de ces dernières années suite à une indexation ou à des ajustements ponctuels.

Année	Indexation	Ajustements ponctuels du tarif/remarques
1992	10%	néant
1994	10%	néant
1999	néant	+ 15% pour les motocycles de cylindrée > 50 cm ³ ; + 10% pour les voitures automobiles et véhicules utilitaires de moins de 1 tonne de charge utile et cylindrée > 2600 cm ³ .
2001 – 2002	5%	indexation échelonnée: 2001, chiffres 2 à 9 du tarif; 2002, chiffres 10 à 15 du tarif.
2006	5%	- 9% pour les camions; - 26% pour les remorques; - 7% pour les véhicules articulés; - 17% pour les autocars de plus de 25 places.

1.1.2 Proposition d'indexation dès 2012

Il est proposé d'indexer de 5,2% tous les tarifs de l'annexe à la LIVA. L'indice de référence des prix à la consommation actuellement utilisé «décembre 1982» sera remplacé par l'indice le plus récent disponible, à savoir «décembre 2010».

1.2 Ajustement de tarifs relatifs aux véhicules affectés au transport de marchandises

En 2005, la section fribourgeoise de l'Association suisse des transports routiers a interpellé le Conseil d'Etat en soulignant que l'impôt cantonal sur les véhicules pour les entreprises de cette branche d'activité était très élevé en comparaison nationale. Des réductions sont entrées en vigueur en 2006 (détail présenté sous chiffre 1.1.1.). Ces baisses ont également permis de garantir le maintien du nombre de véhicules d'entreprise immatriculés avec plaques fribourgeoises, évitant des immatriculations auprès de cantons dont la charge fiscale est plus faible.

Au début 2011, la Chambre de commerce Fribourg, en qualité de représentant de plusieurs entreprises de transport, a interpellé le Conseil d'Etat afin de réduire l'impôt sur les remorques et semi-remorques qui, selon elle, est à nouveau très élevé en comparaison nationale. Ces dernières années, de nouvelles baisses importantes ont été réalisées par plusieurs cantons. Une analyse a été entreprise afin de déterminer le positionnement tarifaire pour les véhicules lourds.

1.2.1 Problématique du lieu d'imposition

Les dispositions fédérales, à savoir la loi sur la circulation routière (LCR) et diverses ordonnances, définissent le lieu de stationnement d'un véhicule; c'est celui-ci qui est retenu pour l'imposition.

L'imposition des véhicules de type voitures de tourisme ou motocycles ne présente pas de difficulté particulière étant donné que la majorité des détenteurs sont des personnes physiques dont le domicile légal est aisément déterminé.

La détermination du lieu d'imposition des camions, des remorques, des véhicules articulés ou encore d'autres véhicules à usage professionnel est quant à elle plus délicate. Les tarifs d'imposition d'un canton à l'autre présentent de grandes divergences et le lieu de stationnement communiqué aux autorités d'immatriculation peut avoir un caractère fictif afin de réduire la charge fiscale; ceci est notamment possible grâce à une adresse boîte aux lettres. Dans la pratique, le lieu de stationnement d'un véhicule ne peut parfois être élucidé qu'à grands frais (surveillance sur plusieurs semaines du stationnement du véhicule, etc.). Il convient dès lors d'encourager les entreprises fribourgeoises de transports routiers à payer l'impôt sur les véhicules dans le canton de Fribourg grâce à des tarifs compétitifs, faute de quoi une baisse de l'effectif des véhicules immatriculés avec des plaques FR réduirait les rentrées fiscales.

1.2.2 Analyse et propositions de modifications tarifaires

La présente analyse est basée sur les tarifs 2011. Les valeurs des cantons du Tessin, de Thurgovie et du Valais ont été exclues du calcul de la moyenne suisse pour les remorques et semi-remorques. Pour ces dernières, les va-

leurs de Bâle Campagne ont également été exclues. En effet, les tarifs de ces cantons se situent entre 105 et 350 francs/an pour des charges utiles supérieures à 20 tonnes; il s'agit d'une fiscalité anormalement faible. L'éventuelle compensation d'un handicap de compétitivité des entreprises, lié à leur localisation périphérique, pourrait être la source de ces pratiques tarifaires.

Ci-dessous le poids de la fiscalité du canton de Fribourg en comparaison nationale pour les véhicules lourds:

Genre de véhicules	Indice (100 = CH)	Imposition cantonale
Camions (charge utile de 6 à 26 t)	de 111 à 107	adaptée
Tracteurs à sellette (charge utile de 9 t)	96	favorable
Semi-remorques (charge utile de 2,5 à 27 t)	de 96 à 148	défavorable dès charge utile \geq 16 t
Véhicules articulés (charge utile de 22 à 27 t)	de 111 à 94	adaptée
Remorques (charge utile de 2,5 à 22,5 t)	de 90 à 113	défavorable pour les tonnages élevés

L'actuel système fiscal cantonal ne prévoit pas de plafond d'imposition pour les remorques et semi-remorques. En fonction de la limite légale à 40 tonnes pour les véhicules articulés et les trains routiers, des charges utiles supérieures à 14 tonnes pour les remorques, respectivement 16 tonnes pour les semi-remorques, ne peuvent pratiquement pas être utilisées par les transporteurs.

1.2.3 Proposition pour les tracteurs à sellette et semi-remorques

Un véhicule articulé est formé d'un tracteur à sellette (véhicule tracteur de 2 à 3 essieux) et d'une semi-remorque avec un ou plusieurs essieux. Le mode d'imposition de ces configurations varie selon les cantons; soit il se fait essentiellement sur le véhicule tracteur, soit il est réparti sur les deux véhicules. En comparaison nationale, l'imposition dans le canton de Fribourg – qui pratique la répartition sur les deux véhicules – est défavorable pour les semi-remorques, alors qu'elle est favorable pour les tracteurs à sellette. Au final, le résultat d'ensemble sous la rubrique «véhicules articulés» est adapté. Il est proposé de majorer l'imposition des tracteurs à sellette et de réduire l'imposition des semi-remorques. Le tarif forfaitaire pour un tracteur à sellette (annexe à la LIVA, chiffre 12) est de 1750 francs. Il est proposé de le fixer à 2000 francs, soit une majoration de 14%; rapporté à la moyenne nationale, cette valeur correspond à un indice de 110 points. Cette mesure touche tous les tracteurs à sellette lourds, soit 350 unités, et représente une masse fiscale supplémentaire de 87 500 francs. Pour les semi-remorques, le tarif actuel est progressif. En comparaison nationale, l'indice dépasse 120 points dès 16 tonnes de charge utile. Il est proposé de plafonner le tarif dès ce tonnage, soit 1165 francs. 370 semi-remorques se situent dans cette tranche; la mesure représente une réduction de la masse fiscale de 170 000 francs, soit 28%.

1.2.4 Proposition pour les remorques

En comparaison nationale, l'imposition actuelle est lourde pour les tonnages élevés. Afin de corriger cette situation et de maintenir la cohérence du système d'imposition, en particulier avec les semi-remorques, il est

proposé de plafonner le tarif dès 14 tonnes de charge utile. 90 remorques se situent dans cette tranche; la mesure représente une réduction de la masse fiscale de 20 000 francs, soit 18%.

1.3 Modification de la LIVA

L'article 1a al. 3 décrit l'indexation de tarif pratiquée et fait référence à l'indice des prix à la consommation déterminant pour une prochaine indexation.

L'annexe à la LIVA est modifiée d'une part pour indexer les tarifs et, d'autre part, pour ajuster le tarif d'imposition de certains véhicules.

Le tarif du chiffre 12 est ajusté selon les principes sous chiffre 1.2.3.

Les tarifs selon chiffre 14 let. d et h sont plafonnés dès 16 tonnes pour les semi-remorques (cf. commentaires sous chiffre 1.2.3) et dès 14 tonnes pour les remorques (cf. commentaires sous chiffre 1.2.4).

1.4 Incidences

1.4.1 Incidences financières et en personnel

Le détail des réductions tarifaires ponctuelles se présente ainsi:

Chiffre	Genre de véhicules	Variation en Fr. *	Variation en%
1.2.3	Tracteurs à sellette	+ 87 500	+ 14%
1.2.3	Semi-remorques dès 16 t de charge utile	- 170 000	- 28%
1.2.4	Remorques dès 14 t de charge utile	- 20 000	- 18%
	Total	- 102 500	

* indexation selon chiffre 1.1 non comprise

Le cumul des recettes fiscales supplémentaires brutes prévues après l'entrée en vigueur des modifications selon chiffres 1.1 et 1.2 est évalué à 4 300 000 francs par an. Après déduction de la commission d'encaissement de l'OCN de 103 000 francs, la recette nette est de 2 938 000 francs pour le canton et de 1 259 000 francs pour les communes (rétrocession aux communes de 30% de l'impôt sur les véhicules). Le projet n'a pas d'incidence sur le personnel.

1.4.2 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.

2. MODIFICATION DE LA LALCR

2.1 La problématique

L'article 18 al. 1 LALCR prévoit les compétences pénales des préfets pour certaines infractions aux dispositions de la LCR et de ses ordonnances d'exécution. Ces infractions, dont celles prévues par l'article 95 ch. 1 LCR (essentiellement: conduite de véhicules automobiles sans permis de conduire), sont punies d'amendes. La compétence des préfets avait à l'époque été généralement prévue pour des infractions mineures, punies de l'amende.

Par la loi du 17 décembre 2010 modifiant la LCR, la Confédération a modifié l'article 95 LCR. Désormais, l'essentiel des infractions qui étaient punies par l'article 95 ch. 1 LCR, par une peine d'amende, seront, selon les cas, punies par une peine privative de liberté de 3 ans au plus, par une peine pécuniaire ou par une peine pécuniaire de 180 jours-amendes. Par contre, certaines infractions demeureront punies par une amende (ne pas observer les restrictions et les autres conditions auxquelles est soumis son permis de conduire; assumer la tâche d'accompagner l'élève lors d'une course d'apprentissage sans remplir les conditions exigées; donner des leçons de conduite à titre professionnel sans être titulaire d'un permis de moniteur; cf. art. 95 ch. 3 LCR, nouveau). Ce nouveau droit fédéral entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2012.

Au vu de ce qui précède, il se justifie de modifier l'article 18 al. 1 LALCR pour y remplacer le renvoi à l'article 95 ch. 1 LCR par un renvoi à l'article 95 ch. 3 LCR. Selon le système en vigueur, il n'est pas possible de confier aux préfets la compétence de juger d'infractions pénales punissables de peines privatives de liberté ou de peines pécuniaires.

2.2 Incidences

Cette modification n'a aucune incidence en matière financière ou en matière de personnel. Elle est conforme au droit fédéral et eurocompatible; elle ne modifie pas la répartition des tâches entre l'Etat et les communes.

13. September 2011

BOTSCHAFT Nr. 272
des Staatsrats an den Grossen Rat
zum Entwurf des Gesetzes zur Änderung
des Gesetzes über die Besteuerung
der Motorfahrzeuge und Anhänger

Wir unterbreiten Ihnen hiermit eine Botschaft zum Entwurf des Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger (BMfzG) sowie des Tarifs im Anhang des Gesetzes. Es geht dabei um die Anpassung des Tarifs um 5,2% an den Index der Konsumentenpreise (LIK), entsprechend den Bestimmungen von Artikel 1a des BMfzG. Ausserdem ist die Anpassung einiger Tarifpositionen betreffend die Fahrzeuge, die zum Warentransport dienen, vorgesehen.

Des Weiteren soll diese Gelegenheit dazu genutzt werden, eine Änderung von Artikel 18 Abs. 1 des Gesetzes zur Ausführung der Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr (AGSVG) vorzuschlagen. Diese Änderung ist notwendig aufgrund der Änderung von Artikel 95 des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr, die am 1. Januar 2012 in Kraft tritt.

1. ÄNDERUNG DES BMfzG

1.1 Indexierung

Gemäss Artikel 1a des BMfzG kann der Grosse Rat den Tarif dem durchschnittlichen Jahresindex der Konsumentenpreise anpassen, sofern sich dieser Index um mindestens 5% verändert. Die Anpassung tritt frühestens am 1. Januar nach dem Jahr in Kraft, in dem der Index einen genügenden Stand für eine Anpassung erreicht. Der Re-

ferenzindex des aktuellen Tarifs entspricht 152,6 Punkten (Dezember 1982 = 100 Punkte). Der durchschnittliche Jahresindex der Konsumentenpreise im Jahr 2010 entspricht 160,6 Punkten, das heisst einer Zunahme um 5,2%.

1.1.1 Rückblick auf die Indexierungen und punktuellen Anpassungen des Tarifs

Im Jahr 1989 wurde ein System zur Indexierung des Tarifs eingeführt, das sich auf die Entwicklung des LIK stützt; die Entscheidungskompetenz wurde dem Grossen Rat zugewiesen. Das System sah eine Anpassung des Tarifs vor, wenn der LIK eine Veränderung von 10% verzeichnet. 2001 wurde dieses System revidiert; seither darf eine Indexierung des Tarifs erfolgen, sobald eine Veränderung von 5% zu verzeichnen ist. In der untenstehenden Tabelle sind die Änderungen des Tarifs aufgelistet, die in den letzten Jahren infolge einer Indexierung oder punktueller Anpassungen vorgenommen worden sind.

Jahr	Indexierung	Punktuelle Anpassungen des Tarifs/ Bemerkungen
1992	10%	keine
1994	10%	keine
1999	keine	+ 15% für Motorräder mit Hubraum > 50 cm ³ ; + 10% für Personenwagen und Nutzfahrzeuge bis 999 kg Nutzlast mit Hubraum > 2600 cm ³ .
2001 – 2002	5%	gestaffelte Indexierung: 2001, Ziffern 2 bis 9 des Tarifs; 2002, Ziffern 10 bis 15 des Tarifs.
2006	5%	- 9% für Lastwagen; - 26% für Anhänger; - 7% für Sattelmotorfahrzeuge; - 17% für Autocars mit über 25 Plätzen.

1.1.2 Vorgeschlagene Indexierung ab 2012

Es wird vorgeschlagen, alle Tarife im Anhang des BMfzG um 5,2% anzupassen. Der Referenzindex der Konsumentenpreise, der aktuell verwendet wird (Dezember 1982), wird durch den neusten verfügbaren Index ersetzt, das heisst durch den Stand «Dezember 2010».

1.2 Anpassung der Tarife für Fahrzeuge, die zum Warentransport dienen

Im Jahr 2005 hat sich die Freiburger Sektion des Schweizerischen Nutzfahrzeugeverbands an den Staatsrat gerichtet und hervorgehoben, dass die kantonale Fahrzeugsteuer für Unternehmen dieser Branche im Landesvergleich sehr hoch sei. 2006 traten einige Steuerreduktionen in Kraft (Details unter Ziffer 1.1.1). Diese Senkungen haben zudem ermöglicht, die Zahl der immatrikulierten Unternehmensfahrzeuge mit Freiburger Kennzeichen konstant zu halten und zu verhindern, dass Fahrzeuge in anderen Kantonen mit niedrigerer Steuerbelastung immatrikuliert werden.

Anfang 2011 hat sich die Handelskammer Freiburg als Vertreterin mehrerer Transportunternehmen an den Staatsrat gewendet, mit dem Ziel, die Steuer auf Anhänger und Sattelanhänger zu senken, die ihrer Meinung nach im nationalen Vergleich sehr hoch sei. In diesen letzten Jahren wurden in mehreren Kantonen bedeutsame neue Reduktionen umgesetzt. Um einen Vergleich der Steuertarife für schwere Motorfahrzeuge aufzustellen, wurde eine Analyse durchgeführt.

1.2.1 Problematik des Orts der Besteuerung

Die Bestimmungen des Bundes, das heisst das Strassenverkehrsgesetz (SVG) und verschiedene Verordnungen, definieren den Standort der Fahrzeuge, der für die Erhebung der Steuer als massgebend gilt.

Die Besteuerung von Fahrzeugen wie Personenwagen oder Motorrädern stellt keine besondere Schwierigkeit dar, da es sich bei der Mehrheit der Fahrzeughalterinnen und -halter um physische Personen handelt, deren Wohnsitz einfach bestimmt werden kann.

Die Bestimmung des Orts der Besteuerung von Lastwagen, Anhängern, Sattelmotorfahrzeugen oder anderen Fahrzeugen, welche zu betrieblichen Zwecken verwendet werden, ist hingegen schwierig. Die Steuertarife können von Kanton zu Kanton stark variieren und der Standort, welcher der für die Immatrikulation zuständigen Behörde gemeldet wurde, kann rein fiktiver Natur sein, um die Steuerbelastung zu reduzieren; dies ist vor allem mithilfe einer Briefkastenadresse möglich. In der Praxis kann der Standort eines Fahrzeugs manchmal nur mit grossem Aufwand bestimmt werden (Überwachung des Standorts des Fahrzeugs über mehrere Wochen etc.). Es ist daher angebracht, für die Strassentransportunternehmen im Kanton Freiburg mit konkurrenzfähigen Steuertarifen einen Anreiz zu schaffen, ihre Fahrzeugsteuern im Kanton Freiburg zu zahlen. Andernfalls würde ein Rückgang an Fahrzeugen, die mit einem FR-Kennzeichen immatrikuliert sind, zu einer Minderung der Steuereinnahmen führen.

1.2.2 Analyse und Vorschläge zur Tarifänderung

Die vorliegende Analyse basiert auf den Tarifen für das Jahr 2011. Die Werte der Kantone Tessin, Thurgau und Wallis wurden für die Berechnung des Schweizer Durchschnitts für Anhänger und Sattelanhänger nicht berücksichtigt. Für letztere wurden auch die Werte des Kantons Basel-Landschaft nicht berücksichtigt. Denn die Tarife dieser Kantone liegen zwischen 105 und 350 Franken pro Jahr für Nutzlasten über 20 Tonnen, was einer ungewöhnlich tiefen Besteuerung entspricht. Grund für diese Steuerpraxis könnte die eventuelle Kompensation einer niedrigeren Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen aufgrund ihrer peripheren Lage sein.

Nachfolgend wird die Steuerlast für schwere Motorfahrzeuge im Kanton Freiburg im nationalen Vergleich dargestellt:

Fahrzeugart	Index (100 = CH)	kantonale Besteuerung
Lastwagen (Nutzlast von 6 bis 26 t)	von 111 bis 107	angepasst
Sattelschlepper (Nutzlast von 9 t)	96	vorteilhaft
Sattelanhänger (Nutzlast von 2,5 bis 27 t)	von 96 bis 148	unvorteilhaft ab einer Nutzlast \geq 16 t
Sattelmotorfahrzeuge (Nutzlast von 22 bis 27 t)	von 111 bis 94	angepasst
Anhänger (Nutzlast von 2,5 bis 22,5 t)	von 90 bis 113	unvorteilhaft für erhöhte Tonnagen

Das aktuelle kantonale Steuersystem sieht keine Steuerobergrenze für Anhänger und Sattelanhänger vor. Aufgrund der gesetzlichen Gewichtslimite von 40 Tonnen für Sattelmotorfahrzeuge und Anhängerzüge sind für

Transporteure Nutzlasten von über 14 Tonnen für Anhänger respektive über 16 Tonnen für Sattelanhänger kaum einsetzbar.

1.2.3 Vorschlag für Sattelschlepper und Sattelanhänger

Ein Sattelmotorfahrzeug setzt sich aus einem Sattelschlepper (zwei- oder dreiachsiges Zugfahrzeug) und einem ein- oder mehrachsigen Sattelanhänger zusammen. Die Besteuerungsart solcher Formationen ist je nach Kanton unterschiedlich geregelt; teilweise betrifft sie vor allem das Zugfahrzeug, teilweise wird die Steuer auf beide Fahrzeuge aufgeteilt. Im nationalen Vergleich führt die Besteuerung im Kanton Freiburg – der die Steuer auf beide Fahrzeuge aufteilt – zu einer Benachteiligung der Sattelanhänger, wohingegen die Besteuerung für Sattelschlepper vorteilhaft ausfällt. Mit den Änderungen erreicht die Rubrik «Sattelmotorfahrzeuge» ein ausgeglichenes Gesamtergebnis. Es wird vorgeschlagen, die Besteuerung der Sattelschlepper zu erhöhen und die Besteuerung der Sattelanhänger zu verringern. Der Pauschal tarif für einen Sattelschlepper (Anhang des BMfzG, Ziffer 12) beträgt 1750 Franken. Es wird vorgeschlagen, ihn auf 2000 Franken festzulegen, was einer Erhöhung von 14% entspricht. Im Vergleich zum nationalen Durchschnitt entspricht dieser Wert einem Index von 110 Punkten. Diese Massnahme betrifft alle schweren Sattelschlepper, das heisst 350 Fahrzeuge, und bedeutet ein zusätzliches Steueraufkommen von 87 500 Franken. Für die Sattelanhänger ist der aktuelle Tarif progressiv ausgestaltet. Im nationalen Vergleich liegt der Index für Anhänger mit über 16 Tonnen Nutzlast über dem Wert von 120 Punkten. Es wird vorgeschlagen, ab dieser Tonnage eine Tarifobergrenze von 1165 Franken einzuführen. 370 Sattelanhänger befinden sich in diesem Segment; die Massnahme entspricht somit einer Verringerung des Steueraufkommens um 170 000 Franken beziehungsweise um 28%.

1.2.4 Vorschlag für Anhänger

Im nationalen Vergleich fällt die Besteuerung für höhere Tonnagen hoch aus. Um diese Situation zu bereinigen und die Kohärenz des Besteuerungssystems zu wahren – insbesondere in Bezug auf Sattelanhänger –, wird vorgeschlagen, eine Tarifobergrenze ab einer Nutzlast von 14 Tonnen einzuführen. In diesem Segment befinden sich 90 Anhänger; die Massnahme entspricht somit einer Verringerung des Steueraufkommens um 20 000 Franken beziehungsweise um 18%.

1.3 Änderung des BMfzG

In Artikel 1a Abs. 3 des Gesetzes ist beschrieben, wie die Indexierung des Tarifs vorgenommen wird, und es wird auf den Landesindex der Konsumentenpreise Bezug genommen, auf dessen Grundlage eine nächste Indexierung bestimmt würde.

Der Anhang des BMfzG wird einerseits geändert, um die Tarife zu indexieren, und andererseits, um den Steuertarif bestimmter Fahrzeugarten anzupassen.

Der Tarif unter Ziffer 12 wird gemäss den unter Ziffer 1.2.3 genannten Grundsätzen angepasst.

Bei der Ziffer 14 Bst. d und h wird eine Tarifobergrenze für Sattelanhänger über 16 Tonnen (vgl. Anmerkungen

unter Ziffer 1.2.3) sowie für Anhänger über 14 Tonnen (vgl. Anmerkungen unter Ziffer 1.2.4) eingeführt.

1.4 Auswirkungen

1.4.1 Finanzielle und personelle Auswirkungen

Im Detail ergeben sich folgende punktuelle Tarifiereduktionen:

Ziffer	Fahrzeugart	Veränderung in Fr. *	Veränderung in %
1.2.3	Sattelschlepper	+ 87 500	+ 14%
1.2.3	Sattelanhänger ab 16 Tonnen Nutzlast	- 170 000	- 28%
1.2.4	Anhänger ab 14 Tonnen Nutzlast	- 20 000	- 18%
	Total	- 102 500	

* Indexierung gemäss Ziffer 1.1 nicht enthalten.

Die gesamten zusätzlichen Bruttosteuererinnahmen nach Inkrafttreten der Änderungen gemäss den Ziffern 1.1 und 1.2 werden auf 4 300 000 Franken jährlich veranschlagt. Die Nettoerinnahmen, nach Abzug der Inkassoprovision des ASS von 103 000 Franken, betragen 2 938 000 Franken für den Kanton und 1 259 000 Franken für die Gemeinden (Rückerstattung von 30% der Fahrzeugsteuern an die Gemeinden). Der Entwurf hat keine personellen Auswirkungen.

1.4.2 Weitere Auswirkungen

Der Entwurf ändert die Aufgabenaufteilung zwischen Staat und Gemeinden nicht. Er entspricht dem Bundesrecht und ist europaverträglich.

2. ÄNDERUNG DES AGSVG

2.1 Problematik

Artikel 18 Abs. 1 des AGSVG sieht die Zuständigkeit des Oberamtmannes für gewisse Zuwiderhandlungen gegen

die Bestimmungen des SVG sowie gegen die entsprechenden Ausführungsverordnungen vor. Diese Zuwiderhandlungen, darunter die in Artikel 95 Ziff. 1 SVG vorgesehenen (hauptsächlich Fahren ohne Führerausweis), werden mit Busse bestraft. Die Zuständigkeit der Oberamtämänner war damals im Allgemeinen für geringfügige Zuwiderhandlungen vorgesehen, die mit Busse bestraft werden.

Mit der Änderung vom 17. Dezember 2010 des Gesetzes über den Strassenverkehr hat der Bund Artikel 95 Ziff. 1 geändert. Nun werden die meisten Zuwiderhandlungen, die kraft Artikel 95 Ziff. 1 SVG durch Busse bestraft wurden, je nach Fall mit einer Freiheitsstrafe bis zu 3 Jahren, mit einer Geldstrafe oder mit einer Geldstrafe bis zu 180 Tagessätzen bestraft. Hingegen werden einige Zuwiderhandlungen weiterhin mit Busse bestraft (Missachtung der mit dem Führerausweis im Einzelfall verbundenen Beschränkungen oder Auflagen; Übernahme der Aufgabe des Begleiters bei einer Lernfahrt, ohne die Voraussetzungen zu erfüllen; berufsmässiges Erteilen von Fahrunterricht ohne Fahrlehrerausweis; vgl. Art. 95 Ziff. 3 SVG, neu). Diese neuen bundesrechtlichen Bestimmungen treten am 1. Januar 2012 in Kraft.

Demzufolge ist es angebracht, Artikel 18 Abs. 1 AGSVG dahingehend zu ändern, dass der Verweis auf Artikel 95 Ziff. 1 SVG durch einen Verweis auf Artikel 95 Ziff. 3 SVG ersetzt wird. Gemäss dem geltenden System ist es nicht möglich, den Oberamtspersonen die Entscheidungsbefugnis für strafrechtliche verfolgte Zuwiderhandlungen, die mit Freiheitsstrafen oder Geldstrafen bestraft werden, zuzuweisen.

2.2 Auswirkungen

Diese Änderung hat keine finanziellen oder personellen Auswirkungen. Sie entspricht dem Bundesrecht und ist europaverträglich; sie ändert die Aufgabenverteilung zwischen Staat und Gemeinden nicht.

Loi

du

**modifiant la loi sur l'imposition
des véhicules automobiles et des remorques**

Le Grand Conseil du canton de Fribourg

Vu le message du Conseil d'Etat du 13 septembre 2011;
Sur la proposition de cette autorité,

Décrète:

Art. 1

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

Art. 1a al. 3

³ Les montants fixés dans le tarif (qui est en annexe de la loi) correspondent à 99,7 pts (base décembre 2010 = 100 pts), ce qui représente une augmentation de 5,2 % par rapport à l'indice de référence précédent.

ANNEXE

**Tarif des impôts sur les véhicules automobiles et les remorques
(base 99,7 pts)**

	Impôt annuel Fr.
1. ...	
2. Cyclomoteurs	37.–
3. Tracteurs agricoles:	
a) monoaxes	46.–
b) autres	115.–

Gesetz

vom

**zur Änderung des Gesetzes über die Besteuerung
der Motorfahrzeuge und Anhänger**

Der Grosse Rat des Kantons Freiburg

gestützt auf die Botschaft des Staatsrats vom 13. September 2011;
auf Antrag dieser Behörde,

beschliesst:

Art. 1

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

Art. 1a Abs. 3

³ Die Beträge des Tarifs (im Anhang des Gesetzes) entsprechen dem Stand von 99,7 Punkten (Dezember 2010 = 100 Punkte), was einer Steigerung von 5,2 % im Verhältnis zum letzten Referenzindex entspricht.

ANHANG

**Steuertarif für Motorfahrzeuge und Anhänger
(Indexstand 99,7 Punkte)**

	Jährliche Steuer Fr.
1. ...	
2. Motorfahräder	37.–
3. Landwirtschaftstraktoren:	
a) Motoreinachser	46.–
b) Andere	115.–

4. Machines de travail agricoles automotrices:		4. Selbstfahrende landwirtschaftliche Arbeitsmaschinen:	
a) ...		a) ...	
b) chariots de travail, chariots à moteur, moissonneuses et véhicules combinés	115.–	b) Arbeitskarren, Motorkarren, Erntemaschinen und Kombinationsfahrzeuge	115.–
5. Machines de travail industrielles:		5. Gewerbliche Arbeitsmaschinen:	
a) jusqu'à un poids total de 3500 kg	140.–	a) bis 3500 kg Gesamtgewicht	140.–
b) au-dessus d'un poids total de 3500 kg	230.–	b) über 3500 kg Gesamtgewicht	230.–
c) chariots de travail	116.–	c) Arbeitskarren	116.–
6. Chariots à moteur:		6. Motorkarren:	
a) jusqu'à 1000 kg de charge utile	116.–	a) bis 1000 kg Nutzlast	116.–
b) au-dessus de 1000 kg de charge utile	230.–	b) über 1000 kg Nutzlast	230.–
7. Motocycles, luges à moteur:		7. Motorräder, Motorschlitten:	
a) jusqu'à 50 cm ³ (motocycles légers)	55.–	a) bis 50 cm ³ (leichte Motorräder)	55.–
b) de 51 à 150 cm ³	76.–	b) von 51 bis 150 cm ³	76.–
c) de 151 à 250 cm ³	97.–	c) von 151 bis 250 cm ³	97.–
d) au-dessus de 250 cm ³ , par 250 cm ³ supplémentaires	19.–	d) über 250 cm ³ , für jeweils 250 cm ³ mehr	19.–
e) supplément pour siège arrière	42.–	e) zusätzliche Steuer für Soziussitz	42.–
8. Motocycles-side-cars, motocycles-tri-cars, tricycles et quadricycles à moteur:		8. Motorradseitenwagen, Motorrad-Dreiräder, dreirädrige Motorfahrzeuge und Kleinmotorfahrzeuge:	
a) jusqu'à 250 cm ³	126.–	a) bis 250 cm ³	126.–
b) au-dessus de 250 cm ³	151.–	b) über 250 cm ³	151.–
c) supplément pour siège arrière	42.–	c) zusätzliche Steuer für Soziussitz	42.–
9. Voitures automobiles, tracteurs à sellette légers, tracteurs et véhicules utilitaires jusqu'à 999 kg de charge utile:		9. Personenwagen, leichte Sattelschlepper, Traktoren und Nutzfahrzeuge bis 999 kg Nutzlast:	
– jusqu'à 400 cm ³	235.–	– bis 400 cm ³	235.–
– de 401 à 600 cm ³	269.–	– von 401 bis 600 cm ³	269.–
– de 601 à 800 cm ³	303.–	– von 601 bis 800 cm ³	303.–
– de 801 à 1000 cm ³	337.–	– von 801 bis 1000 cm ³	337.–
– de 1001 à 1200 cm ³	370.–	– von 1001 bis 1200 cm ³	370.–

– de 1201 à 1400 cm ³	396.–
– de 1401 à 1600 cm ³	421.–
– de 1601 à 1800 cm ³	445.–
– de 1801 à 2000 cm ³	470.–
– de 2001 à 2200 cm ³	495.–
– de 2201 à 2400 cm ³	523.–
– de 2401 à 2600 cm ³	548.–
– de 2601 à 2800 cm ³	628.–
– de 2801 à 3000 cm ³	666.–
– de 3001 à 3200 cm ³	703.–
– de 3201 à 3400 cm ³	742.–
– de 3401 à 3600 cm ³	777.–
– de 3601 à 3800 cm ³	814.–
– de 3801 à 4000 cm ³	853.–
– de 4001 à 4200 cm ³	881.–
– de 4201 à 4400 cm ³	907.–
– de 4401 à 4600 cm ³	934.–
– de 4601 à 4800 cm ³	965.–
– de 4801 à 5000 cm ³	992.–
– de 5001 à 5200 cm ³	1019.–
– de 5201 à 5400 cm ³	1046.–
– de 5401 à 5600 cm ³	1074.–
– de 5601 à 5800 cm ³	1102.–
– de 5801 à 6000 cm ³	1131.–
– par 200 cm ³ supplémentaires	38.–

10. Camions, véhicules articulés:

– de 1 à 1,499 tonne de charge utile	550.–
– de 1,5 à 1,999 tonne de charge utile	780.–
– de 2 à 2,999 tonnes de charge utile	959.–
– de 3 à 3,999 tonnes de charge utile	1159.–
– de 4 à 4,999 tonnes de charge utile	1359.–
– de 5 à 5,999 tonnes de charge utile	1559.–

– von 1201 bis 1400 cm ³	396.–
– von 1401 bis 1600 cm ³	421.–
– von 1601 bis 1800 cm ³	445.–
– von 1801 bis 2000 cm ³	470.–
– von 2001 bis 2200 cm ³	495.–
– von 2201 bis 2400 cm ³	523.–
– von 2401 bis 2600 cm ³	548.–
– von 2601 bis 2800 cm ³	628.–
– von 2801 bis 3000 cm ³	666.–
– von 3001 bis 3200 cm ³	703.–
– von 3201 bis 3400 cm ³	742.–
– von 3401 bis 3600 cm ³	777.–
– von 3601 bis 3800 cm ³	814.–
– von 3801 bis 4000 cm ³	853.–
– von 4001 bis 4200 cm ³	881.–
– von 4201 bis 4400 cm ³	907.–
– von 4401 bis 4600 cm ³	934.–
– von 4601 bis 4800 cm ³	965.–
– von 4801 bis 5000 cm ³	992.–
– von 5001 bis 5200 cm ³	1019.–
– von 5201 bis 5400 cm ³	1046.–
– von 5401 bis 5600 cm ³	1074.–
– von 5601 bis 5800 cm ³	1102.–
– von 5801 bis 6000 cm ³	1131.–
– pro 200 cm ³ mehr	38.–

10. Lastwagen, Sattelmotorfahrzeuge:

– von 1 bis 1,499 Tonnen Nutzlast	550.–
– von 1,5 bis 1,999 Tonnen Nutzlast	780.–
– von 2 bis 2,999 Tonnen Nutzlast	959.–
– von 3 bis 3,999 Tonnen Nutzlast	1159.–
– von 4 bis 4,999 Tonnen Nutzlast	1359.–
– von 5 bis 5,999 Tonnen Nutzlast	1559.–

– de 6 à 6,999 tonnes de charge utile	1694.–	– von 6 bis 6,999 Tonnen Nutzlast	1694.–
– de 7 à 7,999 tonnes de charge utile	1829.–	– von 7 bis 7,999 Tonnen Nutzlast	1829.–
– de 8 à 14,999 tonnes de charge utile, par tonne supplémentaire	135.–	– von 8 bis 14,999 Tonnen Nutzlast, für jede zusätzliche Tonne Nutzlast	135.–
– dès 15 tonnes de charge utile, par tonne supplémentaire	130.–	– ab 15 Tonnen Nutzlast, für jede zusätzliche Tonne Nutzlast	130.–
11. Minibus, autocars:		11. Kleinbusse, Gesellschaftswagen (Autocars):	
a) de 10 à 24 places, par place assise pour passager	63.–	a) mit 10 bis 24 Plätzen, pro Passagiersitzplatz	63.–
b) dès 25 places, par place assise pour passager	50.–	b) mit 25 Plätzen, pro Passagiersitzplatz	50.–
c) une réduction de 33% est accordée aux véhicules affectés exclusivement aux transports scolaires		c) die Steuer wird für Fahrzeuge, die ausschliesslich für den Schülertransport verwendet werden, um 33% ermässigt	
12. Tracteurs à sellette	2104.–	12. Sattelschlepper	2104.–
13. ...		13. ...	
14. Remorques ou semi-remorques:		14. Anhänger oder Sattelanhänger:	
a) derrière des motocycles légers	13.–	a) von Kleinmotorrädern	13.–
b) derrière des motocycles et autres engins assimilables	24.–	b) von Motorrädern und ähnlichen Motorfahrzeugen	24.–
c) caravanes	109.–	c) Wohnanhänger und Sattelwohnanhänger	109.–
d) remorques de transport de choses et d'engins de sport:		d) Sachentransport- und Sportgeräteanhänger:	
– jusqu'à 499 kg de charge utile	112.–	– bis 499 kg Nutzlast	112.–
– de 500 à 999 kg de charge utile	157.–	– von 500 bis 999 kg Nutzlast	157.–
– de 1 à 1,999 tonne de charge utile	232.–	– von 1 bis 1,999 Tonnen Nutzlast	232.–
– de 2 à 2,999 tonnes de charge utile	304.–	– von 2 bis 2,999 Tonnen Nutzlast	304.–
– de 3 à 3,999 tonnes de charge utile	380.–	– von 3 bis 3,999 Tonnen Nutzlast	380.–
– de 4 à 4,999 tonnes de charge utile	457.–	– von 4 bis 4,999 Tonnen Nutzlast	457.–
– de 5 à 5,999 tonnes de charge utile	532.–	– von 5 bis 5,999 Tonnen Nutzlast	532.–
– de 6 à 6,999 tonnes de charge utile	608.–	– von 6 bis 6,999 Tonnen Nutzlast	608.–
– de 7 à 7,999 tonnes de charge utile	684.–	– von 7 bis 7,999 Tonnen Nutzlast	684.–
– de 8 à 8,999 tonnes de charge utile	761.–	– von 8 bis 8,999 Tonnen Nutzlast	761.–
– par tonne supplémentaire	49.–	– für jede zusätzliche Tonne Nutzlast	49.–
avec plafond maximal de 13,999 tonnes de charge utile		mit einer maximalen Nutzlast von 13,999 Tonnen	

e) remorques de travail agricoles:		e) Landwirtschaftliche Arbeitsanhänger:	
– l'impôt de la remorque est compris dans celui du tracteur		– Die Steuer für den Anhänger ist in der Steuer für den Traktor inbegriffen	
f) remorques de travail	55.–	f) Arbeitsanhänger	55.–
g) remorques derrière des chariots de travail:		g) Anhänger von Arbeitskarren:	
– l'impôt de la remorque derrière un chariot de travail est compris dans l'impôt du véhicule tracteur		– Die Steuer für den Anhänger an einem Arbeitskarren ist in der Steuer für das Zugfahrzeug inbegriffen	
– l'impôt de la remorque derrière un chariot de travail agricole est compris dans l'impôt du véhicule tracteur		– Die Steuer für einen Anhänger an einem landwirtschaftlichen Arbeitskarren ist in der Steuer für das Zugfahrzeug inbegriffen	
– les remorques destinées à être accouplées derrière un tracteur industriel sont assujetties à un seul impôt, soit à celui de la remorque dont la charge utile est la plus élevée		– Mehrere Anhänger an gewerblichen Traktoren unterliegen einer einzigen Steuer, nämlich der Steuer für den Anhänger mit der grössten Nutzlast	
h) semi-remorques de transport de choses et d'engins de sport:		h) Sattelsachentransportanhänger und Sattelsportgeräteeanhänger:	
– jusqu'à 499 kg de charge utile	119.–	– bis 499 kg Nutzlast	119.–
– de 500 à 999 kg de charge utile	166.–	– von 500 bis 999 kg Nutzlast	166.–
– de 1 à 1,999 tonne de charge utile	246.–	– von 1 bis 1,999 Tonnen Nutzlast	246.–
– de 2 à 2,999 tonnes de charge utile	322.–	– von 2 bis 2,999 Tonnen Nutzlast	322.–
– de 3 à 3,999 tonnes de charge utile	403.–	– von 3 bis 3,999 Tonnen Nutzlast	403.–
– de 4 à 4,999 tonnes de charge utile	483.–	– von 4 bis 4,999 Tonnen Nutzlast	483.–
– de 5 à 5,999 tonnes de charge utile	564.–	– von 5 bis 5,999 Tonnen Nutzlast	564.–
– de 6 à 6,999 tonnes de charge utile	644.–	– von 6 bis 6,999 Tonnen Nutzlast	644.–
– de 7 à 7,999 tonnes de charge utile	725.–	– von 7 bis 7,999 Tonnen Nutzlast	725.–
– de 8 à 8,999 tonnes de charge utile	805.–	– von 8 bis 8,999 Tonnen Nutzlast	805.–
– par tonne supplémentaire avec plafond maximal de 15,999 tonnes de charge utile	53.–	– für jede zusätzliche Tonne Nutzlast mit einer maximalen Nutzlast von 15,999 Tonnen	53.–
i) spéciales:		i) Ausnahmeanhänger:	
– tarif selon la lettre d, avec plafond maximal de 9,999 tonnes de charge utile		– Tarif gemäss Bst. d mit einer maximalen Nutzlast von 9,999 Tonnen	
j) de transport de personnes:		j) Personentransportanhänger:	
– par place assise pour passager	50.–	– pro Passagiersitzplatz	50.–

15. Plaques professionnelles:

a) motocycles	135.–
b) véhicules automobiles	554.–
c) véhicules agricoles	218.–
d) remorques	151.–

Art. 2

La loi du 12 novembre 1981 d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (RSF 781.1) est modifiée comme il suit:

Art. 18 al. 1

Remplacer «95 ch. 1» par «95 ch. 3».

Art. 3

¹ La présente loi entre en vigueur le 1^{er} janvier 2012.

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

15. Berufsschilder:

a) Motorräder	135.–
b) Motorwagen	554.–
c) Landwirtschaftliche Fahrzeuge	218.–
d) Anhänger	151.–

Art. 2

Das Gesetz vom 12. November 1981 zur Ausführung der Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr (SGF 781.1) wird wie folgt geändert:

Art. 18 Abs. 1

Den Ausdruck «95 Ziff. 1» durch «95 Ziff. 3» ersetzen.

Art. 3

¹ Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2012 in Kraft.

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