

Deuxième séance, mercredi 10 février 2021

Présidence de Sylvie Bonvin-Sansonens (VCG/MLG, BR)

Sommaire

Signature	Genre d'affaire	Titre	Traitement	Personnes
2021-GC-20	Requête	Demande de procédure accélérée pour le mandat 2021-GC-19 "Intégration des médecins de premier recours dans le programme de vaccination"	Prise en considération	<i>Auteur-s</i> Jean-Daniel Schumacher Antoinette de Weck
2020-GC-191	Rapport	CIP détention pénale: rapport aux parlements pour l'année 2019	Discussion	<i>Rapporteur-e</i> Erika Schnyder <i>Représentant-e du gouvernement</i> Maurice Ropraz
2018-DSJ-228	Loi	Imposition des véhicules automobiles et des remorques (LIVAR)	Entrée en matière Première lecture	<i>Rapporteur-e</i> Hubert Dafflon <i>Représentant-e du gouvernement</i> Maurice Ropraz
2020-GC-162	Motion	Pour une réduction de l'imposition des bateaux équipés d'un moteur thermique	Prise en considération	<i>Auteur-s</i> Markus Zosso Christine Jakob <i>Représentant-e du gouvernement</i> Maurice Ropraz
2021-GC-13	Election judiciaire	Assesseur-e à la Justice de paix du Lac (gestion des biens/comptabilité)	Scrutin de liste	
2021-GC-14	Election judiciaire	Assesseur-e suppléant-e à la Commission de recours de l'Université	Scrutin de liste	
2021-GC-15	Election judiciaire	Assesseur-e suppléant-e (employeur) au Tribunal des prud'hommes de la Singine	Scrutin de liste	

La séance est ouverte à 08 h 30.

Présence de 105 députés; absents: 5.

Sont absents avec justifications: M^{mes} et MM. Jean-Pierre Doutaz, Muriel Besson-Gumy, Susanne Aebischer, Nicolas Bürgisser, Jacques Morand.

MM. Didier Castella, Olivier Curty, Georges Godel, Jean-Pierre Siggen et Jean-François Steiert, conseillers d'Etat, sont excusés.

Requête 2021-GC-20**Demande de procédure accélérée pour le mandat 2021-GC-19 "Intégration des médecins de premier recours dans le programme de vaccination"**

Auteur-s: **Schumacher Jean-Daniel** (PLR/FDP, FV)
de Weck Antoinette (PLR/FDP, FV)
Dépôt: **27.01.2021** (BGC février 2021, p. 651)

Prise en considération

Schumacher Jean-Daniel (PLR/FDP, FV). Tout d'abord mes liens d'intérêts: je suis avant tout un médecin, un médecin de campagne et je suis aussi médecin responsable d'un grand home médicalisé.

Je suis naturellement très inquiet de la situation des vaccinations. On nous a dit: "on n'a pas beaucoup de doses à disposition", nous avons déjà pu faire dans le canton, et je remercie les gens qui l'ont fait, la vaccination dans les homes. Il est aussi remarquable qu'un pays donne l'importance nécessaire à ses aînés. Je crois qu'une société qui ne protège pas ses aînés ne vaut pas la peine d'être défendue et je remercie les gens qui se sont engagés dans les homes.

Vous avez vu qu'on a ouvert un centre de vaccination à Bulle, un centre de vaccination à Fribourg. Vous avez peut-être lu dans la presse hier que les médecins allaient aussi être engagés. C'est un très bon pas en avant. Ce que j'aimerais faire par ce mandat, dont j'aimerais expliquer la raison, j'ai déposé déjà plusieurs questions, c'était au mois de janvier, cette lettre a été adressée au Conseil d'Etat. Au mois de février, avec mes collègues de la commission de planification sanitaire, nous nous sommes rencontrés et nous avons décidé d'écrire une lettre à Madame la Commissaire et n'ayant pas eu de réponse, j'ai déposé ce mandat qui a été signé par 10 personnes et 15 autres d'entre vous, dont 25 personnes par voie électronique.

Quant au nombre de vaccins, la population qu'on va maintenant vacciner, c'est la population à risque, à savoir les personnes de plus de 75 ans et la population de risque 1 ou 2, donc des gens qui ont des pathologies importantes. Or, qui connaît le mieux ces patients ? Ce sont les médecins traitants. Et ce sont eux qui connaissent non seulement leur pathologie, leurs données administratives mais également leur environnement social, qui peuvent donner la place dans la liste d'attente des vaccinations.

J'aimerais et c'est là le but de mon mandat, qu'en collaboration avec ce qui est sur le terrain, les médecins de premier recours soient engagés rapidement, efficacement auprès de leurs patients qui attendent de se faire vacciner par eux et dans les plus brefs délais, c'est-à-dire dans les délais où on nous attribuera les vaccins. C'est ça le but de mon mandat. Vous savez que la vaccination est la seule porte de sortie de cette épidémie. Vous avez vu que le virus mute, une fois et demi plus infectieux, une fois il deviendra plus agressif et sera peut-être mortel. La course pour les vaccinations est une course non pas entre les cantons ou entre les pays, mais c'est une course contre cet agent démoniaque qu'il faut absolument juguler. La seule porte de sortie c'est de rapidement vacciner à bon escient.

C'est aussi dans cet esprit de collaboration avec le Service de la santé publique que je vous demande avec insistance, d'accepter ce mandat.

Schnyder Erika (PS/SP, SC). Je vous salue à distance puisque je viens de faire le vaccin, et puis pour des raisons de sécurité j'ai préféré ne pas assister en présentiel. Le vaccin dont il est question dans ce mandat, du moins pour l'urgence, au nom du groupe socialiste, je vous propose de refuser l'urgence pour les raisons suivantes: si à l'époque la situation était assez calamiteuse, notamment parce qu'on devait vacciner à tour de bras, mais on ne savait pas non plus dans quelles circonstances ça pouvait se faire, les médecins s'étaient proposés pour procéder à ces vaccinations mais n'ont pas reçu de retour. Je tiens à dire qu'à cette époque-là j'ai également signé, en tout cas appuyé ce mandat de notre collègue Schumacher. Seulement, la situation n'est plus du tout la même aujourd'hui et effectivement en ce qui concerne ce coronavirus, les choses évoluent énormément. Situation qui n'est plus la même puisque maintenant les médecins auront accès à ce vaccin et la procédure est en train de se mettre en place. Donc, je pense que c'est une très bonne avancée et à mon avis, ce serait beaucoup plus contreproductif que de vouloir souhaiter ce mandat alors que précisément on est en train de faire l'impossible pour que le corps médical puisse avoir accès à ces vaccins. J'imagine qu'il faut laisser travailler les services de la santé publique; il faut laisser les choses se mettre en place, ça ne sert strictement à rien de faire un débat d'urgence, c'est un peu comme si ce mandat arrivait comme la grêle après la vendange.

Pour toutes ces raisons, je vous demande de refuser l'urgence et de laisser faire les choses maintenant qu'elles sont mises en route et de ne pas encore compliquer la mise en œuvre de cette vaccination.

Rey Benoît (*VCG/MLG, FV*). Le groupe VCG a eu de grandes discussions concernant le mandat de notre collègue Schumacher. Tout le monde est d'accord au sein de notre groupe avec l'objectif souhaité, à savoir arriver de la manière la plus efficace possible à accélérer le rythme des vaccinations. Où nous avons quelques divergences au sein du groupe, c'est sur la manière d'y arriver. De nombreuses interventions ont déjà été déposées, notamment par notre collègue Schumacher aussi en termes de questions pour lesquelles il a déjà reçu des réponses. Nous avons vu le communiqué de presse de la Direction de la santé et des affaires sociales sur la possibilité désormais ouverte aux médecins de famille de pouvoir commencer cette vaccination avec des phases-pilotes. Bien sûr qu'il y a urgence d'agir, mais y a-t-il urgence de déposer un mandat pour lequel les réponses ont déjà été données ? Le mandat est un outil un peu spécial de notre Parlement, il n'est pas possible de le retirer. J'aurais pensé que suite au communiqué qui a été transmis par la Direction de la santé et des affaires sociales, il eut été adéquat de le retirer et de simplement suivre tous les efforts faits par notre canton pour accélérer ceux-ci.

J'ajouterais encore que, pour avoir été voir comment fonctionnaient ces centres de vaccination, je ne peux que confirmer le fait que tout fonctionne d'une manière impeccable mais que les personnes qui sont sur place, malheureusement, ne travaillent qu'à un rythme réduit, non pas à cause d'un manque de motivation au contraire, mais à cause des moyens à disposition qu'ils ont en termes de doses de vaccins pour pouvoir accélérer le rythme.

C'est la raison pour laquelle, notre groupe est très partagé, tient à souligner qu'il y a urgence à pouvoir agir dans ce domaine-là, mais soulève que c'est déjà fait et que les informations, nous les avons.

de Weck Antoinette (*PLR/FDP, FV*). Je regrette le tour que prend cette affaire, ça devient un tour politique, on sent la gauche qui s'oppose à la droite.

Pour moi, ce qui compte c'est que les personnes âgées aient accès le plus rapidement au vaccin. On sait que les personnes âgées ne devront pas descendre de l'Intyamon jusqu'au Forum, c'est trop loin, elles n'y vont pas. Par contre, elles vont chez leur médecin. Alors, c'est vrai que maintenant il y a un processus qui s'est mis en place et contrairement à ce qu'a dit M^{me} Schnyder, ce n'est pas la grêle après la vendange, c'est justement ce mandat qui a servi d'aiguillon pour pousser la Direction de la santé et des affaires sociales à fournir ces vaccins aux médecins. C'est trop peu, ils n'en reçoivent pas assez; il faut qu'il y ait un plan qui soit mis en place, c'est pour ça que je vous demande d'accepter l'urgence pour qu'on en discute et qu'on continue à pousser la Direction de la santé et des affaires sociales à aller dans la bonne direction qu'elle a prise maintenant.

Meyer Loetscher Anne (*PDC/CVP, BR*). M^{me} de Weck a dit à peu près ce que je voulais dire. Notre groupe soutient aussi cette urgence parce que c'est maintenant qu'on doit donner une direction politique à ce qu'on veut. Nous nous sommes appuyés sur des demandes des médecins de famille qui eux-mêmes ont pris déjà connaissance de ce qui a été mis en place, à la suite du dépôt du mandat. Nous devons absolument prendre position sur ce mandat durant cette session, c'est pourquoi je vous demande d'accepter l'urgence.

Zadory Michel (*UDC/SVP, BR*). Mes liens d'intérêts; je n'en ai pas, je n'ai que rarement vacciné quand j'étais assistant, comme je suis chirurgien-orthopédiste, je ne vaccine pas.

Néanmoins, j'ai des copains dans la Broye, des médecins que je consulte régulièrement pour leur demander leur état d'âme et depuis 3 à 4 semaines ils sont bombardés par leurs patients, que ce soient des jeunes ou des vieux, pour la question de la vaccination et chaque fois, ils doivent leur dire: "il faut attendre, il faut attendre, il faut attendre". Pas plus tard qu'hier, j'ai téléphoné avec mon ancien assistant que j'avais il y a 30 ans, il m'a dit: "Je n'ai toujours pas de vaccins mais si jamais je reçois le vaccin, tu seras le premier vacciné". J'espère que La Liberté et La Broye seront présents quand on nous vaccinera.

Bonny David (*PS/SP, SC*). Je suis surpris de la tournure des événements parce qu'on a deux centres qui sont bien organisés, on a aussi des médecins qui vont bientôt pouvoir vacciner, on voit très bien que le problème en fait, ce n'est pas qui fait quoi, c'est où est le vaccin ? Donc, je crois qu'il faut juste un petit peu se calmer et attendre qu'on puisse, en effet, arriver avec davantage de doses pour vacciner davantage de personnes. Les choses se mettent en route donc laissons un peu de temps au temps, même s'il est vrai qu'il faut aller de manière la plus efficace possible. J'ai juste envie de répondre à M^{me} de Weck, la gauche organise et le groupe libéral-radical est en train de semer la zizanie. Donc je vous invite à refuser l'urgence de ce mandat.

Schwander Susanne (*PLR/FDP, LA*). Am Wochenende wurde ich angegangen von Bewohnerinnen und Bewohnern über 70 Jahren mit Herzproblemen, die sich im Zentrum hier in Freiburg angemeldet haben und sich bei mir beklagt haben.

Ich muss dazu sagen: Es gibt zwei Impfzentren, eines in der Freiburger Hauptstadt und eines in Bulle. Von der Deutschschweiz, von Kerzers her mit dem öffentlichen Verkehr hier ins Forum zu kommen, ist sehr schwierig. Die Menschen müssen schauen, dass sie entweder von der Familie hierher gefahren werden oder ein Taxi nehmen.

Und gestern hatte ich noch ein längeres Telefongespräch, in dem mir jemand sagte, wie schlecht die Anmeldungen funktionierten. Ein Ehepaar meldet sich gleichzeitig, beide zusammen, online an. Der eine Ehepartner kann nach drei Tagen impfen gehen, der andere hat nach vier Wochen immer noch keine Rückmeldung bekommen und erhält auch nach

zweimaligem Telefonieren keine Rückmeldung, warum er oder sie nicht gehen kann. Der Partner hat einen Termin für die zweite Impfung, während sich die Ehefrau immer noch nicht impfen konnte.

Es ist klar, dass Fehler passieren können, es muss auch eine Fehlerkultur bestehen. Aber hier ist das Verständnis nicht vorhanden: Erstens der Weg bis nach Freiburg, dann zweitens, dass der eine nach drei Tagen impfen gehen kann, während der andere Partner nach vier Wochen immer noch keine Rückmeldung hat.

Daher müssen Verbesserungen geschehen und sie müssen sofort geschehen, denn die Leute, die auf diese Impfung warten, haben kein Verständnis dafür.

In diesem Sinne bitte ich Sie, diese demande d'accélération zu unterstützen.

Hänni-Fischer Bernadette (PS/SP, LA). Ich habe dieses Mandat ebenfalls unterschrieben. Wie Frau Schwander eben gesagt hat: Wir sind im Norden des Kantons etwas vom Forum weg und würden es sehr begrüßen, wenn diese Impfungen bei den Hausärzten oder in der Permanence passieren könnten.

Das war eine oberflächliche Überlegung. Aber gestern Abend in der Fernsehsendung Club habe ich von einem Infektologen aus dem Universitätsspital Zürich erfahren, dass Hausärzte diejenigen seien, die am besten erkennen könnten, ob eine Person geimpft werden müsse oder nicht.

Wenn das über den Computer geht, werden unsere Angaben per Computer ausgewertet, und dann wird die Reihenfolge bestimmt.

Ich war dann beruhigt, als ich gesehen habe, dass die DSAS mit der Freiburger Ärztegemeinschaft zusammen gesprochen, zusammen eine Pressekonferenz gemacht hat und ich hoffe sehr stark, dass diese Idee, dass Hausärzte die Besten sind, einbezogen wird.

Natürlich, das Problem ist die Menge der Impfdosen heute. Ich werde mich zur Frage der Urgence, die jetzt zur Debatte steht, vielleicht enthalten. Ich möchte aber trotzdem sagen: Ich habe mehrere Leute gehört, die mit der Organisation im Forum sehr zufrieden sind. Die einen haben den Termin bereits erhalten, konnten impfen gehen und haben bereits den Termin für die zweite Impfung.

Thalmann-Bolz Katharina (UDC/SVP, LA). Die vorangegangenen Wortmeldungen beweisen ganz klar, dass dieses Thema sehr wichtig ist und alle berührt. Es ist sehr wichtig, dass wir dieses Thema vertieft diskutieren können. Es geht um etwas, das jetzt pressiert und nicht erst morgen oder übermorgen. Wir wollen die Möglichkeit haben, dass die Ärzte, denen wir das Vertrauen schenken, impfen können und zwar morgen und nicht erst übermorgen.

Deshalb wird unsere Fraktion diese Dringlichkeit unterstützen.

Mäder-Brühlhart Bernadette (VCG/MLG, SE). Ich wollte mich heute eigentlich nicht äussern, aber ich muss jetzt trotzdem etwas dazu sagen.

Ich habe meine Mutter, die ist jetzt 90-jährig, am ersten Morgen, an dem man sich anmelden konnte, fristgerecht - also alles korrekt gemacht - angemeldet. Sie hat zusätzlich noch Krankheiten, sie ist also eine Risikopatientin mit 90 Jahren. Bis heute habe ich noch keine einzige Antwort und keinen Termin erhalten. Der Termin ist also immer noch offen.

Nun stand in den Zeitungen, dass die Ärzte impfen können, wenn auch am Anfang beschränkt, was ja auch klar ist, weil es anscheinend nicht genügend Impfdosen hat.

Ich frage mich jedoch, was jetzt all diese 700 Leute machen, die älter sind als 75 Jahre, die sich angemeldet haben, wahrscheinlich im Impfzentrum, und nun aber zum Arzt gehen könnten. Die Leute brauchen jetzt eine Antwort - vor allem die alten Leute müssen jetzt eine Antwort haben. Sie müssen wissen, was sie tun sollen. Deshalb ist es für mich wichtig. Diese Dringlichkeit ist wirklich gegeben.

> Au vote, la prise en considération de cette demande de procédure accélérée est acceptée par 66 voix contre 29. Il y a 9 abstentions.

Ont voté oui :

Brönnimann Charles (SC,UDC/SVP), Schneuwly André (SE,VCG/MLG), de Weck Antoinette (FV,PLR/FDP), Herren-Rutschi Rudolf (LA,UDC/SVP), Moënnat Pascal (GR,PDC/CVP), Dafflon Hubert (SC,PDC/CVP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC/CVP), Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/FDP), Demierre Philippe (GL,UDC/SVP), Schneuwly Achim (SE,UDC/SVP), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Schuwey Roger (GR,UDC/SVP), Boschung Bruno (SE,PDC/CVP), Jordan Patrice (GR,PDC/CVP), Schumacher Jean-Daniel (FV,PLR/FDP), Dietrich Laurent (FV,PDC/CVP), Julmy Markus (SE,PDC/CVP), Zamofing Dominique (SC,PDC/CVP), Perler Urs (SE,VCG/MLG), Meyer Loetscher Anne (BR,PDC/CVP), Thalmann-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP), Michellod Savio (VE,PLR/FDP), Kaltenrieder André (LA,PLR/FDP),

Cotting Charly (SC,PLR/FDP), Péclard Cédric (BR,VCG/MLG), Dorthe Sébastien (SC,PLR/FDP), Brodard Claude (SC,PLR/FDP), Kolly Gabriel (GR,UDC/SVP), Fattebert David (GL,PDC/CVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP), Genoud François (VE,PDC/CVP), Collaud Romain (SC,PLR/FDP), Zadory Michel (BR,UDC/SVP), Bortoluzzi Flavio (LA,UDC/SVP), Chardonnens Jean-Daniel (BR,UDC/SVP), Longchamp Patrice (GL,PDC/CVP), Bourguet Gabrielle (VE,PDC/CVP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Glasson Benoît (GR,PLR/FDP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Schläfli Ruedi (SC,UDC/SVP), Ducotterd Christian (SC,PDC/CVP), Schwander Susanne (LA,PLR/FDP), Wüthrich Peter (BR,PLR/FDP), Sudan Stéphane (GR,PDC/CVP), Morel Bertrand (SC,PDC/CVP), Brügger Adrian (SE,UDC/SVP), Badoud Antoinette (GR,PLR/FDP), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Marmier Bruno (SC,VCG/MLG), Glauser Fritz (GL,PLR/FDP), Lauber Pascal (GR,PLR/FDP), Schär Gilberte (LA,UDC/SVP), Bapst Bernard (GR,UDC/SVP), Schoenenweid André (FV,PDC/CVP), Mesot Yvan (VE,UDC/SVP), Defferrard Francine (SC,PDC/CVP), Vonlanthen Ruedi (SE,PLR/FDP), Mäder-Brühlhart Bernadette (SE,VCG/MLG), Butty Dominique (GL,PDC/CVP), Gobet Nadine (GR,PLR/FDP), Jakob Christine (LA,PLR/FDP), Bürdel Daniel (SE,PDC/CVP), Altermatt Bernhard (FV,PDC/CVP), Madeleine Hayoz (LA,PDC/CVP), Chantal Müller (LA,PS/SP). *Total 66.*

Ont voté non :

Mutter Christa (FV,VCG/MLG), Galley Nicolas (SC,UDC/SVP), Schmid Ralph Alexander (LA,VCG/MLG), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Jelk Guy-Noël (FV,PS/SP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Aebischer Eliane (SE,PS/SP), Garghentini Python Giovanna (FV,PS/SP), Mauron Pierre (GR,PS/SP), Wickramasingam Kirthana (GR,PS/SP), Piller Benoît (SC,PS/SP), Favre Anne (GR,PS/SP), Jaquier Armand (GL,PS/SP), Bonny David (SC,PS/SP), Fagherazzi-Barras Martine (SC,PS/SP), Rey Benoît (FV,VCG/MLG), Bonvin-Sansonens Sylvie (BR,VCG/MLG), Berset Christel (FV,PS/SP), Bischof Simon (GL,PS/SP), Cotting Violaine (BR,PS/SP), Kubski Grégoire (GR,PS/SP), Chassot Claude (SC,VCG/MLG), Ghielmini Kraysenbühl Paola (SC,VCG/MLG), Steiert Thierry (FV,PS/SP), Erika Schnyder (SC,PS/SP). *Total 26.*

Se sont abstenus :

Senti Julia (LA,PS/SP), Moussa Elias (FV,PS/SP), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS/SP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/SP), Gaillard Bertrand (GR,PDC/CVP), Krattinger-Jutzet Ursula (SE,PS/SP), Ballmer Mirjam (FV,VCG/MLG), Berset Solange (SC,PS/SP), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP). *Total 9.*

> Le traitement du mandat 2021-GC-19 se fera ainsi selon la procédure accélérée.

Rapport 2020-GC-191

CIP détention pénale: rapport aux parlements pour l'année 2019

Rapporteur-e:	Schnyder Erika (PS/SP, SC)
Représentant-e du gouvernement:	Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice
Rapport/message:	23.11.2020 (BGC février 2021, p. 558)

Discussion

Schnyder Erika (PS/SP, SC). La commission interparlementaire détention pénale est chargée, pour rappel, de la haute surveillance sur les autorités chargées de l'exécution des deux concordats latin de détention pénale. Je vous rappelle qu'il ne s'agit pas de surveiller les conditions de détention mais bien les infrastructures mises à disposition des cantons pour accueillir des détenus.

L'année 2020 aura été une année un peu particulière en raison du Covid, ce qui fait que cette commission n'a pu siéger qu'une seule fois et encore, en vidéoconférence. Comme à son habitude, cette commission est intercantonale, elle est soumise à des fluctuations liées aux tournus électoraux dans les différents cantons. De ce fait, deux délégations ont connu des mutations; la Neuchâteloise et la Jurassienne. Par ailleurs, le mandat que j'exerce ici au nom du canton de Fribourg, comme présidente de cette commission, est arrivé à échéance à la fin de l'année 2020. Dès lors, pour 2021 la commission a procédé à une réélection de ses instances, à savoir qu'elle a nommé le premier vice-président qui est le député vaudois Fabien Deillon à la présidence et le deuxième vice-président, le député valaisan Stéphane Danzer, à la place de premier vice-président. Quant

au deuxième vice-président, il échoit pour cela le tournus au canton de Genève et à cet effet, la commission a désigné M. Jean Romain, député genevois.

Je dirais que le gros de l'activité de la commission pour cette seule et unique séance a porté surtout sur l'examen de la réponse de la Conférence latine concernant son postulat relatif à la détention pénale. Pour rappel, la commission a adressé à la Conférence un postulat pour lui faire part de son inquiétude au sujet du manque de places de détention pour les jeunes et en particulier pour les jeunes filles. Ce postulat a été adressé en décembre 2019, la réponse à ce postulat est arrivée en date du 10 janvier 2020 mais évidemment n'a pu être discutée qu'en novembre, en raison toujours du Coronavirus. En bref, ce qu'il faut retenir de la réponse de la conférence, ce qui d'ailleurs ne change pas du tout des informations qui ont toujours été données à la commission par le secrétaire de la Conférence, c'est que pour faire face à ces graves lacunes au sujet de la détention de mineurs, il y a un certain nombre de mesures qui ont été prises. Parmi celles-ci, une structure dans le canton de Fribourg qui s'appelle Time-up, qui est à disposition des filles, il y aura 4 places qui seront prévues, mais dans un délai de trois ans. Il est question éventuellement d'une réouverture du Foyer de Prêles, dans le canton de Berne, mais les démarches semblent trainer dans ce sens. A Pramont, 18 places supplémentaires seraient boostées, mais là encore les démarches prennent un certain temps, toujours d'après la Conférence. Quant à la suggestion de la commission de voir si l'établissement des Léchaïres, particulièrement disponible, aurait pu servir précisément en attendant que les structures adéquates pour concrétiser cette mise en place pour les délinquants mineurs, eh bien, cette structure est considérée comme n'étant pas appropriée pour l'exécution des mesures en milieu fermé.

Enfin, autant dire que la réponse de la Conférence a placé les membres de la commission dans une situation de frustration, puisque rien de nouveau n'a été décidé. C'est un peu comme si on nous avait dit : "circulez, il n'y a rien à voir". La commission a eu l'impression que la Conférence ne se soucie pas plus que cela de ces questions de détention pénale de mineurs, qu'elle est consciente qu'il y a des problèmes mais vraiment qu'aucune mesure véritablement concrète n'est prévue en tout cas dans un délai immédiat, alors que vraiment l'urgence de la situation le justifierait. Pour toutes ces raisons, la commission a décidé que devant l'insatisfaction des réponses de la Conférence, il fallait passer à l'étape supérieure, à savoir à déposer une résolution afin d'inciter la Conférence à se montrer un peu plus proactive dans cette affaire. La résolution qui a été discutée par la commission et que vous avez évidemment tous reçue pour rappel consiste à exiger, on va dire évidemment qu'on peut exiger quelque chose, que la Conférence doit agir vite, que les pendants concordataires s'emparent avec détermination et courage du dossier en question et qu'ils créent dans les trois ans une structure adéquate pour l'exécution des mesures pénales dans des lieux fermés, qui sont prononcées par les tribunaux à l'égard des personnes mineurs, et que par ailleurs les cantons hors concordat latin participent tous financièrement à la création de cette structure. D'ailleurs peu importe dans quel canton elle se trouve, en espérant ainsi que cette question lancinante des mineurs puissent trouver une solution. Pour rappel, les juges de mineurs sont toujours plus démunis lorsqu'ils doivent condamner, il y en a de plus en plus, parce qu'ils ne savent plus que faire des mineurs en question. Voilà la situation au stade actuel, suite à cette séance de la commission.

Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice. Je remercie la présidente de la commission interparlementaire pour son rapport très complet. Le Conseil d'Etat regrette aussi le manque de solutions pour le placement de mineurs sous mesures pénales. Il faut aussi dire que le développement des infrastructures pénitentiaires dépend aussi des votes des parlements. On l'a vu l'année dernière à Genève avec un refus cinglant du Parlement cantonal qui bloque l'avancée du développement d'infrastructures pénitentiaires dans le canton de Genève et avec des effets naturellement dans le cadre du concordat.

Cela étant, une bonne nouvelle tout d'abord, puisque le projet Time-up, à savoir 4 places dans le cadre d'une extension de l'actuel Time-out à Fribourg pour les filles, a reçu au mois de janvier le feu vert de l'Office fédéral de la justice. Une information qui n'était pas connue, a priori, de la commission parlementaire. Les travaux de construction vont donc pouvoir démarrer. Les discussions en vue de la réouverture de l'ancien foyer d'éducation de Prêles avance, elles prennent toutefois du temps, en particulier dans le contexte sanitaire difficile.

Notre canton n'est pas resté les bras croisés par rapport à cette problématique de placement des mineurs. Depuis environ 18 mois nos juges des mineurs et juges de paix disposent d'une nouvelle forme de prise en charge pour les mineurs en difficulté d'insertion, destinée aux jeunes pour qui un placement résidentiel traditionnel n'est pas adapté. L'alternative propose un placement dans un logement indépendant où le jeune bénéficiaire doit faire sa place dans un environnement social ordinaire avec l'appui d'une équipe éducative. Ce concept est actuellement en phase pilote, il a été développé par la Fondation Fribourg pour la jeunesse, sur mandat de la Direction de la sécurité et de la justice et de la Direction de la santé et des affaires sociales et il constitue une carte supplémentaire dans l'éventail à disposition des autorités judiciaires de placement, en cela aux justices de paix et au tribunal des mineurs. Ces autorités ont ainsi pu à leur satisfaction placer leurs trois jeunes et des discussions sont en cours pour compléter cette offre.

Pour le reste, je n'ai pas d'observation particulière, le canton de Fribourg suit naturellement avec grande attention, dans le cadre du concordat, l'avancée des différents projets.

de Weck Antoinette (*PLR/FDP, FV*). Je déclare mes liens d'intérêts; je suis présidente de la Fondation de Fribourg pour la jeunesse à laquelle est rattachée Time-out et où se construira Time-up.

Le groupe libéral-radical partage les préoccupations de de cette commission, à savoir qu'il y a un manque chronique de places pour l'exécution des mesures pénales en milieu fermé prononcées à l'égard de personnes mineures. Tout d'abord, nous devons constater que la réouverture de l'ancien foyer d'éducation de Prêles est en attente et fait encore l'objet de discussions. J'ai été contente d'entendre M. le Conseiller d'Etat dire que c'était pour des raisons de Covid, j'espère que ce n'est que cette raison qui freine ce développement. Les 18 places projetées au centre éducatif de Pramont ne sont pas une priorité pour le gouvernement valaisan. L'établissement pour mineurs aux Léchaires n'est pas fait pour accueillir des jeunes qui attendent une peine. Il résulte que souvent des placements se font en Suisse allemande, ce qui pose quand même certains problèmes aux jeunes n'ayant pas une maîtrise complète de l'allemand. Cette situation est dommageable pour la société et pour les jeunes concernés. Ces jeunes sont privés d'une prise en charge adéquate.

A Fribourg, le groupe libéral-radical tient à saluer l'engagement du Conseil d'Etat, et spécialement de la Direction de la sécurité et de la justice, qui s'est beaucoup engagée pour la création des 4 places à Time-up et je peux confirmer, elles vont s'ouvrir en juin 2023. Comme l'a dit notre conseiller d'Etat, c'est la Direction de la sécurité et de la justice qui a soutenu ce projet très novateur, de l'alternative, où les jeunes ne sont pas placés dans une institution mais ont un logement propre, mais en étant suivis 24 heures sur 24 par les éducateurs. Ce projet est prometteur, il y a déjà 3 jeunes en placement et, nous espérons, la Fondation qui chapeaute aussi ce projet espère pouvoir continuer à augmenter le nombre de places.

Le groupe libéral-radical prend acte avec satisfaction, sur le plan fribourgeois, de ce rapport.

Schuwey Roger (*UDC/SVP, GR*). Meine Interessenbindung: Ich bin Mitglied der IPK.

Die Fraktion der Schweizerischen Volkspartei hat mit Interesse den Bericht analysiert und stellt fest, dass sich von Jahr zu Jahr kaum ein grösserer Unterschied präsentiert.

Die Interparlamentarische Kommission (IPK), die mit der Kontrolle des Vollzugs der lateinischen Konkordate über den Strafrechts- und Freiheitsentzug beauftragt ist und sich aus Delegationen aus den Kantonen Freiburg, Waadt, Wallis, Neuenburg, Genf und Jura zusammensetzt, stellt Ihnen den Bericht zu.

Und die IPK hat am 6. Mai der Westschweizer Justiz- und Polizeidirektorenkonferenz ein Postulat unterbreitet - beantwortet wurde erst 8 Monate später. Die Antworten sind nicht zufriedenstellend, alle Projekte werden immer hinausgeschoben. Die IPK wird von der Konferenz zu wenig respektiert.

Verhandlungen und Gespräche mit den Deutschschweizer Kantonen, um eventuell Jugendliche und Minderjährige unterzubringen, bis Lokale und Infrastrukturen in unseren Konkordatskantonen bereit sind, werden mehr oder weniger unterlassen.

Ich hoffe, dass sich die Konferenz in Zukunft besser einsetzt für die Unterbringung unserer Jugendlichen und minderjährigen Straftäter.

Erfreut können wir feststellen, dass das Projekt "Les Grands Marais" mit über 400 Plätzen zügig vorangeht. Die Rechnung ist für 2023 vorgesehen.

Die Fraktion der Schweizerischen Volkspartei nimmt Kenntnis von diesem Bericht.

Rodriguez Rose-Marie (*PS/SP, BR*). J'interviens au nom du groupe socialiste et déclare un lien d'intérêts avec cet objet; je suis assessesseure à la Justice de paix de la Broye et à ce titre, j'ai parfois à prononcer des mesures de placement.

Notre groupe a examiné avec attention le rapport de la commission interparlementaire détention pénale et certains points ou remarques nous interpellent grandement. Si l'on résume les différents chapitres, on relève les points suivants:

- > Nombre de places en institution fermée pour mineurs: insatisfaisant.
- > Lenteur et report des travaux du groupe de réflexion dans le cadre de la détention des adultes et des jeunes adultes.
- > Difficulté de planification des institutions et, comme thème récurant, le manque de places pour les mineurs et l'inadéquation pour les installations actuelles.

Si on essaie de trouver quelques aspects positifs relevés par ce rapport, et ils sont peu nombreux, on peut relever toutefois la création prochaine des 4 places pour jeunes filles à Time-up, celle de 18 places pour mineurs à Pramont en Valais et l'éventuelle réouverture du foyer de Prêles dans le canton de Berne. Tout ceci dans un délai minimal de trois ans, voire plus pour Pramont. Délai qualifié pour certains de raisonnable mais en matière de mesures pour mineurs, déconnecté de la réalité du terrain et de ses urgences. Je suis heureuse d'apprendre que les 4 places de Time-up vont démarrer incessamment. Nous regrettons que le manque de volonté politique fasse perdurer cette situation où nous avons une surcharge chronique

dans certaines institutions comme celle de Pramont alors que celle de Palézieux n'est qu'à la moitié de sa capacité, car ses installations ne sont pas adaptées à des accueils de différentes natures. Quel gâchis, quand on sait l'importance que peut avoir dans la vie d'une mineure la bonne rencontre au bon moment ou la bonne mesure au bon moment. Une mesure adéquate, constructive et adaptée peut souvent faire basculer un destin du bon côté. Or nous ne pouvons que constater que la commission demande et demande et que malheureusement elle se heurte à des délais et des tergiversations interminables.

Le groupe socialiste est content d'entendre M. le Commissaire du Gouvernement nous donner quelques bonnes nouvelles. Nous remercions aussi la commission interparlementaire de sa résolution, de ses demandes insistantes et l'encourage à poursuivre ses critiques constructives à l'égard des cantons. C'est avec ces quelques commentaires et en invitant notre Conseil d'Etat à poursuivre la mise en œuvre de tout ce qui est possible pour améliorer la prise en charge des mineurs que le groupe socialiste prend acte de ce rapport.

Julmy Markus (*PDC/CVP, SE*). Die Fraktion der Christlichdemokratischen Volkspartei nimmt Kenntnis vom Rapport der IPK.

Als Mitglied der Interparlamentarischen Kommission Strafrechtlicher Freiheitsentzug stelle ich mit Besorgnis fest, dass viele Jugendliche mangels verfügbarer Plätze für die Durchführung von geschlossenen Massnahmen weiterhin nur von Behelfslösungen profitieren oder gar keinen Zugang zu einer stationären Massnahme haben und fordere die Behörden der Konkordatskantone auf, die Notlage so rasch wie möglich zu beheben und die notwendigen Plätze hierfür zu schaffen. Als kurzfristige Massnahme sollte das Gespräch mit den Deutschschweizer Kantonen gesucht werden.

Die Antwort der Westschweizer Justiz- und Polizeidirektorenkonferenz nimmt die Kommission mit einer gewissen Unzufriedenheit zur Kenntnis. Sie begrüsst zwar die angekündigte Schaffung von 4 Plätzen für Mädchen im Rahmen der Struktur "Time Up", stellt jedoch erneut den mangelnden politischen Willen der Kantone des Konkordats fest, die notwendigen Mittel bereitzustellen, um das Problem für Minderjährige im geschlossenen Vollzug von Strafmassnahmen zu lösen. Die IPK wird demzufolge eine Resolution an die Regierungen der Konkordatskantone richten, damit dieses Dossier als vorrangig betrachtet werden muss.

Die IPK nimmt zur Kenntnis, dass sich die Konsolidierung der im letzten Bericht angekündigten Arbeiten mindestens bis Ende des Jahres 2021 hinauszögern wird. Der Vollzug von risikobegründeten Sanktionen muss zwingend mit einem Wandel der Berufskultur aller beteiligten Parteien einhergehen. Solche Veränderungen geschehen nicht von heute auf morgen.

Das Projekt zum Bau einer neuen Einrichtung mit 410 Plätzen in der Orbe-Ebene "Les Grands Marais" schreitet voran. Gemäss der Planung des Kantons Waadt ist die Inbetriebnahme für 2026 vorgesehen. Im Gegensatz dazu wurde das Projekt des Kantons Genf vom Parlament definitiv begraben.

Zuletzt bleibt zu erwähnen, dass die IPK ein weiteres Mal feststellen musste, dass Plätze für Jugendliche sowie die dazu geeigneten Einrichtungen fehlen. Die IPK hat die Regierungen eingeladen, den Bau von modularen und vielseitigen Strafvollzugseinrichtungen zu fördern, damit Personen beider Geschlechter aus unterschiedlichen Altersgruppen oder mit unterschiedlichen Vollzugsformen gleichzeitig, aber ohne Kontakt untereinander, untergebracht werden können.

> Le Grand Conseil prend acte de ce rapport.

Loi 2018-DSJ-228

Imposition des véhicules automobiles et des remorques (LIVAR)

Rapporteur-e:	Dafflon Hubert (<i>PDC/CVP, SC</i>)
Représentant-e du gouvernement:	Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice
Rapport/message:	10.03.2020 (<i>BGC février 2021, p. 216</i>)
Préavis de la commission:	18.01.2021 (<i>BGC février 2021, p. 51</i>)

Entrée en matière

Dafflon Hubert (*PDC/CVP, SC*). Je pense que vous êtes un peu comme moi, les députés, lorsque vous vous préparez pour une session, vous allez un peu voir les documents à disposition. Quand vous avez vu le document relatif à la LIVAR vous avez pensé qu'il y allait avoir du travail. C'est certainement un dossier qui va être longuement débattu et j'en conviens. Pourtant, tout c'est plutôt bien passé et je tiens à vous le dire. Il est vrai qu'on a débattu pendant sept mois, qu'on a eu besoin de six

séances de commission, cinquante pages de PV, trois lectures successives et plusieurs dizaines d'amendements. J'estime que tout c'est très bien passé. C'est même un exemple sur la façon de travailler au sein d'une commission.

Il faut savoir que tout a débuté par la motion que j'ai co-signée avec le collègue Eric Collomb qui demandait une taxation plus durable et plus cohérente des véhicules de tourisme dans le canton de Fribourg. Finalement, le projet du Conseil d'Etat soumis à la commission allait plus loin. Il demandait à ce moment-là une révision totale de la LIVA, devenue maintenant la LIVAR. Il ne faut pas oublier que cette loi qui est aujourd'hui appliquée date de 1967 et est probablement plus âgée qu'une bonne partie des députés ici présents.

La première séance de commission a été certainement la plus délicate parce qu'on s'est posé la question si c'est bien juste de faire une révision totale alors que la motion voulait se cantonner aux véhicules de tourisme. Il y a eu beaucoup de discussions dans cette première séance. C'était même très animé. Finalement, après de longs débats, nous nous sommes rendu compte que l'avis du Conseil d'Etat était certainement opportun et justifié. C'était l'occasion unique de régler une fois pour toute différents problèmes liés à la taxation des véhicules. Après coup, je pense qu'il était même très judicieux de le faire.

J'en viens aux points principaux de cette nouvelle loi, un système à trois piliers.

Tout d'abord, un pilier de base qui va taxer le véhicule sur sa puissance. C'est un nouveau principe. Jusqu'à maintenant, on parlait des cm³. Or, les cm³ vont bien pour les anciens véhicules à moteur mais lorsque vous avez affaire à des véhicules électriques, les cm³ ne signifient plus rien. On a donc affaire avec la puissance du véhicule. C'est un nouveau sujet qui va aussi dans l'esprit qu'il faut payer quelque chose pour utiliser la route.

Ensuite, on parle de bonus dans cette loi que vous allez débattre, un bonus dit énergie. 30% de réduction bonus si votre véhicule correspond à l'étiquette fédérale dite A. Il faut savoir que c'est la Confédération qui chaque année qualifie tous les véhicules qui sont homologués et immatriculés en Suisse et leur donne une étiquette de A à G, de la meilleure à la moins bonne. Ce qu'il faut aussi savoir c'est qu'un véhicule peut se trouver en étiquette A la première année lorsqu'il est homologué et ensuite, vu l'évolution de la technologie, peut rétrograder dans trois ou cinq ans en B ou en C. Ce n'est pas quelque chose d'acquis à tout jamais.

Le deuxième bonus est un bonus environnemental: 30% pour le système de motorisation électrique ou à hydrogène. Ces deux types de motorisation sont vraiment l'avenir de tout le parc véhicules au niveau national et international. 15% seront quand même encore attribués aux véhicules dits hybrides ou lorsque vous avez la combinaison électrique et thermique, ainsi que les véhicules à gaz. Le bonus environnemental ne sera pas limité dans le temps. Il sera à tout jamais. Il a aussi le but de fortifier le marché de l'occasion. Aujourd'hui, un véhicule de type A obtient quatre ans de gratuité. La gratuité, c'est terminé. Tout véhicule utilisant la route doit et il est juste qu'il paie une part à l'utilisation de cette fameuse route. Par contre, ce bonus environnemental sera à tout jamais pour la période d'utilisation du véhicule. On veut justement favoriser le marché de l'occasion. Les bonus sont cumulatifs. On peut très bien avoir un véhicule qui va bénéficier d'un étiquettat de 30%, plus de 30% parce qu'il est électrique ou à hydrogène.

Dans le cadre de la commission, on s'est demandé s'il fallait faire aussi des malus. La commission a longuement débattu des malus. Ce n'est pas l'état d'esprit de cette loi et de cette commission. C'est pour cela que vous ne trouvez à nulle part un point sur les malus qui sont aujourd'hui le cas de figure pour certaines étiquettes.

Cette loi, on s'est rendu compte dans les débats, il faut la prévoir pour durer dans le temps. Celle qui est actuellement en vigueur a vécu 54 ans, c'est magnifique. Il ne fallait pas chaque année qu'on doive modifier des points essentiels de cette loi parce que la technologie évolue.

Un point est revenu systématiquement. Encore hier soir avant de m'endormir, j'ai lu les cinquante pages des PV en me disant qu'il faut que je m'imprègne totalement de l'état d'esprit de cette loi. Il y a une chose qui est revenue quasiment quatre fois sur six: le bruit. Le bruit a souvent été mis en avant en disant qu'on devrait l'utiliser comme critère, comme pilier de taxation. Finalement, on s'est rendu compte par rapport aux renseignements donnés par les experts autour de la table que le bruit est difficilement "fiscalable". Aucun canton ne pratique sur le bruit. En fait, lorsque les véhicules sont importés en Suisse, ils doivent être conformes aux bruits et aux normes fédérales, aux normes suisses. Le véhicule en soi est tout à fait en ordre. Le problème c'est le conducteur et son comportement. Le problème ce sont les modifications sur les véhicules, les crissements de pneus au milieu de la nuit. C'est ici qu'on a le grand problème. Dans ce sens-là, la Police avec l'OCN font des campagnes pour détecter ces véhicules dits non conformes.

Je tiens aussi à dire que plusieurs cantons suisses donnent des subventions directes à l'achat de véhicules électriques, comme la Thurgovie et le Valais je crois. L'idée de la commission n'était justement pas d'aller dans cette direction mais beaucoup plus d'aller dans la direction de bonus par rapport à cela.

Quelques particularités encore par rapport à cette loi que nous allons débattre.

L'augmentation tarifaire dès 5% par rapport à l'indice des prix à la consommation sera une compétence du Grand Conseil, au contraire de ce qu'a souhaité dans un premier temps le Conseil d'Etat.

Les vélos électriques, vous allez peut-être vous étonner, on a décidé de taxer à raison de 20 frs par année les cyclomoteurs électriques. Nous parlons de vélos électriques mais dans le terme effectif fédéral on parle de cyclomoteurs électriques. Ce sont les vélos électriques de 45 km/h qui ont la plaque jaune. Il y en a trois mille dans le canton de Fribourg. C'était un peu l'esprit de la commission et de la loi de dire qu'ils utilisent finalement aussi la route. Il faudrait aussi qu'ils participent à quelque part à l'effort dans ce sens-là.

Ensuite, les voitures de livraisons ont été un long débat. Ces voitures sont souvent très comparables à une voiture. Elles ont un intérieur légèrement différent mais ces voitures de livraisons, jusqu'à 2800 kg, seront taxées comme un véhicule de tourisme normal. On peut très facilement interchanger quasiment pour tricher si on fait des tarifs particuliers. Donc, jusqu'à 2800 kg ce sera traité comme un véhicule normal et ensuite vous verrez qu'il y a deux catégories entre 2800 et 3500 kg. Il y aura une particularité pour les voitures de livraison.

La grande discussion a été les remorques, les remorques des transporteurs. D'une part, les tarifs fribourgeois sont relativement plus élevés que la moyenne suisse, ce qui veut dire qu'il y a quand même des transporteurs et des importateurs qui profitent un peu de la situation pour immatriculer leurs remorques dans d'autres cantons qui sont plus favorables. Cela a été relevé plusieurs fois dans la discussion. Cela vaut surtout pour ces remorques mais aussi les voitures de tourisme. Il y a des gens qui squattent notre canton. Quelle est la définition du lieu de stationnement du véhicule? C'est où les véhicules passent la nuit. C'est comme un peu pour les êtres humains. Il y a des possibilités pour vous les communes d'agir à ce niveau-là en accord avec l'OCN ou au besoin en accord avec la Police pour contrôler ces véhicules, surtout pour les remorques, et imposer naturellement une immatriculation fribourgeoise. Le Conseil d'Etat souhaitait aussi une baisse des prix des remorques annuels pour être plus concurrentiel. La commission n'était pas du même avis.

Un grand débat a eu lieu sur les tracteurs agricoles, sur les camions et sur les autocars. On a finalement décidé de ne pas intégrer un bonus qui serait assimilable à ce qu'on va faire pour les véhicules parce qu'il y a aucune incitation par rapport aux tracteurs agricoles en l'état. J'aurais l'occasion de revenir plus en détail sur la particularité des tracteurs et des remorques agricoles.

Finalement, j'aimerais conclure de la façon suivante. J'ai trouvé que cette commission, qui était difficile au niveau technique, fiscal et politique, a eu l'avantage d'être composée de personnes très compétentes dans leurs domaines et représentatives de tous les segments touchés par cette nouvelle loi. Je pense que c'était une excellente chose. On avait les pro-voitures, les pro-vélos, les pro-agriculture, les pro-transport, les pro-autocars et on avait ceux qui ne voulaient pas de voiture. Finalement, en toute intelligence, c'est pour moi une expérience magnifique de pouvoir écouter, travailler avec ces gens et d'arriver en affinant la chose vers un consensus général. C'est pour cela que dans le vote final vous avez 9 voix pour, 1 abstention, 0 voix contre. Cela veut signifier que le travail qui a été fait a duré, on a eu besoin de six sessions et c'est une bonne chose.

Je tiens à remercier tous les députés membres de cette commission pour le fair-play dans les débats et la qualité des débats.

Un merci particulier à vous, Monsieur le Conseiller d'Etat Ropraz. Vous étiez toujours à l'écoute, ouvert à la discussion. On a fait beaucoup d'allées et venues par rapport aux modifications que nous avons suggérées. Ce n'était pas évident. Vous avez fait preuve de souplesse dans toute cette loi. On va vous regretter, Monsieur le Conseiller d'Etat.

Madame Mélanie Maillard, qui est au fond de la salle, je tiens aussi à vous remercier. Vous étiez la gardienne du temple au niveau légistique. Mon souci était toujours, dans toutes ces discussions au niveau tarifaire, légal, que l'encrage légal soit toujours garanti. Merci pour votre aide.

Monsieur Rossier de l'OCN, vous êtes aussi présent à nous écouter. Vous connaissez votre travail parfaitement. On vous en a posé des questions, vous avez répondu. Vous avez fourni de nombreuses informations. C'était important d'avoir quelqu'un qui était à la hauteur par rapport à ce dossier délicat. Merci beaucoup pour avoir amené vos compétences à notre service.

Last but not least, il manque une personne dans mes remerciements: notre secrétaire parlementaire, Marie-Claude Clerc, qui suit les débats à la télévision. Je tiens à la remercier chaleureusement. C'était difficile pour elle avec toutes ces interventions, tous ces amendements, à structurer le tout en gardant une ligne. Marie-Claude, tu es maintenant à la retraite et tu l'as bien méritée et tu pars la tête haute. Merci pour cet excellent travail.

Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice. L'imposition des véhicules et des remorques est certes un domaine complexe mais il est également éminemment politique. Permettez-moi dès lors de rejoindre les propos du président de la commission pour relever le travail exemplaire de cette commission parlementaire. Je suis aussi très reconnaissant envers le directeur de l'OCN qui a apporté toute son expertise et ses compétences pour éclairer et soutenir en toute indépendance les députés dans les choix politiques à opérer. Un grand merci également à ma conseillère juridique pour son soutien durant l'établissement de tout ce projet. Je remercie aussi particulièrement le président de la commission pour avoir mené de main

de maître les discussions dans ce dossier complexe et je tiens à souligner l'état d'esprit constructif qui a régné et qui a permis à cette commission d'adapter et d'adopter le texte légal et le tarif proposé, de voter finalement un projet bis à l'unanimité avec une abstention.

Ce projet bis constitue un paquet soigneusement ficelé, équilibré et cohérent. Le Conseil d'Etat s'y rallie donc entièrement. Tout juste trois ans après le dépôt de la motion des députés Collomb et Dafflon, le Grand Conseil est appelé à adopter une loi sur l'imposition des véhicules et des remorques totalement révisée. Ce projet de nouveau cadre légal qui remplace donc la loi de 1967 prévoit une base d'imposition moderne qui tient davantage compte des critères énergétiques et environnementaux. Il est ainsi prévu d'imposer désormais les voitures de tourisme selon la puissance et non plus selon la cylindrée afin d'encourager l'usage de véhicules propres, des réductions sont introduites, à savoir une réduction permanente environnement de 30% pour les véhicules électriques ou à hydrogène, respectivement 15% pour les véhicules hybrides ou à gaz, et une réduction énergie augmentée par la commission de 20 à 30% pour les véhicules avec une étiquette A. Ainsi, le système actuel, bonus-malus, notamment une exonération totale pendant trois années civiles pour une étiquette A, est remplacé par un système exclusivement incitatif, sans limite dans le temps. Par ailleurs, les véhicules lourds devraient désormais être imposés selon le poids total et non plus selon la charge utile, une simplification pour toutes les parties prenantes.

Outre ces modifications découlant directement de la motion, le projet prévoyait aussi de supprimer la double imposition des plaques interchangeables afin de s'aligner sur la pratique de l'écrasante majorité des cantons. Le Conseil d'Etat avait cependant prévu une suppression réalisée de manière progressive sur deux ans. Cela dit, au vu de l'équilibre financier global de cette réforme, le Gouvernement accepte que cette suppression ait lieu dès l'entrée en vigueur de la nouvelle loi. Le Conseil d'Etat soutient aussi la proposition de la commission qui consiste à créer un palier tarifaire intermédiaire pour les véhicules ayant un usage agricole ou de travail afin d'adapter de manière plus modérée les tarifs. Pour rappel, les tarifs des tracteurs et des machines agricoles n'ont pas été majorés depuis 1967 malgré l'augmentation de la vitesse maximale, du gabarit et du poids total moyen. Enfin, le Conseil d'Etat a aussi pris note de la volonté politique de maintenir les recettes fiscales des remorques et semi-remorques à leur niveau actuel afin de ne pas diluer l'impact des mesures environnementales sur la nouvelle fiscalité.

Si les rentrées fiscales selon la tarification prévue dans le projet bis sont légèrement inférieures à ce qui était attendu avec le projet du Conseil d'Etat, de l'ordre de 1,53%, les recettes budgétisées en 2022 resteront équivalentes à celles encaissées en 2020. L'évolution du parc automobile permettra en effet d'absorber la légère diminution de la pression fiscale globale. Pour le détail, nous reviendrons naturellement lors de la lecture.

Dès lors, cela paraît raisonnable dans la mesure où l'imposition actuelle des véhicules dans notre canton est aussi en-dessus de la moyenne nationale. On est pratiquement à 118% d'imposition actuellement du parc automobile en moyenne nationale.

Au vu de ces considérations, je vous propose d'entrer en matière sur ce projet de loi qui se veut novateur, attractif et durable, et je vous invite au nom du Conseil d'Etat à adopter le projet bis de la commission.

Krattinger-Jutzet Ursula (PS/SP, SE). Die Fraktion der Sozialdemokratischen Partei begrüsst die Totalrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuern. Diese ist wichtig, weil seit 1968 viele Veränderungen und Entwicklungen im motorisierten Verkehr stattgefunden haben. Auch ist es im Hinblick auf den Klimawandel unumgänglich, die CO₂-Emissionen zu verhindern und um unserer Umwelt gerechter zu werden, müssen wir sauberere, umweltfreundlichere Fahrzeuge bevorzugen. Mit einer steuerlichen Entlastung machen wir einen ersten Schritt.

Heute wollen wir ein nachhaltiges Gesetz erarbeiten, welches den Ausstoss von Schadstoffemissionen verkleinert, welches eine grösstmögliche Sicherheit gewährleistet. Wie schon gesagt wurde, beruht das vorliegende Gesetz auf drei Säulen, auf der Grundsteuer, der Energiekomponente und der Umweltkomponente.

Die Fraktion der Sozialdemokratischen Partei unterstützt das Projekt bis der vorberatenden Kommission, welches Fahrzeuge pauschal oder progressiv besteuern will, je nach Leistung oder Gesamtgewicht.

Es ist aber sehr, wirklich sehr, sehr bedauerlich, dass im vorliegenden Gesetz die Lärmemissionen nicht berücksichtigt werden. In der heutigen Zeit ist Lärm ein immer grösseres Übel. Lärm macht krank, Lärm stört, Lärm ist nicht gesund. Unnötiger Lärm durch getunte, frisierte Fahrzeuge ist absolut unnötig und muss verboten werden.

In der Kommission wollten wir einen Änderungsantrag einbringen. Wir haben es schon gehört, dass uns dann vom Herrn Staatsrat, respektive vom Direktor des OCN gesagt wurde, dass dies nicht der richtige Ort ist, dass wir dies in diesem Gesetz nicht machen können, dass Lärmemissionen nicht besteuert werden können.

Ich verlange vom Herrn Staatsrat Maurice Ropraz, bei der Eintretensdebatte zu erklären, wie, wo, wann und in welchem Gesetz er das Lärmproblem angehen will. Was können wir machen, wo müssen wir Änderungsanträge vorbringen und in welchem Gesetz, dass dieser Lärm, der krank macht, der stört, aufhört?

Und, je nach Antwort des Staatsrates, werden wir in Artikel 11 trotzdem versuchen, einen Änderungsantrag einzubringen oder dann den Weg eines anderen parlamentarischen Vorstosses gehen.

Mit diesen Bemerkungen wird die Fraktion der Sozialdemokratischen Partei auf den vorliegenden Gesetzesentwurf eintreten.

Julmy Markus (*PDC/CVP, SE*). Mes liens d'intérêts: je suis membre du groupe PDC et entrepreneur indépendant dans la branche automobile. Je suis membre de l'Union professionnelle des garagistes suisses et membre de la commission service technique et environnement de l'UPSA.

Par la motion déposée et développée en 2018, les députés Eric Collomb et Hubert Dafflon ont demandé une refonte des critères d'imposition des véhicules. Cette motion vise à mettre en œuvre une imposition cohérente qui tient compte des critères énergétiques et environnementaux. La loi actuelle date déjà de plus de cinquante ans. Le projet tel qu'il nous est présenté se base sur trois piliers: l'impôt de base, la composante énergie, la composante environnement. Dans la commission LIVAR, nous nous sommes retrouvés face à de nombreux termes techniques, abréviations et finalement de nombreuses opinions différentes. Au cours de six séances, nous avons tenté de trouver un fil conducteur afin de rendre justice à la motion d'origine d'une part, et de prendre en compte toutes les catégories de véhicules concernés d'autre part.

En ce qui concerne l'impôt de base, il était important de veiller à ce que l'ajustement de la taxe soit conforme aux nouvelles circonstances techniques des catégories de véhicules. Il a été décidé que la taxation devrait être basée sur la performance du véhicule.

Le deuxième pilier est basé sur la chaîne énergétique. Les véhicules à efficacité énergétique A bénéficient d'une réduction de 30% tant qu'ils restent dans cette catégorie. Jusqu'à présent, ces véhicules ont été détaxés à 100% au cours des trois premières années. L'efficacité énergétique prend en compte la chaîne d'effet *well-to-wheel*, c'est-à-dire depuis la fabrication de l'énergie jusqu'à la roue du véhicule. L'objectif de la composante environnementale est de mettre en œuvre la stratégie énergétique 2050 du Gouvernement fédéral en déduisant en plus les véhicules avec des carburants propres. Cette réduction cumulative peut monter jusqu'à 30%. La situation est différente pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes. La taxe ici est calculée sur la base du poids total. En outre, le tarif des machines et équipements agricoles a été révisé.

Dans la proposition initiale du Conseil d'Etat, une imposition plus élevée a été prévue. La commission a pu introduire des corrections lors de ses séances qui permettent désormais une fiscalité plus différenciée et plus faible.

Die beiden Motionäre haben Wert darauf gelegt, dass die Steuermasse möglichst ein neutrales Ergebnis im Vergleich zur aktuellen Situation erzielt. Es sollten keinen neuen, zusätzlichen Steuereinnahmen generiert werden. Mit diesem Projekt, wie es Ihnen, meine Damen und Herren, vorliegt, kann diese Neutralität erreicht und eingehalten werden. Ebenfalls wurde in der Kommission Wert darauf gelegt, dass effiziente, umweltfreundliche Antriebsarten gefördert und begünstigt werden. Effizienz und Umweltfreundlichkeit benötigen aber keine leistungsstarken Fortbewegungsmittel. So werden leistungsstarke und somit auch Fahrzeuge mit einem grösseren Verbrauch an sauberer Energie stärker zur Kasse gebeten.

Um finanziell schwächer gestellte Personen und Familien nicht zu benachteiligen, wurde darauf verzichtet, ältere Fahrzeuge, welche bereits höher besteuert werden, mit einem zusätzlichen Malussystem zu belasten. Hier würde die Gefahr bestehen, dass sich diese Personen plötzlich kein Fahrzeug mehr leisten können, weil so der Gebrauchtwagenhandel durch das Exportieren von älteren Fahrzeugen in Drittweltländer minimiert würde und diese teilweise kostengünstigen Fahrzeuge nicht mehr zum Verkauf stünden. Zudem würde mit dieser Verlagerung unser ökologischer Fussabdruck auf Kosten Anderer verbessert.

Wie Sie den Unterlagen entnehmen können, waren die Diskussionen in der Kommission höchst interessant und von vielen Anträgen und Abstimmungen bis und mit 3. Lesung geprägt. Eingangs habe ich erklärt, wie komplex und kompliziert die Materie war. Mit der vorliegenden Fassung bin ich mir aber sicher, dass wir das Bestmögliche für die Umwelt, die Bevölkerung und den Staat gemacht haben.

Die Fraktion der Christlichdemokratischen Volkspartei wird auf diesen Gesetzesentwurf eintreten und unterstützt die Kommissionsversion projet bis.

Berset Solange (*PS/SP, SC*). Ce projet de loi a été discuté largement dans le cadre du groupe socialiste, comme cela a été dit par ma collègue Ursula Krattinger.

Le groupe souscrit donc à la volonté de modifier cette loi afin qu'elle réponde aux évolutions, comme cela a été expliqué avec moult détails concernant la protection de l'environnement et du climat. Il est vrai que l'ancienne qui date de 1967 méritait une grande révision.

Il ne faut pas oublier non plus que cette loi est également régie par la loi fédérale. Ce projet a été basé sur les trois piliers, je vais raccourcir une partie de l'intervention, et surtout l'évolution majeure qui est l'introduction de l'étiquette énergie pour les catégories de véhicules de A à G.

Lors de l'analyse de cette loi, la discussion s'est portée à quelques reprises sur les émissions sonores qui ont pris une grande ampleur avec les nouvelles installations sur les véhicules, soit un système électronique qui permet notamment de modifier le bruit de son moteur par un volet d'échappement réglable. De nombreux conducteurs s'amuse avec cela et génèrent énormément de bruits sur nos routes. Le canton et la Confédération prennent des mesures onéreuses pour réduire le bruit en posant des murs antibruits, en posant des revêtements phonoabsorbants, etc. En fait, à quoi cela sert-il si en parallèle on accepte que les nouvelles voitures fassent un bruit si excessif qu'il dérange un bon nombre de personnes ? Cela est difficilement acceptable.

Quand on sait qu'en Suisse les frais externes liés au bruit se montent à près de 2 milliards par an, cela interpelle. Nous savons que c'est l'OFROU qui octroie les autorisations, mais nous sommes persuadés que si le Conseil d'Etat et l'OCN s'appliquent pour mettre en place des règles plus dures pour freiner ces émissions sonores excessives, les résultats suivront.

Le canton a organisé une journée de prévention contre le bruit en 2019, et la Police effectue des contrôles. C'est un signe mais cela n'est de loin pas suffisant. Nous allons déposer un instrument parlementaire et nous avons décidé de poursuivre nos demandes concernant des actions pour limiter ces émissions sonores trop excessives.

Le projet de loi augmente aussi les impôts pour les tracteurs et les véhicules agricoles. Il semble juste que l'impôt de ces véhicules soit aussi modifié. Lorsque l'on constate l'augmentation des poids des tracteurs et machines agricoles, qui est passé de 3,2 tonnes à 8 tonnes, on ne peut pas rester indifférent. L'augmentation demandée est relativement modeste.

Pour terminer, le groupe socialiste entre en matière, soutient ce projet de loi selon la version bis de la commission.

Chardonnens Jean-Daniel (*UDC/SVP, BR*). Mes liens d'intérêts: je suis un important utilisateur des routes avec mes sociétés et, à titre privé, je possède une voiture hybride. Je prends la parole au nom du groupe de l'Union démocratique du centre et comme membre de la commission parlementaire.

Cette révision de la loi sur l'impôt des véhicules à moteur a soulevé de nombreuses remarques lors de notre séance de groupe. A la lecture des articles, le groupe de l'Union démocratique du centre déposera des amendements qui ont souvent déjà été débattus en commission et pour lesquels les membres de la commission étaient déjà d'avis relativement partagés. Ce n'est donc pas une surprise.

La motion Collomb/Dafflon avait pour but une refonte des critères d'imposition pour mieux prendre en compte l'évolution technologique des types de motorisation, tout en maintenant la masse fiscale, ce qui est à mon avis le petit péché de la motion. Sans cela, nous aurions pu être plus généreux pour les véhicules les plus propres.

S'il avait fallu ne s'occuper que des véhicules conventionnels de moins de 3,5 tonnes, et sans devoir maintenir la masse fiscale en plus, l'exercice n'aurait pas présenté de difficultés majeures. Or, dans cette loi, il y avait des éléments que le Conseil d'Etat devait corriger, comme la double imposition des véhicules munis de plaques interchangeable ou encore une baisse de l'imposition des poids lourds réclamée par l'ASTAG pour être concurrentiel en comparaison avec les autres cantons.

Finalement, après six séances et avec les solutions apportées par le commissaire du Gouvernement ainsi que les explications éclairées de M. Rossier, directeur de l'OCN, la proposition de la commission semble être un bon compromis. A titre personnel, je soutiendrai tout de même quelques amendements, comme je l'avais déjà fait en commission.

Mutter Christa (*VCG/MLG, FV*). Ich spreche im Namen der Fraktion Mitte-Links-Grün. Meine Interessenbindung: Ich bin im Vorstand der Klima-Allianz Schweiz.

Das Mitte-Links-Bündnis hat das Gesetz über die Motorfahrzeugbesteuerung eingehend und kritisch beleuchtet. Die Fraktion begrüsst die grundsätzliche Systemänderung und bedauert die ungenügenden Massnahmen sowie einzelne Bestimmungen, die dem vorgeblichen Sinn der Revision zuwiderlaufen.

Ich möchte betonen, dass im letzten Protokoll der Sitzung meine Nichtanwesenheit aufgrund eines technischen Problems nicht verzeichnet ist, deshalb ist auch keine Neinstimme zum Gesetz verzeichnet - ich hätte nämlich Nein gestimmt.

Concernant cette LIVAR version 2021, citée comme mesure positive dans le Plan climat, elle aurait dû donner trois impulsions.

1. Favoriser un transfert vers la mobilité douce et les transports publics.
2. Soutenir l'abandon rapide des moteurs à essence et à diesel, surtout les plus polluants.
3. Favoriser l'achat de véhicules plus écologiques, donc surtout à traction électrique.

La LIVAR telle que proposée ne traite que du troisième objectif. Inciter à acheter davantage de véhicules plus ou moins propres sans inciter à abandonner les véhicules les plus nocifs, donc donner que des bonus et aucun malus est un non-sens. Le Gouvernement vaudois l'a compris, le Gouvernement et la commission fribourgeoise pas.

Je suis restée seule en commission avec l'amendement à l'art. 17 déjà avec un compromis faible, donc je ne vais même pas revenir en plénum avec cela. C'est la honte de proposer une telle loi en 2021! Ce n'est pas de la politique sociale, chers camarades, de permettre à chaque adolescent de 18 ans de s'acheter une vieille casserole polluante. Ce serait social de favoriser un modèle de transport écologique abordable pour tous les jeunes, toutes les personnes âgées, toutes les familles.

Le groupe Vert Centre Gauche soutient le double rabais pour l'étiquette énergie de catégorie A et l'électromobile. Je remercie d'ailleurs mon collègue Nicolas Pasquier, qui nous a rendu attentifs que la catégorie de poids supplémentaire introduite par la commission tend à défavoriser les véhicules électriques les plus lourds, donc le rabais supplémentaire est justifiable comme contrebalance. Par contre, décharger les hybrides est un mauvais compromis car leurs bilans écologiques s'avèrent plutôt défavorables.

Cette LIVAR présente d'autres failles incompréhensibles. Ainsi, notre groupe combattra le nouvel impôt pour les cyclomoteurs, les vélos électriques. La commission a pris des décisions absurdes: taxer les vélos électriques qui peuvent remplacer les trajets en voiture mais rajouter encore des très gros rabais à des véhicules agricoles diesel de plusieurs tonnes. Favoriser les pratiques agricoles est plus nocif. Accorder toujours une exception aux agriculteurs qu'on accorde à aucun autre métier entraîne des dégâts concrets dans l'environnement mais également une concurrence sociale malsaine.

Notre groupe entre en matière. Une majorité dira probablement oui si le projet n'est pas encore péjoré et si on laisse tomber au moins la taxe sur les vélos électriques. Personnellement, je ne me vois pas soutenir une loi qui reste très loin de tous les objectifs climatiques et de toutes les nécessités climatiques.

Le levier incitatif de l'imposition est déjà faible en général. C'est aussi pour cela qu'on ne peut pas régler le problème du bruit dans cette loi, même si on aimerait le faire. Mais de rater encore cette cible avec une révision tout de même conséquente me laisse incrédule et aussi un peu triste. Les belles paroles sur le climat et sur le développement durable que l'on a entendues hier sonnent très creux déjà au premier test.

Dans les délais, dans les détails, l'adaptation au renchérissement nous semble être de l'opérationnel. Inutile de la compliquer et retarder par un passage devant le Grand Conseil.

Pour les exonérations, nous suivrons la version initiale ou celle de la commission.

Avec ces quelques mots sur une révision totalement insatisfaisante, je vous remercie de votre attention.

Schwander Susanne (PLR/FDP, LA). Ich habe keine Interessenbindung anzumelden, ausser, dass ich Kommissionsmitglied war. Ich spreche im Namen der Freisinnig-Demokratischen Partei.

Wir verhandeln heute das komplett überarbeitete Gesetz zur Besteuerung der Motorfahrzeuge. Treiber dieser Überarbeitung war eine Motion, die vom Grossen Rat einstimmig angenommen wurde. Ziel dieser Motion war eine Besteuerung, die sowohl kohärent ist, indem sie alle Halter von Fahrzeugen und Anhängern betrifft, aber auch nachhaltig, indem gleichzeitig die Kriterien Energieverbrauch und Umweltbelastung separat berücksichtigt werden.

Der jetzige Vorschlag erhöht die gesamten Steuereinnahmen nicht, es findet einzig eine Umverteilung zwischen den verschiedenen Kategorien statt. Mit dem alten Gesetz wurden Einnahmen von rund 108,3 Millionen Franken generiert. Mit dem neuen Gesetz LIVAR, Version bis, sind rund 106,5 Millionen Franken vorgesehen. Die vorhandene Lücke wird durch die Weiterentwicklung der Fahrzeugflotte binnen Jahresfrist geschlossen werden.

Für Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen - PW, Motorräder, Lieferwagen und Minibusse - wird die Besteuerung nach Hubraum durch eine neue Besteuerungsform ersetzt, die auf drei Säulen basiert: Fahrzeugleistung, Energieeffizienz und Umweltschutz. Diese neue Besteuerungsbasis gilt für alle Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren.

Die Besteuerung nach der Energieetikette ist transparent und übersichtlich. Jährlich werden die Fahrzeugkategorien überprüft und neu eingeteilt. Fahrzeuge der Kategorie A profitieren von einer Steuerreduktion von 30 Prozent, die meisten Fahrzeuge verbleiben während ungefähr drei bis vier Jahren in dieser obersten Kategorie. Danach fallen sie in die tieferen Kategorien B bis D zurück.

Elektro- und Wasserstofffahrzeuge können durch ihren umweltfreundlichen Antrieb von einer weiteren Reduktion von 30 Prozent, Hybrid- und Gasfahrzeuge von 15 Prozent Reduktion profitieren. Die Kumulierung von Reduktionen soll einen starken Anreiz zum Umstieg auf umweltfreundliche Fahrzeuge schaffen.

Das neue Fahrzeuggesetz ist vorteilhafter als das bisherige, denn die Reduktion gilt so lange wie das Fahrzeug den gesetzlichen Kriterien entspricht. Das alte Gesetz sah nur eine Steuerbefreiung für insgesamt drei Jahre vor.

Wie steht es mit der Besteuerung von LKWs? Heute kann ein 40-Tonnen-LKW, der in der Schweiz Transporte durchführt, durch die LSWA mit bis zu 80 000 Franken besteuert werden. Handelt es sich jedoch um ein Fahrzeug der Kategorie Euro 6,

sind die Kosten um 30 Prozent tiefer. Laut Bundesgesetzgebung können seit 2012 nur noch Fahrzeuge der Kategorie Euro 6 immatrikuliert werden.

Der Umwelthebel ist auf Bundesebene besonders stark. Es ist daher nicht erforderlich, zusätzliche Massnahmen auf Kantonsebene zu ergreifen. Heute erfüllen mehr oder weniger 50 Prozent der LKW- und Busflotte die Euro 6-Norm. Die Doppelbesteuerung der Wechselnummern wird im neuen Gesetz aufgehoben. Somit gleicht sich der Kanton Freiburg in der Besteuerung der Mehrheit der Schweizer Kantone an. Wichtig: Die Indexierung der Steuertarife liegt in Zukunft in der Kompetenz des Grossen Rates.

Die Fraktion der Freisinnig-Demokratischen Partei ist überzeugt, dass dem Grossen Rat ein ausgewogenes Gesetz vorgelegt wird und wird die Version bis einstimmig unterstützen und bittet Sie, das Gleiche zu tun.

Zamofing Dominique (PDC/CVP, SC). Je suis un peu surpris par les affirmations émises par M^{me} Christa Mutter concernant les véhicules agricoles. Je lui rappellerai quand même que le principe des véhicules agricoles est de travailler dans les champs et de ne pas utiliser la route au maximum. Il est donc bien normal que les véhicules agricoles ne paient pas le plein tarif.

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). Je remercie tous les intervenants. Si je dois résumer la situation, je dirais que chacun, au niveau de son groupe parlementaire, accepte l'entrée en matière, ce qui est une excellente chose et je vous en remercie.

Erstens, Frau Krattinger begrüsst die Totalrevision. Sie macht aufmerksam auf den Klimawandel, was uns natürlich alle betrifft. Das ist sicher für die Sozialdemokratische Partei ein guter Schritt in die gute Richtung.

Frau Krattinger, Sie kommen, wie Sie es schon mehrfach gemacht haben, auch mit Frau Solange Berset, mit dem Thema der Lärmmissionen. Das macht krank und Sie verlangen vom Regierungsrat, wie, wo, wann und in welchem Gesetz wir das verankern sollten.

Wir haben das mehrmals thematisiert, an vier Besprechungen, auch mit Herrn Rossier. Es ist enorm schwierig, Lärmmission fiskalisch zu verankern. Kein einziger Kanton macht das bis jetzt und Fahrzeuge, die homologiert, importiert werden, sind zu diesem Zeitpunkt konform. Was nachher passiert: Die Motoren oder Auspufftöpfe werden verändert, damit sie mehr Lärm machen - Frau Solange Berset hat sogar gesagt, dass Lärmquellen bereits in den Fahrzeugen implementiert werden, weil die Elektrofahrzeuge enorm leise sind.

Wir sind der Auffassung, es hat mehr mit dem Verhalten vom Fahrer zu tun als mit dem Fahrzeug. Und es ist mehr eine Sache der Polizei und vom OCN, das in den Griff zu bekommen, als dies in unserem Gesetz zu integrieren.

Besten Dank Herrn Markus Julmi für das Eintreten. Sie sagen das ganz genau richtig am Schluss von Ihrer Intervention: Das ist das Bestmögliche für die Umwelt, für den Staat und für die Bevölkerung. Die Kommission teilt Ihre Auffassung. Sie haben auch erwähnt, es ging nicht um ein Malussystem. Das Ganze basiert auf dem Bonusprinzip und das ist für uns alle auch wichtig.

Madame Berset, comme je viens de le dire tout à l'heure en allemand à M^{me} Krattinger, vous êtes intervenue plusieurs fois à juste titre par rapport aux émissions de bruits ce qui est un véritable problème. C'est clair, on va faire des anti-bruit et il y a des gens qui vont modifier leur moteur, leur pot d'échappement. On estime à 1% les comportements indéliques des automobilistes qui dépassent clairement les normes de bruit. La Police fait son travail, elle suit ces cas. On peut le lire plusieurs fois dans les journaux. Avec l'OCN, il y a des contrôles qui sont fait avec la qualité des véhicules. Je vois là la réponse à ce problème qui est tout à fait légitime de votre côté.

Madame Berset, vous mettez en évidence que l'augmentation pour les tracteurs agricoles est modeste. Nous aurons l'occasion d'en parler tout à l'heure. Le groupe socialiste entre dès lors en matière.

Monsieur Chardonnens, vous avez participé à cette commission. Vous soutenez aussi l'avis tout en mettant en évidence que vous allez également soutenir différents amendements par rapport à des modifications souhaitées. Le groupe de l'Union démocratique du centre est donc tout à fait d'accord d'entrée en matière et trouve que la version bis de la commission va dans la bonne direction.

Frau Mutter begrüsst die Änderung. Die Fraktion Mitte-Links-Grün wird das unterstützen, wenn ich Sie richtig verstanden habe, im Gegensatz zu Ihnen.

Vous estimez que ce n'est pas tout à fait correct de ne pas avoir mis en œuvre un système de malus. Vous êtes intervenue en commission pour faire, comme c'est le cas aujourd'hui pour les étiquettes de catégories F et G, des malus. Vous avez clairement dit que de faire de la politique pour les véhicules ce n'est pas de la politique sociale parce qu'il est vrai qu'on vous a répondu plusieurs fois qu'il faut comprendre que les bonus dans la durée de vie d'un véhicule sont logiques par rapport au marché des occasions. Par rapport aux malus, on vous avait répondu en commission que souvent les véhicules qui ont des

étiquettes très élevées ne sont pas forcément des grosses voitures, mais cela peut être aussi des anciennes voitures qui sont conduites par des personnes qui ont moins de moyens financiers par rapport à cela.

Je tiens quand même à vous corriger sur un point, Madame Mutter. Premièrement, dans le PV de la sixième séance, vous êtes excusée. Il est marqué que vous étiez excusée. C'est clair que cela a été fait correctement. Vous avez critiqué violemment les 20 frs pour les cyclomoteurs électriques, que de faire une chose pareille est insensé. Je lis le PV du 18 septembre, 12h30-14h30, page 2 de 7, concernant l'amendement de M^{me} Krattinger pour mettre cette taxe qui a été acceptée par la commission. Vous répondez. "M^{me} Christa Mutter est favorable à un petit impôt. Le montant de 12 frs lui paraît raisonnable. Il faut toutefois veiller, souligne-t-elle, à ce que les frais d'encaissement de cet impôt, y compris le travail administratif supplémentaire, ne soit pas supérieur au produit de cet nouvel impôt". Voilà ce que vous avez dit en commission. Vous avez le droit de changer d'avis entre-temps, mais je suis aussi obligé de dire au Grand Conseil ce qu'il en est par rapport à la commission.

Frau Schwander, besten Dank für die volle Unterstützung von der Fraktion der Freisinnig-Demokratischen Partei. Die ganze Problematik der Wechselnummern, die Besteuerung davon, die Crux mit dieser Doppelbesteuerung: Das wird mit dem heutigen Gesetz wegfallen, was auch korrekt ist. Aber das kostet 2,6 Millionen Franken. Wir kommen noch auf das Thema zurück.

Indexierung ab 5 Prozent Änderung des Konsumentenpreisindex: Da wird, wie Sie sagen, der Grosse Rat zuständig sein. Sie treten einstimmig auf die Debatte ein.

Finalemment, M. Zamofing met en évidence, par rapport à la remarque de M^{me} Mutter je pense, que les tracteurs sont d'abord dans les champs avant d'être sur les routes et dans les villes.

Ce qui est satisfaisant est que tous les groupes parlementaires entrent en matière.

Mutter Christa (VCG/MLG, FV). J'aimerais rectifier ce que vient de dire à mon égard M. le Président de la commission. Effectivement, j'ai dit qu'on pouvait introduire un petit impôt sur les vélos électriques si l'encaissement ne coûtait pas plus que l'impôt rapporté. Mais j'ai dit cela à la condition aussi que tous les autres impôts augmentent. M. le Président de la commission n'a pas cité ce que j'ai dit en deuxième lecture où je trouvais absurde d'introduire un tel impôt si on accordait encore des rabais supplémentaires à des véhicules agricoles. Si vous citez une moitié, il faut aussi citer l'autre Monsieur le Président.

Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice. Je remercie les différents intervenants qui confirment l'entrée en matière sur cet important projet de loi, la plupart aussi en déclarant d'ores et déjà soutenir la version bis de la commission à laquelle le Conseil d'Etat s'est rallié.

M. le Rapporteur a déjà largement répondu à plusieurs interventions, peut-être encore quelques compléments de ma part notamment aux députées Krattinger et Berset. S'agissant de la problématique du bruit qui a été largement discutée en discussion, vous me demandez où agir, quelle est la base légale. Je vous réponds que ce sont des ordonnances du Conseil fédéral concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, les véhicules automobiles, qui fixent les critères constructifs à respecter. Le canton de Fribourg n'a pas la compétence légale de fixer ces critères de construction. C'est le droit fédéral qui prévoit que c'est le Conseil fédéral qui fixe les critères.

La problématique du bruit est liée au véhicule lui-même, aux critères fixés par le Conseil fédéral, mais elle est surtout liée au fait que le comportement routier peut être inapproprié. Les doléances, les plaintes que l'on a sur la chaussée ne découlent pas tellement de l'utilisation conforme d'un véhicule, mais c'est précisément de l'utilisation non conforme du véhicule: lorsque vous faites crisser les pneus, lorsque vous transformez de manière illégale votre véhicule, le fameux *tuning*, c'est à ce moment-là que nous avons des problèmes. De vouloir fiscaliser la notion de bruits qui découle de comportements déviants n'est en soi pas possible. En revanche, l'Etat de Fribourg assume ses responsabilités pour lutter contre ces phénomènes d'irrespect. De nombreuses campagnes sont menées par l'OCN en collaboration avec la Police cantonale, des campagnes de prévention. J'ai moi-même participé aussi à Bulle à la pose d'un indicateur de bruits. Il y a eu des tests qui ont été faits en collaboration avec la Police cantonale. La Police dénonce régulièrement des situations de comportements irrespectueux. L'OCN procède aussi à des contrôles de véhicules régulièrement en collaboration avec la Police. Ce qui peut être fait est fait. Pour la problématique de vouloir fiscaliser ces comportements irrespectueux, on n'arrive pas à trouver des critères objectifs qui permettraient de répondre à votre attente.

Madame Mutter, vous dites que cette loi n'intègre pas de stratégie de mobilité. Je vous rappelle que nous votons ici sur une loi fiscale qui a des impacts sur la mobilité mais ce n'est pas dans le cadre de cette loi fiscale qu'on décline la stratégie globale de la mobilité fribourgeoise. Mon collègue directeur de l'aménagement mettra en consultation tout prochainement un projet de loi sur la mobilité qui intègre le réseau routier cantonal, qui intègre les transports publics. C'est dans cette loi sur la mobilité qu'on définit la stratégie globale, y compris de mobilité douce. Ce n'est pas dans un projet fiscal qu'on a à introduire la

stratégie de mobilité en tant que telle. Cette loi néanmoins fait un grand progrès vers la durabilité et la rejeter serait vraiment un autogoal pour les défenseurs de l'environnement. Je pense qu'il y a eu un consensus très clair au sein de la commission pour favoriser une imposition plus durable, plus respectueuse de l'environnement. La rejeter aujourd'hui serait contradictoire.

Pour le reste, j'observe que les différents intervenants ont salué le projet avec la version bis. Je vous remercie pour cette entrée en matière.

> L'entrée en matière n'étant pas combattue, il est passé directement à la lecture des articles.

Première lecture

I. Acte principal : LIVAR

Art. 1

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). L'article 1 définit l'objet, le champ d'application, que ce sont bien les véhicules automobiles stationnaires dans le canton de Fribourg et munis de plaques de contrôle. Le terme "stationnaires dans le canton de Fribourg" est important parce que plusieurs m'ont dit en commission qu'il y a des voitures hors canton de Fribourg, des camions et des remorques hors canton de Fribourg, et qu'il faut agir aussi au niveau des communes.

> Adopté.

Art. 2

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). L'article 2 est le droit d'imposition. Il y a une partie importante dans ce point-là. 20% de l'impôt est rétrocédé aux communes sous déduction des frais de perception. C'est déjà le cas aujourd'hui et cela reste comme cela. Cette rétrocession se fait selon le lieu de stationnement du véhicule. C'est important pour les communes qu'elles sachent de ces 108 millions 20% moins les frais, je crois 1,5%, sont à disposition ensuite des communes.

Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice. Je précise que c'est l'OCN qui procède à cette facturation pour le compte de l'Etat et qui encaisse cette commission. C'est un immense travail qui est réalisé chaque année.

> Adopté.

Art. 3

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). L'autorité compétente est l'OCN, autorité compétente en matière de circulation et pour le prélèvement de l'impôt. C'est lui aussi qui va déterminer la catégorie dans laquelle chaque véhicule doit être classé pour son imposition. On a veillé, dans le cadre de la commission, à ce que les données soient des données techniques, claires, précises, sans que l'OCN ait chaque année un travail disproportionné à faire. Ce sont des données fédérales ou des données très claires au niveau de l'homologation des véhicules qui sont à disposition.

> Adopté.

Art. 4

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). L'impôt est dû par la personne détentrice du véhicule. Lorsque l'on parle de personne, c'est tant une personne physique qu'une personne morale, donc une entreprise comme une personne physique.

Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice. Dans cette loi on ne fait plus référence au propriétaire du véhicule mais au détenteur. C'est aussi une notion fédérale. C'est bien celui qui a la maîtrise sur ce véhicule et c'est donc lui qui sera débitrice de l'impôt.

> Adopté.

Art. 5 al. 1 let. a

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). L'alinéa 1 de cette disposition définit les véhicules qui ne sont pas imposables. On a donc les véhicules des entreprises concessionnaires effectuant le transport public de personnes selon un horaire. Les transports publics, les TPF par exemple, ne sont pas soumis à cet impôt du moment qu'ils font justement un transport selon horaire. On a les véhicules du Service du feu, les véhicules appartenant aux entités de l'Etat, donc du canton, à l'exception de ceux qui appartiennent aux établissements dotés de la personnalité juridique. Cela pourra être par exemple le Groupe E.

On a eu beaucoup de discussion par rapport à la non-imposition de ces différents types de véhicules. On a rejeté finalement un amendement qui demandait la suppression de l'exonération pour les entreprises concessionnaires. On a aussi rejeté un amendement qui demandait la suppression de l'impôt sur les ambulances. Suivant les interventions, je pourrai donner plus de détails par rapport à cela.

Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice. Je confirme les propos du rapporteur et je précise aussi que la volonté du Conseil d'Etat était de maintenir la situation actuelle.

Kolly Gabriel (UDC/SVP, GR). J'ai déposé un amendement que vous avez reçu. Je propose de tracer la lettre a de l'article 5 al. 1.

Pour le groupe de l'Union démocratique du centre, il est normal que les entreprises de transports publics concernées soient imposées. Premièrement, les montants qui seraient perçus ne sont pas négligeables, en millions de francs. Ce n'est donc pas négligeable pour les revenus de l'OCN mais cela ne se verrait pas pour les utilisateurs. Ils permettraient également de corriger quelque peu la différence de traitement entre des entreprises ayant un quasi-monopole, les entreprises privées qui sont actuellement dans des situations délicates.

Monsieur le Président de la commission, les entreprises de transports publics qui font des transports hors ligne sont-elles soumises à l'OCN, à la taxe, ou pas?

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). Les entreprises de transports publics, on en a clairement débattu. L'avis de la commission est que ce n'est pas raisonnable de taxer les entreprises concessionnaires en transport public alors que deux tiers de leurs chiffres d'affaire sont des subventions fédérales et cantonales. Cela correspond à leur donner de l'argent et à le reprendre sous forme de taxe cantonale. Cela ne fait pas sens et je peux m'imaginer que dans tout le pays c'est comme cela que cela se passe. Je ne l'ai pas vérifié mais je peux m'imaginer qu'il n'y a aucun autre endroit où cela se passe comme cela.

Le deuxième point que vous soulevez, il peut arriver qu'une fois ou l'autre un véhicule qui est concessionné sans taxe fasse un transport hors concession. Là, je ne suis pas sûr s'ils ont une déclaration à faire ou si c'est considéré comme accessoire, si c'est un certain pourcentage. Je vais demander au commissaire du Gouvernement. Sinon je dois prendre un peu de temps et essayer de relire les PV de la réponse, car la question a déjà été posée mais de mémoire je n'arrive pas à y répondre spontanément. Peut-être que M. le Commissaire va me sauver.

Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice. Si j'ai bien compris, l'amendement Kolly vise à biffer l'article 5 al.1 qui lui détermine les véhicules qui ne sont pas imposables. On parle des entreprises concessionnaires, des véhicules du Service du feu, des véhicules appartenant aux entités de l'Etat.

Ce projet reprend les dispositions actuelles selon la LIVA, donc exonération pour les véhicules des transports publics et les véhicules du Service du feu, et nous étendons également le périmètre d'exonération à la pratique historique arrêté entre la Direction des finances et l'OCN, à savoir la dispense pour les véhicules des entités de l'Etat. En revanche, les établissements de l'Etat qui sont dotés de la personnalité juridique ne bénéficient pas de cette exonération. On parle ici d'environ 161 véhicules. Pour l'ECAB par exemple il n'y a pas d'exemption.

Pour le trafic de ligne, c'est un montant qui représente, selon le projet de loi, environ 550 000 frs. Au Service du feu, majoritairement aux communes et canton, c'est 71 000 frs. Pour les différents services de l'Etat c'est environ 262 000 frs. Au total, on parle d'exemption pour 884 000 frs. Il faut bien voir que les bus, les autocars qui effectuent du transport public selon l'horaire sont également exonérés de la redevance poids lourd forfaitaire. Pour répondre à la question concrètement, c'est soumis s'il n'y a pas de trafic en ligne. L'Etat attribue d'importantes contributions pour le réseau du transport public dans le canton. Cela n'aurait pas vraiment de sens d'augmenter les charges par exemple des TPF pour l'activité de transport public et de devoir augmenter dans un deuxième temps la contribution de l'Etat au profil des TPF. A quelque part, je dirais que c'est une grosse activité administrative avec un résultat qui est nul. Encore une fois, c'est soumis si ce n'est pas du trafic de ligne. C'est le même principe pour les véhicules des services de l'Etat. On parle là de la Police, des ponts et chaussées, etc. Si on suivait cet amendement, l'Etat devrait se facturer des impôts qui reviennent dans la caisse cantonale, donc cela n'a pas vraiment de sens. Concernant le Service du feu, la majorité du parc est détenue par des communes et des regroupements communaux. Il y a fort à parier qu'une imposition des véhicules du Service du feu serait aussi combattue par les représentants des communes.

Pour l'ensemble de ces motifs, je vous invite à rejeter cet amendement.

Chardonnens Jean-Daniel (UDC/SVP, BR). Je dois quand même préciser une chose: les véhicules qui font du transport public ont la possibilité de faire des transports qui pourraient être faits par des privés. Sur cet aspect-là, il y a une distorsion de concurrence puisque les véhicules de transport public ne sont pas soumis à l'impôt sur les véhicules à moteur et sur la redevance poids lourd. Cela fait une distorsion de la concurrence. J'estime que les TPF n'auraient pas à le faire mais ils le font quand même, et c'est pour cela que je vais soutenir cet amendement.

Kolly Gabriel (UDC/SVP, GR). Petite précision pour M. le Conseiller d'Etat, je ne veux pas tracer tout l'article. Contrairement à ce que M. le Conseiller d'Etat a dit, je veux uniquement tracer la lettre a.

> Au vote, la proposition de M. Kolly, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est rejetée par 72 voix contre 26 et 3 abstentions.

Ont voté oui :

Brönnimann Charles (SC,UDC/SVP), Herren-Rutschi Rudolf (LA,UDC/SVP), Kolly Nicolas (SC,UDC/SVP), Galley Nicolas (SC,UDC/SVP), Demierre Philippe (GL,UDC/SVP), Schneuwly Achim (SE,UDC/SVP), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Schuwey Roger (GR,UDC/SVP), Meyer Loetscher Anne (BR,PDC/CVP), Collomb Eric (BR,PDC/CVP), Kolly Gabriel (GR,UDC/SVP), Fattebert David (GL,PDC/CVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP), Genoud François (VE,PDC/CVP), Zadory Michel (BR,UDC/SVP), Bortoluzzi Flavio (LA,UDC/SVP), Chardonnens Jean-Daniel (BR,UDC/SVP), Longchamp Patrice (GL,PDC/CVP), Schläfli Ruedi (SC,UDC/SVP), Brügger Adrian (SE,UDC/SVP), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Glauser Fritz (GL,PLR/FDP), Schär Gilberte (LA,UDC/SVP), Bapst Bernard (GR,UDC/SVP), Mesot Yvan (VE,UDC/SVP), Chassot Claude (SC,VCG/MLG). *Total 26.*

Ont voté non :

Mutter Christa (FV,VCG/MLG), Schneuwly André (SE,VCG/MLG), de Weck Antoinette (FV,PLR/FDP), Senti Julia (LA,PS/SP), Moënnat Pascal (GR,PDC/CVP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC/CVP), Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/FDP), Schmid Ralph Alexander (LA,VCG/MLG), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Boschung Bruno (SE,PDC/CVP), Schwaller-Merkle Esther (SE,PDC/CVP), Jelk Guy-Noël (FV,PS/SP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Aebischer Eliane (SE,PS/SP), Schumacher Jean-Daniel (FV,PLR/FDP), Garghentini Python Giovanna (FV,PS/SP), Dietrich Laurent (FV,PDC/CVP), Julmy Markus (SE,PDC/CVP), Mauron Pierre (GR,PS/SP), Moussa Elias (FV,PS/SP), Zamofing Dominique (SC,PDC/CVP), Wickramasingam Kirthana (GR,PS/SP), Perler Urs (SE,VCG/MLG), Thalmann-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP), Michellod Savio (VE,PLR/FDP), Kaltenrieder André (LA,PLR/FDP), Piller Benoît (SC,PS/SP), Dafflon Hubert (SC,PDC/CVP), Péclard Cédric (BR,VCG/MLG), Dorthe Sébastien (SC,PLR/FDP), Favre Anne (GR,PS/SP), Brodard Claude (SC,PLR/FDP), Jaquier Armand (GL,PS/SP), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS/SP), Bonny David (SC,PS/SP), Fagherazzi-Barras Martine (SC,PS/SP), Rey Benoît (FV,VCG/MLG), Collaud Romain (SC,PLR/FDP), Altermatt Bernhard (FV,PDC/CVP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/SP), Bourguet Gabrielle (VE,PDC/CVP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Glasson Benoît (GR,PLR/FDP), Ducotterd Christian (SC,PDC/CVP), Schwander Susanne (LA,PLR/FDP), Wüthrich Peter (BR,PLR/FDP), Sudan Stéphane (GR,PDC/CVP), Bonvin-Sansonnens Sylvie (BR,VCG/MLG), Morel Bertrand (SC,PDC/CVP), Badoud Antoinette (GR,PLR/FDP), Marmier Bruno (SC,VCG/MLG), Berset Christel (FV,PS/SP), Lauber Pascal (GR,PLR/FDP), Bischof Simon (GL,PS/SP), Cotting Violaine (BR,PS/SP), Krattinger-Jutzet Ursula (SE,PS/SP), Defferrard Francine (SC,PDC/CVP), Pasquier Nicolas (GR,VCG/MLG), Vonlanthen Ruedi (SE,PLR/FDP), Mäder-Brühlhart Bernadette (SE,VCG/MLG), Kubski Grégoire (GR,PS/SP), Butty Dominique (GL,PDC/CVP), Ballmer Mirjam (FV,VCG/MLG), Berset Solange (SC,PS/SP), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Ghielmini Krayenbühl Paola (SC,VCG/MLG), Steiert Thierry (FV,PS/SP), Gobet Nadine (GR,PLR/FDP), Jakob Christine (LA,PLR/FDP), Chantal Müller (LA,PS/SP), Erika Schnyder (SC,PS/SP). *Total 72.*

Se sont abstenus :

Jordan Patrice (GR,PDC/CVP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Gaillard Bertrand (GR,PDC/CVP). *Total 3.*

> Adopté selon la proposition initiale du Conseil d'Etat.

Art. 5 al. 1 let. b

Bapst Bernard (UDC/SVP, GR). Mes liens d'intérêts avec cet objet: je suis utilisateur du feu bleu car je travaille à l'Administration fédérale des douanes.

L'article 5 alinéa 1 lettre b de la LIVAR est pour moi incomplet. Cet article 5b doit être dédié à l'ensemble des véhicules munis de feux bleus. Si nous voulons faire des exceptions, en l'occurrence pour le véhicule du feu, et j'en suis très content parce que je suis aussi syndic de la commune d'Hauteville, cela ne me paraît pas correct. Nous devrions être en adéquation avec l'Ordonnance fédérale sur les règles de la circulation routière, l'article 16, et y rajouter l'ensemble des véhicules munis de feux bleus. En principe, ces véhicules sont déjà exempts de l'impôt car dans la plupart des cas ils sont propriétés soit des cantons, soit de la Confédération. Nous avons une exception pour certaines ambulances qui sont en mains privées. Je pense que dans la situation actuelle on peut leur donner un coup de pouce en libérant également ces véhicules de l'impôt. Si je suis bien renseigné, le montant de l'impôt pour l'ensemble de ces véhicules immatriculés dans notre canton s'élève à environ 13 000 frs par année.

Voilà, chers collègues, pourquoi je voudrais compléter l'article 5 al.1 let. b de la LIVAR.

Article 5 al. 1 let. b: "ne sont pas imposables les véhicules prioritaires du Service du feu, du Service de la santé, de la police et de la douane qui sont annoncés par le feu bleu selon l'article 16 al.1 de l'OCR".

Dafflon Hubert (*PDC/CVP, SC*). Le point a été débattu au sein de la commission. Il y avait un amendement qui demandait d'exonérer les véhicules dits sanitaires, c'est-à-dire les ambulances. Finalement, la commission a rejeté cet amendement pour les raisons suivantes. Ces véhicules-là, les transports en ambulance sont très clairement réglés et sont financés par les caisses maladie et les communes directement, et pas tous les transports sont urgents, pas tous les transports sont avec le feu bleu au contraire des services de pompiers. Dans ce sens-là, on n'a pas voulu modifier la chose. C'est en tout cas l'avis de la commission.

Concernant la police, elle est exonérée comme véhicule appartenant à l'Etat de Fribourg. Dans ce sens le problème est résolu. Les douanes sont une disposition fédérale. Je pense qu'ici il est vrai que les véhicules fédéraux, lorsqu'ils se trouvent dans un canton, ils sont soumis aux taxes cantonales, ce qui est usuel dans tous les cantons et ce qui est tout à fait normal. Le canton va payer des taxes à la Confédération pour la TVA des véhicules, pour l'impôt sur les carburants. La Confédération va payer dans le canton où elle siège les taxes usuelles. Dans ce sens-là, la commission a décidé de ne pas accepter l'amendement par rapport aux véhicules sanitaires. Je vous propose aussi de refuser l'amendement Bapst.

Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice. Au nom du Conseil d'Etat, je vous propose également de rejeter cet amendement.

Le projet prévoit déjà l'exemption pour les véhicules du Service du feu. Ici, on nous propose des exemptions complémentaires. Cela a été dit, pour les services de la santé qui assurent l'évacuation de patients vers des hôpitaux, des transferts de patients, des transferts d'organes, c'est une activité qui est rémunérée. Il y a souvent une prise en charge partielle des factures par les assurances maladie ou accident. Il ne faut pas perdre de vue aussi qu'on a différentes formes juridiques pour ces systèmes d'ambulances. C'est parfois géré par une association de communes mais aussi parfois par des sociétés anonymes, par exemple "Ambulanz und Rettungsdienst Sense AG". Cela peut être une entreprise individuelle. Il n'est donc pas justifié sans autre d'étendre le périmètre d'exonération. Concernant les véhicules fédéraux des douanes ou de la police fédérale avec feux bleus, le canton n'a pas de raison a priori de faire un cadeau à la Confédération. Je vous rappelle que les véhicules du canton sont soumis à la vignette autoroutière, à l'impôt fédéral sur les carburants, la surtaxe sur les carburants, ainsi que le cas échéant à la RPLP ou RPLF. Le canton supporte donc l'ensemble de ces impôts fédéraux. La Confédération n'offre aucun avantage fiscal. Par conséquent, il n'y a aucune raison de prévoir une exonération cantonale pour les véhicules fédéraux.

Mutter Christa (*VCG/MLG, FV*). Je constate autour de moi qu'il y a de la sympathie pour cet amendement. Moi aussi je le trouve fort sympathique mais il mélange différentes catégories. Comme M. le Commissaire et M. le Président de la commission l'ont dit, il est formulé de façon non adéquate pour l'application. Malgré toute la sympathie pour ces catégories de véhicules nécessaires, je trouve que c'est inapplicable et je vous propose donc de le refuser.

Schwander Susanne (*PLR/FDP, LA*). Ich habe dieses Ansinnen schon in der Kommission eingebracht und habe natürlich nach wie vor Sympathien mit diesem Vorschlag.

Zwischen Feuerwehr und Rettungsdiensten gibt es keine wirklich relevanten Unterschiede, beide erfüllen einen öffentlichen Auftrag. Das Zusammenspiel zwischen den Blaulichtorganisationen, Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienste, ist wichtig. Eine Gleichbehandlung dieser Organisationen wäre daher anzustreben und wäre ein starkes Zeichen zur Unterstützung der Blaulichtorganisationen.

Die Feuerwehr verrechnet ihre Dienste an Dritte ebenfalls. Sie stellt also gewisse Dienstleistungen ebenfalls in Rechnung. Zum Beispiel bei Rettungseinsätzen, Bergungen von Fahrzeugen oder Öffnungen von Fahrzeugen, werden diese Kosten auch den Geretteten in Rechnung gestellt. Weiter wird die Feuerwehr zu einem grossen Teil durch die Gemeinden finanziert und erhält von der ECAB grosse Subventionen.

Die Blaulichtorganisationen haben untereinander auch Gratisgegenleistungen in Absprache. Es ist so vorgesehen, dass gewisse Leistungen nicht untereinander verrechnet werden, dies vor allem bei Sondereinsätzen, Löscheinsätzen und Sicherungsdiensten.

Die Rettungsdienste im Kanton werden zu zirka zwei Dritteln mit Erträgen aus den Rettungsleistungen finanziert und zu einem Drittel mit Subventionen von den Gemeinden unterstützt. Es gibt viele Ambulanzdienste im Kanton: Vaulruz, Stadt Freiburg, Sense und See. Der Totalbetrag dieser Reduktion für alle Ambulanzen wäre rund 13 000 Franken. Das ist nicht ein Goldregen, den man da über die Ambulanzen werfen würde. Es wäre jedoch ein starkes Zeichen, die Ambulanzen und ihren wichtigen Dienst wertzuschätzen und sie damit den anderen Blaulichtorganisationen gleichzustellen.

Ich persönlich werde diesen Antrag unterstützen.

Dafflon Hubert (*PDC/CVP, SC*). Comme l'a dit aussi M^{me} Mutter, a formulation de l'amendement tel que proposée n'est tout simplement pas praticable. Dans ce sens-là, d'une part ce n'est pas praticable et, d'autre part, la commission avait refusé aussi l'amendement Schwander. Je maintiens donc au nom de la commission le rejet de cet amendement Bapst.

Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice. Comme je l'ai indiqué, il y a différents cas de figure pour les ambulances. Il y a parfois des remboursements par les assureurs donc il n'y a pas de raison que le canton ne facture pas. On introduit là en plus, ce qui n'avait pas été discuté en commission, une exemption au niveau fédéral, pour les véhicules de douanes. La Confédération ne fait pas d'exemption en faveur des cantons. Il n'y a pas de raison que les cantons fassent une exemption pour les véhicules de douanes qui doivent être taxés comme les autres usagers de la route.

Je vous invite à refuser cet amendement

> Au vote, la proposition d'amendement de M. Bapst, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est rejetée par 74 voix contre 26 et 3 abstentions.

Ont voté oui :

Brönnimann Charles (SC,UDC/SVP), Herren-Rutschi Rudolf (LA,UDC/SVP), Kolly Nicolas (SC,UDC/SVP), Galley Nicolas (SC,UDC/SVP), Demierre Philippe (GL,UDC/SVP), Schneuwly Achim (SE,UDC/SVP), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Schuwey Roger (GR,UDC/SVP), Schumacher Jean-Daniel (FV,PLR/FDP), Kaltenrieder André (LA,PLR/FDP), Kolly Gabriel (GR,UDC/SVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP), Zadory Michel (BR,UDC/SVP), Bortoluzzi Flavio (LA,UDC/SVP), Chardonnens Jean-Daniel (BR,UDC/SVP), Schläfli Ruedi (SC,UDC/SVP), Schwander Susanne (LA,PLR/FDP), Brügger Adrian (SE,UDC/SVP), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Glauser Fritz (GL,PLR/FDP), Schär Gilberte (LA,UDC/SVP), Bapst Bernard (GR,UDC/SVP), Schoenenweid André (FV,PDC/CVP), Mesot Yvan (VE,UDC/SVP), Mäder-Brühlhart Bernadette (SE,VCG/MLG), Jakob Christine (LA,PLR/FDP). *Total 26.*

Ont voté non :

Mutter Christa (FV,VCG/MLG), Schneuwly André (SE,VCG/MLG), de Weck Antoinette (FV,PLR/FDP), Senti Julia (LA,PS/SP), Moënnat Pascal (GR,PDC/CVP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC/CVP), Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/FDP), Schmid Ralph Alexander (LA,VCG/MLG), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Boschung Bruno (SE,PDC/CVP), Jordan Patrice (GR,PDC/CVP), Schwaller-Merkle Esther (SE,PDC/CVP), Jelk Guy-Noël (FV,PS/SP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Aebischer Eliane (SE,PS/SP), Garghentini Python Giovanna (FV,PS/SP), Dietrich Laurent (FV,PDC/CVP), Julmy Markus (SE,PDC/CVP), Mauron Pierre (GR,PS/SP), Moussa Elias (FV,PS/SP), Zamofing Dominique (SC,PDC/CVP), Wickramasingam Kirthana (GR,PS/SP), Perler Urs (SE,VCG/MLG), Bürdel Daniel (SE,PDC/CVP), Michellod Savio (VE,PLR/FDP), Piller Benoît (SC,PS/SP), Dafflon Hubert (SC,PDC/CVP), Collomb Eric (BR,PDC/CVP), Cotting Charly (SC,PLR/FDP), Péclard Cédric (BR,VCG/MLG), Dorthe Sébastien (SC,PLR/FDP), Favre Anne (GR,PS/SP), Brodard Claude (SC,PLR/FDP), Jaquier Armand (GL,PS/SP), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS/SP), Bonny David (SC,PS/SP), Fattebert David (GL,PDC/CVP), Fagherazzi-Barras Martine (SC,PS/SP), Genoud François (VE,PDC/CVP), Rey Benoît (FV,VCG/MLG), Collaud Romain (SC,PLR/FDP), Altermatt Bernhard (FV,PDC/CVP), Longchamp Patrice (GL,PDC/CVP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/SP), Bourguet Gabrielle (VE,PDC/CVP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Glasson Benoît (GR,PLR/FDP), Ducotterd Christian (SC,PDC/CVP), Gaillard Bertrand (GR,PDC/CVP), Wüthrich Peter (BR,PLR/FDP), Sudan Stéphane (GR,PDC/CVP), Bonvin-Sansonnens Sylvie (BR,VCG/MLG), Morel Bertrand (SC,PDC/CVP), Badoud Antoinette (GR,PLR/FDP), Marmier Bruno (SC,VCG/MLG), Berset Christel (FV,PS/SP), Lauber Pascal (GR,PLR/FDP), Bischof Simon (GL,PS/SP), Cotting Violaine (BR,PS/SP), Krattinger-Jutzet Ursula (SE,PS/SP), Defferrard Francine (SC,PDC/CVP), Pasquier Nicolas (GR,VCG/MLG), Vonlanthen Ruedi (SE,PLR/FDP), Kubski Grégoire (GR,PS/SP), Butty Dominique (GL,PDC/CVP), Ballmer Mirjam (FV,VCG/MLG), Berset Solange (SC,PS/SP), Chassot Claude (SC,VCG/MLG), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Ghielmini Krayenbühl Paola (SC,VCG/MLG), Steiert Thierry (FV,PS/SP), Madeleine Hayoz (LA,PDC/CVP), Chantal Müller (LA,PS/SP). *Total 74.*

Se sont abstenus :

Thalman-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Erika Schnyder (SC,PS/SP). *Total 3.*

> Adopté selon la proposition initiale du Conseil d'Etat.

Art. 5 al. 1 let. c

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). Je n'ai pas grand-chose à dire, ce sont tous les véhicules qui appartiennent à l'Etat de Fribourg. Par la réponse à M. Bapst tout à l'heure, la Police est concernée dans ce cadre-là, à l'exception de ceux qui appartiennent aux établissements dotés de la personnalité juridique. Il n'y a aucun changement par rapport à la situation actuelle. La commission n'a pas autrement débattu. Je vous propose donc de valider cela.

Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice. Il n'y aurait pas de sens à se facturer un impôt à l'Etat. C'est donc un travail administratif et au final sans plus-value.

> Adopté.

Art. 5 al. 2 let. a

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). Partiel ou non-imposition, c'est pour les véhicules qui sont détenus par des personnes indigentes ou à mobilité réduite. C'est le statu quo actuel. Il n'y avait pas eu de discussions particulières. On a posé la question au commissaire du Gouvernement de ce qu'il en était de ces personnes indigentes. Il n'y a pas eu d'amendement et de discussion particulière. Je vous propose de maintenir cette version.

Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice. C'est donc une ordonnance du Conseil d'Etat qui fixera les conditions précises. L'idée est de maintenir les règles qui sont déjà appliquées actuellement.

> Adopté.

Art. 5 al. 2 let. b

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). Même chose pour la lettre b, je n'ai rien à ajouter par rapport à cela.

> Adopté.

Art. 5 al. 2 let. c

Steiert Thierry (PS/SP, FV). J'aimerais tout d'abord m'excuser de venir si tardivement de manière intempestive avec un amendement que je n'ai pas eu l'occasion d'introduire précédemment vu que mon attention a été attirée sur cet élément-là que ce matin.

Ce que je propose est d'intégrer une nouvelle lettre c dans l'alinéa 2 de l'article 5. Cette lettre c prévoit que *les véhicules qui appartiennent aux communes et aux associations de communes et qui sont utilisés à des fins d'utilité publique ne seraient pas imposables* ou ne sont imposables que partiellement, comme le prévoit l'alinéa 2.

Pourquoi cette proposition d'amendement? Tout simplement parce qu'en écartant complètement les véhicules communaux on arrive à une inégalité de traitement qui est difficilement compréhensible. Certes, on peut argumenter l'exonération complète des véhicules de l'Etat tel que prévu dans l'alinéa 1 let. c par le fait que l'Etat se paierait un impôt à lui-même. En revanche, si l'on considère qu'un camion de la voirie si c'est un camion de l'Etat qui s'occupe de l'entretien des routes cantonales serait exonéré, un camion communal qui fait le même travail sur une route communale ne serait pas exonéré. Une voiture de service d'un conseiller d'Etat est exonérée alors qu'un véhicule qui nettoie les routes et les trottoirs dans les communes n'est pas exonéré. Cela soulève quand même une question d'égalité de traitement. Afin de laisser une certaine flexibilité, j'ai renoncé à introduire cet amendement dans l'alinéa 1, ce qui n'aurait pas donné de marge de manœuvre puisqu'on aurait exonéré de manière absolue. Je propose donc de l'intégrer dans l'alinéa 2, ce qui a pour conséquence que, vu que l'alinéa 3 prévoit que le Conseil d'Etat peut fixer par ordonnance les conditions du droit à des exonérations totales ou partielles prévues dans l'alinéa 2, cela laisse au Conseil d'Etat donc une certaine marge de manœuvre pour fixer les conditions et aussi pour éviter qu'il y ait des abus de droit puisqu'on pourrait imaginer qu'une commune pourrait acquérir un véhicule à des fins qui seraient prioritairement privées ou semi-privées et se prévaloir de cette exonération. Ceci pourrait justement faire l'objet de garde-fou dans l'ordonnance d'application.

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). Tout d'abord, c'est un point qui n'a pas été débattu en commission. Dans ce sens-là, je ne peux malheureusement pas le soutenir.

A titre personnel, je pense qu'il y a quand même un certain problème par rapport à cette zone grise entre l'utilité publique communale, le véhicule forestier, le transport d'élèves. On a des fois dans les communes des gens qui mettent à disposition leur véhicule. Je pense qu'on ouvre une porte à beaucoup de possibilités, beaucoup de débats, de recours probablement pour ces décisions-là.

A titre personnel, je préfère renoncer à cela parce que cela me semble trop mou comme définition et délicat dans l'application.

De toute façon, je le répète, on ne l'a pas traité en commission donc je ne peux pas cautionner cet amendement.

Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice. Je confirme que cette problématique n'a pas été traitée, ni au Conseil d'Etat ni en commission.

Le projet actuel est une reprise du statu quo. Dans la LIVA actuellement il n'y a pas d'exonération prévue pour les communes en tant que telle.

J'attire votre attention sur la teneur de l'article 5 al.1 let. b où nous prévoyons une exemption d'imposition pour les véhicules du Service du feu, précisément pour les véhicules du Service du feu qui sont propriété des communes. Il y a là formellement déjà une exemption prévue. Maintenant, de prévoir une exemption plus générale même si c'est avec une compétence au

Conseil d'Etat, je pense que c'est ouvrir la porte à de grands marchandages, à des difficultés d'application aussi pour le Conseil d'Etat. Je suis donc d'avis de rejeter cet amendement.

Collomb Eric (*PDC/CVP, BR*). C'est facile au moment de faire des cadeaux que de trouver à qui on pourrait les faire. Vous n'avez pas fait preuve d'une grande ingéniosité Monsieur le Député Steiert. Je dirais que si on commence ici à ouvrir la boîte de Pandore alors pourquoi ne pas exonérer ceux-ci ou ceux-là ? On aura tous certainement ici cent dix bonnes idées d'exonérer quelqu'un.

J'ai surtout ici un bon argument pour vous dire de refuser cet amendement parce qu'en fait les communes retrouvent 20% de l'imposition totale sur l'imposition des véhicules. Les communes sont déjà servies pour 20% dans le total finalement de l'impôt qu'on prenait sur les véhicules. A mon avis, comment dire maintenant qu'on veut encore exonérer les véhicules communaux quand eux-mêmes touchent déjà 20% de l'impôt. A mon avis, c'est une fausse bonne idée que je vous demande de refuser.

Marmier Bruno (*VCG/MLG, SC*). Nous avons eu exactement la même discussion pour les droits de mutation. Nous sommes arrivés à la conclusion que le canton de Fribourg n'était pas particulièrement généreux avec ses communes. Là aussi, cela n'a pas été traité en commission et on n'a pas de comparaison intercantonale. Je vous invite à accepter cet amendement qui est logique.

Butty Dominique (*PDC/CVP, GL*). Je n'avais pas prévu d'intervenir, vu la stupéfaction qu'a suscitée chez moi cet amendement que je ne connaissais pas avant.

Mes liens d'intérêts: ancien syndic de Romont, ancien président de l'ACF.

J'aimerais revenir sur les propos du député Collomb qui nous rend attentif au fait que les communes retouchent 20% des impôts prélevés sur les véhicules. Je ne pense pas que ce soit une générosité pure de l'Etat. C'est que nous entretenons avec choix et conscience les routes communales qui sont aussi franchies par des véhicules qui ne sont pas uniquement sur l'autoroute et sur les routes cantonales. Je vais donc soutenir cet amendement.

Schnyder Erika (*PS/SP, SC*). Je déclare mes liens d'intérêts : je suis syndique de Villars-sur-Glâne.

A titre personnel, je vais également soutenir l'amendement Steiert. Effectivement, il correspond à une certaine logique. Je ne vois pas quelle serait la difficulté si extraordinaire de considérer un véhicule lorsqu'il appartient à une commune puisque de toute façon un véhicule matriculé au nom de la commune et non pas au nom d'un particulier ou d'une personne habitant la commune ou au nom d'une association de communes, il n'y a donc là aucune difficulté. Par analogie aux véhicules de l'Etat, je ne vois pas pourquoi l'Etat se ferait un cadeau à lui-même alors qu'il ne le ferait pas pour les communes. Je rappelle que les 20% si généreusement attribués aux communes, moins évidemment la taxe de perception, ne sont pas pour les beaux yeux des communes mais pour aider les communes à entretenir le réseau routier communal. Je peux vous dire que celui-ci est très souvent mis à mal par le trafic très dense que l'on connaît, en particulier le trafic des bus qui abîment énormément les routes. Pour moi, il n'y a pas d'argument vraiment logique pour refuser cela aux communes.

Le fait que l'on a toujours fait comme cela jusqu'ici n'est pas non plus pour moi un argument car à ce moment-là autant ne pas modifier la loi puisqu'on l'a toujours fait jusqu'ici.

Je vous prie de bien vouloir soutenir également cet amendement.

Dafflon Hubert (*PDC/CVP, SC*). La commission n'a pas débattu sur le sujet.

Personnellement, on ouvre un peu la porte à beaucoup de choses, beaucoup de discussions. Cela ne va pas inciter les communes à avoir une politique plus incitative par rapport au climat, par rapport à des véhicules propres. Du moment qu'elles ne paient plus rien elles n'ont aucun intérêt à faire cet effort à mon avis. Ce n'est pas forcément souhaitable.

Est-ce que dans d'autres cantons cela se pratique? Je ne pense pas personnellement. Je vous propose de rejeter cet amendement.

Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice. A ma connaissance, les cantons de Vaud et de Berne n'ont pas de telles exonérations. Cela pourrait aussi poser certains problèmes d'équité ou de compétitivité entre économie privée et services communaux lorsqu'ils facturent des prestations à des tiers. Après, je me rends bien compte qu'on est là dans la problématique de répartition des tâches ou des flux financiers entre cantons et communes. Encore une fois, on a prévu une exemption pour les véhicules du Service du feu lorsqu'ils appartiennent aux communes.

Par contre, on ne l'a pas prévu, cela n'a jamais été fait comme cela de manière systématique, une exemption pour les véhicules communaux. Ce serait au Conseil d'Etat de fixer des critères. Cela suscitera probablement des marchandages peut-être peu appropriés entre Etat et communes.

Je vous invite donc à rejeter l'amendement.

> Au vote, la proposition d'amendement de M. Steiert, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 53 voix contre 40 et 6 abstentions.

Ont voté oui :

Mutter Christa (FV,VCG/MLG), Schneuwly André (SE,VCG/MLG), Herren-Rutschi Rudolf (LA,UDC/SVP), Senti Julia (LA,PS/SP), Kolly Nicolas (SC,UDC/SVP), Moënnat Pascal (GR,PDC/CVP), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Schneuwly Achim (SE,UDC/SVP), Jordan Patrice (GR,PDC/CVP), Jelk Guy-Noël (FV,PS/SP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Aebischer Eliane (SE,PS/SP), Garghentini Python Giovanna (FV,PS/SP), Dietrich Laurent (FV,PDC/CVP), Moussa Elias (FV,PS/SP), Zamofing Dominique (SC,PDC/CVP), Perler Urs (SE,VCG/MLG), Thalmann-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP), Piller Benoît (SC,PS/SP), Péclard Cédric (BR,VCG/MLG), Jaquier Armand (GL,PS/SP), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS/SP), Bonny David (SC,PS/SP), Fattebert David (GL,PDC/CVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP), Fagherazzi-Barras Martine (SC,PS/SP), Genoud François (VE,PDC/CVP), Rey Benoît (FV,VCG/MLG), Bortoluzzi Flavio (LA,UDC/SVP), Longchamp Patrice (GL,PDC/CVP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/SP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Gaillard Bertrand (GR,PDC/CVP), Brügger Adrian (SE,UDC/SVP), Marmier Bruno (SC,VCG/MLG), Berset Christel (FV,PS/SP), Bischof Simon (GL,PS/SP), Cotting Violaine (BR,PS/SP), Bapst Bernard (GR,UDC/SVP), Schoenenweid André (FV,PDC/CVP), Krattinger-Jutzet Ursula (SE,PS/SP), Pasquier Nicolas (GR,VCG/MLG), Mäder-Brühlhart Bernadette (SE,VCG/MLG), Kubski Grégoire (GR,PS/SP), Butty Dominique (GL,PDC/CVP), Ballmer Mirjam (FV,VCG/MLG), Chassot Claude (SC,VCG/MLG), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Ghielmini Kraysenbühl Paola (SC,VCG/MLG), Steiert Thierry (FV,PS/SP), Chantal Müller (LA,PS/SP), Erika Schnyder (SC,PS/SP). *Total 53.*

Ont voté non :

Brönnimann Charles (SC,UDC/SVP), de Weck Antoinette (FV,PLR/FDP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC/CVP), Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/FDP), Galley Nicolas (SC,UDC/SVP), Schmid Ralph Alexander (LA,VCG/MLG), Demierre Philippe (GL,UDC/SVP), Schuwey Roger (GR,UDC/SVP), Boschung Bruno (SE,PDC/CVP), Schwaller-Merkle Esther (SE,PDC/CVP), Schumacher Jean-Daniel (FV,PLR/FDP), Julmy Markus (SE,PDC/CVP), Bürdel Daniel (SE,PDC/CVP), Meyer Loetscher Anne (BR,PDC/CVP), Dafflon Hubert (SC,PDC/CVP), Collomb Eric (BR,PDC/CVP), Cotting Charly (SC,PLR/FDP), Dorthe Sébastien (SC,PLR/FDP), Favre Anne (GR,PS/SP), Brodard Claude (SC,PLR/FDP), Altermatt Bernhard (FV,PDC/CVP), Bourguet Gabrielle (VE,PDC/CVP), Glasson Benoît (GR,PLR/FDP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Schläfli Ruedi (SC,UDC/SVP), Schwander Susanne (LA,PLR/FDP), Wüthrich Peter (BR,PLR/FDP), Sudan Stéphane (GR,PDC/CVP), Morel Bertrand (SC,PDC/CVP), Badoud Antoinette (GR,PLR/FDP), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Glauser Fritz (GL,PLR/FDP), Lauber Pascal (GR,PLR/FDP), Schär Gilberte (LA,UDC/SVP), Mesot Yvan (VE,UDC/SVP), Defferrard Francine (SC,PDC/CVP), Vonlanthen Ruedi (SE,PLR/FDP), Berset Solange (SC,PS/SP), Jakob Christine (LA,PLR/FDP), Madeleine Hayoz (LA,PDC/CVP). *Total 40.*

Se sont abstenus :

Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Mauron Pierre (GR,PS/SP), Wickramasingam Kirthana (GR,PS/SP), Kolly Gabriel (GR,UDC/SVP), Chardonens Jean-Daniel (BR,UDC/SVP), Bonvin-Sansonnens Sylvie (BR,VCG/MLG). *Total 6.*

> Modifié selon la proposition d'amendement de M. Steiert.

Art. 5 al. 3

Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice. Il appartiendrait au Conseil d'Etat de fixer les critères pour l'exonération, en particulier maintenant pour les véhicules appartenant aux communes. Cela fera l'objet d'une ordonnance particulière du Conseil d'Etat.

> Adopté.

Art. 5 al. 4

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). le droit supérieur international est donc réservé. Ce sont les privilèges qu'ont par exemple les corps diplomatiques et consulaires. C'est exactement le statu quo que nous avons déjà aujourd'hui.

> Adopté.

Art. 6

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). L'article 6 a nécessité beaucoup de discussions au sein de la commission par le montant qui est en jeu, plus de 2,6 millions de francs. On est un des derniers cantons de ce pays à avoir encore la double imposition, c'est-

à-dire que le véhicule le plus cher paie à 100% et le véhicule suivant à 40%. Cet article 6 prévoit l'abolition de ce double système de l'imposition.

On a naturellement ce double système d'imposition pas seulement sur les véhicules de tourisme mais aussi sur les tracteurs. Pour la commission, on acceptait cette abolition telle que proposée par le Conseil d'Etat. On a simplement demandé qu'elle soit en dehors du pot commun par rapport aux véhicules automobiles classiques pour ne pas péjorer le système qu'on est en train de mettre en place. Cela, M. le Conseiller d'Etat pourra vous le dire tout à l'heure.

Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice. Cet article consacre la fin de la double imposition des véhicules munis de plaques interchangeables. On s'aligne donc sur la pratique de la très grande majorité des cantons suisses.

Le principe est le suivant. Les véhicules sans plaque ne sont pas autorisés à circuler ni à stationner sur la voie publique. Il n'y a donc pas de véritable motif de les imposer. On met donc fin à ce système de double imposition des véhicules munis de plaques interchangeables.

Comme on le verra plus tard à l'article 19 al. 2, le projet bis de la commission propose que cette suppression se fasse immédiatement et non plus de manière progressive.

> Adopté.

Art. 7

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). Ce sont les carrosseries interchangeables. Aucun changement, je n'ai rien à ajouter.

> Adopté.

Art. 8

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). L'article 8 concerne la taxation. Là, on est vraiment clair. La classification des genres de véhicules est déterminée conformément à la législation fédérale. C'est donc exactement ce que nous avons déjà actuellement.

> Adopté.

Art. 9

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). L'article 9 est le premier changement que vous avez au niveau du projet bis de la commission. Un point essentiel est par rapport à l'adaptation des tarifs à l'indice moyen des prix à la consommation. La commission propose que cela soit de la compétence du Grand Conseil lorsque cet indice varie d'au moins 5%.

Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice. Le Conseil d'Etat avait proposé dans un premier temps qu'il ait la compétence pour faire cette adaptation à l'indice moyen annuel des prix à la consommation. La commission a voulu maintenir la pratique actuelle puisque la compétence est déjà donnée au Grand Conseil. Le Conseil d'Etat peut s'y rallier. C'est en fait peu utilisé en pratique.

> Le Conseil d'Etat se rallie à la proposition de la commission.

> Modifié selon la proposition de la commission (projet bis).

Art. 10

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). L'article 10 est l'un des articles les plus importants de cette loi avec l'article 11. Il met en vigueur la base d'imposition. La commission a décidé de modifier drastiquement cet article 10 sous un seul et unique alinéa: "Les véhicules automobiles, les remorques, les plaques professionnelles sont soumis à un impôt soit forfaitaire, soit progressif calculé en fonction de la puissance définie selon la réception par type, le certificat de conformité ou le poids total". C'est vraiment le pilier 1 qu'on retrouve ici, tant pour les véhicules pour la puissance jusqu'à 3,5 tonnes ou le poids total lorsqu'ils font plus de 3,5 tonnes. C'est selon le principe du pilier 1. Chacun va utiliser la route et chacun va payer son prix de base. On a ici quelque chose de très important. L'article 10 qui est aujourd'hui composé de plusieurs alinéas va se réduire à un seul alinéa, celui que je viens de vous lire. Je vous recommande de soutenir le projet bis de la commission dans ce sens-là.

> Le Conseil d'Etat se rallie à la proposition de la commission.

> Modifié selon la proposition de la commission (projet bis).

Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice. Le Conseil d'Etat s'est rallié à cet amendement qui est de nature rédactionnelle. C'est une formulation plus générale qui permet davantage de flexibilité pour la fixation des tarifs qui sont relevés dans l'annexe. Sur le principe, on a confirmé l'imposition selon la puissance.

Art. 11 al. 1

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). L'article 11 est le plus important des articles de cette loi. C'est la réduction pour l'utilisation des véhicules particulièrement efficaces sur le plan de la consommation de l'énergie et des émissions.

L'alinéa 1 met en évidence que les véhicules dont l'étiquette correspond à la catégorie A bénéficient d'une réduction de 30%. Le Conseil d'Etat avait proposé 20%. C'est un vœu de la commission qui a finalement décidé de l'augmenter à 30%. L'étiquette énergie déterminante est celle qui est attribuée par les instances fédérales pour l'année fiscale concernée. C'est un point fondamentalement différent qui est changeable. Encore une fois, on connaît déjà le principe des étiquettes. Aujourd'hui, quelqu'un qui immatricule un véhicule a trois ans de gratuité dans le canton de Fribourg. Ce sera aboli et remplacé par un système durant la validité de l'étiquette de 30% pour ceux qui sont en catégorie A, aucune réduction pour les étiquettes de moins bonne valeur.

Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice. Le Conseil d'Etat s'est rallié à cette réduction supplémentaire de 30%. Le projet initial prévoyait 20%. Cela représente une diminution de la masse fiscale d'un peu plus d'un million de francs. A fin 2020, c'est près de trente mille voitures de tourisme qui disposaient d'une étiquette énergie de catégorie A qui est naturellement ré-analysée dans le temps.

> Le Conseil d'Etat se rallie à la proposition de la commission.

> Modifié selon la proposition de la commission (projet bis).

Art. 11 al. 2

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). Nous venons de traiter l'alinéa 1 qui est le pilier 2, le pilier énergétique.

L'alinéa 2 est l'élément dit environnemental. Les véhicules mus exclusivement par l'énergie électrique ou l'hydrogène, les deux moyens d'énergie les plus propices au futur développement de notre mobilité, bénéficient d'une réduction de 30%. Les véhicules mus par une motorisation hybride ou à gaz ou assimilable bénéficient d'une réduction de 15%. Dans le cadre environnemental, c'est sur la durée complète de vie du véhicule, alors qu'aujourd'hui on avait uniquement sur trois ans.

Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice. Je rappelle que ces réductions sont cumulables. Pour le reste, je confirme les propos du rapporteur de la commission.

Kolly Nicolas (UDC/SVP, SC). Par rapport à cette proposition, ma question est de savoir n'est-ce pas finalement une fausse bonne idée? On voit que la part des véhicules électriques augmente très fortement. Je n'ai pas de chiffres à vous donner mais c'est un fait assez notable. On peut espérer qu'à moyen terme, cinq à dix ans, la part des véhicules électriques sera beaucoup plus importante. Avec l'article qui nous est proposé et que nous sommes en train d'adopter, ces véhicules dans cinq ou dix ans bénéficieront toujours des réductions qui sont cumulables, pour autant qu'ils restent en catégorie A et cela est assez vraisemblable pour des véhicules totalement électriques. Dans tous les cas, ils bénéficieront encore de la déduction de 30%.

Ma question est la suivante : avez-vous calculé à moyen terme la perte de rentrées fiscales que pourrait donner ce changement de paradigme? Est-ce que finalement le système que l'on avait avant avec une exonération les premières années n'était pas plus judicieux parce qu'il est plus incitatif pour changer de véhicule, mais il ne péjore pas à terme la moyenne des rentrées fiscales pour l'impôt sur les véhicules? Je rappelle que le but de ces déductions est incitatif pour économiser du CO₂. A terme, si toutes les voitures sont électriques, il faudra quand même recalculer les impôts parce qu'elles utilisent les routes de la même manière que les autres voitures.

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). Je partage un peu les soucis et la question de notre collègue député Kolly. On en a longuement aussi débattu en commission. Je n'ai pas la réponse par rapport à l'évolution fiscale. Cela dépend de tellement de facteurs et de critères au niveau de l'achat, du nombre de véhicules que c'est extrêmement délicat. Pour nous, c'était très important de vous présenter un projet globalement neutre au niveau fiscal des plus ou moins 108 millions de francs.

Il est vrai, comme vous le dites, mais c'est aussi le but finalement de faire en sorte qu'on ait de plus en plus de véhicules propres. Qu'est-ce que cela voudra dire? Ces véhicules propres, un moment donné, il faudra trouver si on veut toujours maintenir les 108 millions, les 120 millions peut-être dans cinq ou dix ans d'encaissement. On devra trouver un moyen par rapport au pilier 1; à savoir la puissance des véhicules au besoin on devra indexer ce côté-là pour garder quand même ces réductions qui incitent à changer de véhicules, à avoir des véhicules plus propres. Je suis d'accord avec vous. D'ailleurs, il faut que vous sachiez aussi une chose : au niveau de la commission, on a eu trois lectures sur ce deuxième alinéa. On prévoyait même d'aller plus haut. On prévoyait même d'aller à 50% pour l'électrique et l'hydrogène et 30% pour les autres. On s'est alors rendu compte que rapidement on aura un problème d'équilibre budgétaire fiscal. Dans ce sens-là, en troisième lecture, la commission a décidé de garder le projet tel quel à l'alinéa 2 du Conseil d'Etat. On est très conscient de votre remarque, Monsieur Kolly.

Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice. Je confirme le propos du rapporteur. Les réductions prévues sont cumulables et elles ne sont pas limitées à trois années civiles comme dans le système actuel. Il y a une volonté incitative. Il faut peut-être savoir qu'actuellement on n'a que 0,7% du parc des voitures qui est électrique. Il y a donc vraiment une marge de progression sur les prochaines années. Il est vrai qu'à terme l'imposition devra probablement être rediscutée et revue le jour où on aura une grande partie du parc qui sera passée en hybride ou en électrique. C'est précisément la transition qui aura été faite. Si on veut maintenir la masse fiscale à terme, probablement qu'il faudra remettre l'ouvrage sur le métier.

> Adopté.

Art. 11 al. 3

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). Cela vient d'être dit. L'alinéa 3 parle clairement du cumulatif entre les deux bonus qu'on a là. Un bonus est l'étiquette A, et l'étiquette A peut changer, peut évoluer, alors que le deuxième pour l'environnemental sera fixe pour toute la durée de vie. Ces deux choses sont cumulables.

Brügger Adrian (UDC/SVP, SE). Meine Interessenbindung: Ich bin Mitglied der parlamentarischen Kommission, welche diesen Gesetzesentwurf ausgearbeitet hat, führe einen familiären Landwirtschaftsbetrieb und bin Mitglied des Kantonalvorstands des Freiburger Bauernverbandes.

Mein Änderungsantrag geht auf den Ursprung dieser Motion, dieses Gesetzesentwurfs zurück. Die Motion will eine kohärente und nachhaltige Besteuerung der Motorfahrzeuge, indem gleichzeitig die Kriterien Energieverbrauch und Umweltbelastung mitberücksichtigt werden. Wir haben uns gestern hier in diesem Saal einstimmig für Nachhaltigkeit ausgesprochen. Warum machen wir dann hier nur eine Reduktion für Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen und für die anderen nicht? Es ist nicht richtig, dass die übrigen Fahrzeuge, miteingeschlossen auch landwirtschaftliche Fahrzeuge, welche den neusten Abgasnormen entsprechen oder je nachdem auch elektrisch betrieben werden, hier nicht in den Genuss einer Reduktion kommen.

Es wurde in der Eintretensdebatte gesagt, dass die neusten Traktoren, die auf den Markt kommen, immer den neusten Standards entsprechen. Ich kann Ihnen aber versichern, ich kann heute einen neuen Traktor kaufen, der nicht den neusten Standards entspricht, weil die Händler diese am Stock halten.

Wir haben in der Kommission gesagt, dass wir nicht eine Gesetzesrevision für heute machen müssen, sondern für morgen. Aus diesem Grund scheint es mir umso wichtiger, diese Änderung zu vollziehen und diese Reduktion für alle Fahrzeuge zu erlassen.

Aus diesem Grund mache ich hier unter Artikel 11 Abs. 3 einen Änderungsantrag, der heisst: "Die Reduktionen sind kumulierbar und gelten für alle Fahrzeuge."

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). Besten Dank Kollege Brügger. Als Mitglied der parlamentarischen Kommission wissen Sie ganz genau, dass wir das mehrmals thematisiert haben, und Ihr Antrag ist aus diesem Grunde auch sehr legitim.

Das war ein grosses Thema, wieso nicht für Traktoren, Lastwagen und für Autocars? Die Kommission war sehr gespalten. Ihr Antrag geht in Richtung der Motion, in Richtung einer Kohärenz dieses Gesetzes, das stimmt. Die Mehrheit der Kommission war am Schluss dagegen. Wieso? Für solche Fahrzeuge, Lastwagen, Traktoren oder Autocars, haben Sie nicht die Möglichkeit zu wählen, was Sie kaufen möchten. Für PKWs können wir wählen, ob wir die Etiketle A, B, C usw. wählen. Und dies hat einen Einfluss, es ist eine Lenkungsmassnahme.

Sie haben gesagt, Sie können jederzeit ein Traktor kaufen, der die strengsten Normen nicht erfüllt. Das kann nur eine Ausnahme sein. Es kann sein, dass ein Lieferant für ein paar Fahrzeuge noch eine Reserve hat in seiner Garage, da haben Sie Recht. Aber normalerweise, wenn Sie einen Traktor kaufen, bestellen, wird dieser in der Regel im Ausland gebaut und importiert - das dauert 6 Monate - und dieser entspricht immer den strengsten Normen. Darum war die Kommission dagegen, ein zusätzliches Geschenk zu machen.

Aber Ihr Votum, Ihr Antrag ist sehr legitim.

Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice. Je confirme les propos. Effectivement, la réduction qui serait applicable par exemple aux véhicules agricoles serait aussi applicable aux poids lourds. En réalité, ce n'est pas la volonté ni du Conseil d'Etat ni de la commission de faire cette réduction puisque les réductions aux véhicules poids lourds sont soumis finalement à la RPLP ou la RPLF. C'est donc un impôt fédéral qui sanctionne lourdement les véhicules avec un profil environnemental défavorable. Un élargissement du périmètre des réductions cantonales n'a pas d'effet. Tout véhicule neuf ou véhicule lourd neuf mis en circulation doit obligatoirement répondre à la norme environnementale la plus sévère. On parle de la fameuse norme Euro 6. Pour un véhicule de tourisme vous avez le choix dans les étiquettes que vous voulez acquérir. Vous assumez votre choix. Pour un véhicule lourd, vous n'avez pas le choix. Il doit de toute manière répondre à la norme environnementale la plus sévère.

La proposition qui est faite n'a aucun effet incitatif. C'est simplement une réduction, un cadeau qui est fait aux véhicules lourds et je vous invite à ne pas suivre cet amendement.

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). Als Präsident der Kommission, da wir das vertieft besprochen haben, bin ich nicht für das Eintreten. Ich bin für eine Ablehnung dieses Antrags von Herr Kollege Brügger.

> Au vote, la proposition de M. Brügger, opposée à celle du Conseil d'Etat, est rejetée par 69 voix contre 29. Il n'y a pas d'abstention.

Ont voté oui :

Brönnimann Charles (SC,UDC/SVP), Herren-Rutschi Rudolf (LA,UDC/SVP), Kolly Nicolas (SC,UDC/SVP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC/CVP), Galley Nicolas (SC,UDC/SVP), Demierre Philippe (GL,UDC/SVP), Schneuwly Achim (SE,UDC/SVP), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Schuwey Roger (GR,UDC/SVP), Schwaller-Merkle Esther (SE,PDC/CVP), Zamofing Dominique (SC,PDC/CVP), Thalmann-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP), Kolly Gabriel (GR,UDC/SVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP), Genoud François (VE,PDC/CVP), Zadory Michel (BR,UDC/SVP), Bortoluzzi Flavio (LA,UDC/SVP), Chardonnens Jean-Daniel (BR,UDC/SVP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Schläfli Ruedi (SC,UDC/SVP), Ducotterd Christian (SC,PDC/CVP), Morel Bertrand (SC,PDC/CVP), Brügger Adrian (SE,UDC/SVP), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Glauser Fritz (GL,PLR/FDP), Schär Gilberte (LA,UDC/SVP), Bapst Bernard (GR,UDC/SVP), Mesot Yvan (VE,UDC/SVP), Jakob Christine (LA,PLR/FDP). *Total 29.*

Ont voté non :

Mutter Christa (FV,VCG/MLG), Schneuwly André (SE,VCG/MLG), de Weck Antoinette (FV,PLR/FDP), Senti Julia (LA,PS/SP), Moënnat Pascal (GR,PDC/CVP), Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/FDP), Schmid Ralph Alexander (LA,VCG/MLG), Emonet Gaëtan (VE,PS/SP), Boschung Bruno (SE,PDC/CVP), Jordan Patrice (GR,PDC/CVP), Jelk Guy-Noël (FV,PS/SP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Aebischer Eliane (SE,PS/SP), Schumacher Jean-Daniel (FV,PLR/FDP), Garghentini Python Giovanna (FV,PS/SP), Dietrich Laurent (FV,PDC/CVP), Julmy Markus (SE,PDC/CVP), Mauron Pierre (GR,PS/SP), Moussa Elias (FV,PS/SP), Wickramasingam Kirhana (GR,PS/SP), Perler Urs (SE,VCG/MLG), Bürdel Daniel (SE,PDC/CVP), Meyer Loetscher Anne (BR,PDC/CVP), Michellod Savio (VE,PLR/FDP), Kaltenrieder André (LA,PLR/FDP), Piller Benoît (SC,PS/SP), Dafflon Hubert (SC,PDC/CVP), Collomb Eric (BR,PDC/CVP), Cotting Charly (SC,PLR/FDP), Péclard Cédric (BR,VCG/MLG), Dorthe Sébastien (SC,PLR/FDP), Brodard Claude (SC,PLR/FDP), Jaquier Armand (GL,PS/SP), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS/SP), Bonny David (SC,PS/SP), Fattebert David (GL,PDC/CVP), Fagherazzi-Barras Martine (SC,PS/SP), Rey Benoît (FV,VCG/MLG), Collaud Romain (SC,PLR/FDP), Longchamp Patrice (GL,PDC/CVP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/SP), Bourguet Gabrielle (VE,PDC/CVP), Glasson Benoît (GR,PLR/FDP), Schwander Susanne (LA,PLR/FDP), Wüthrich Peter (BR,PLR/FDP), Sudan Stéphane (GR,PDC/CVP), Bonvin-Sansonnens Sylvie (BR,VCG/MLG), Badoud Antoinette (GR,PLR/FDP), Marmier Bruno (SC,VCG/MLG), Berset Christel (FV,PS/SP), Lauber Pascal (GR,PLR/FDP), Bischof Simon (GL,PS/SP), Cotting Violaine (BR,PS/SP), Schoenenweid André (FV,PDC/CVP), Krattinger-Jutzet Ursula (SE,PS/SP), Defferrard Francine (SC,PDC/CVP), Pasquier Nicolas (GR,VCG/MLG), Mäder-Brühlhart Bernadette (SE,VCG/MLG), Kubski Grégoire (GR,PS/SP), Butty Dominique (GL,PDC/CVP), Ballmer Mirjam (FV,VCG/MLG), Berset Solange (SC,PS/SP), Chassot Claude (SC,VCG/MLG), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Ghielmini Krayenbühl Paola (SC,VCG/MLG), Steiert Thierry (FV,PS/SP), Madeleine Hayoz (LA,PDC/CVP), Erika Schnyder (SC,PS/SP). *Total 69.*

> Adopté selon la proposition initiale du Conseil d'Etat.

Art. 12

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). Cet article concerne les périodes d'imposition et le mode de paiement. Je n'ai rien à ajouter. C'est le statu quo par rapport à aujourd'hui.

> Adopté.

Art. 13 à 18

> Adoptés.

Art. 19

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). Ici, il y a un changement assez fondamental qui a été souhaité par la commission dans son projet bis. C'est le principe du droit transitoire par rapport aux plaques interchangeables. La commission souhaite que la mise en vigueur du système d'abolition de la double imposition soit faite de suite avec l'introduction de la nouvelle loi. La commission soutient donc l'avis que les alinéas 2 et 3 soient supprimés.

Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice. Ces droits acquis représentent un manco qui était limité sur deux ans, à savoir 1 300 000 frs en 2022 et 650 000 en 2023. La commission a souhaité la suppression de cette double imposition avec effet immédiat.

Compte tenu des autres modifications demandées ou acceptées par la commission, le Conseil d'Etat s'est rallié à cette proposition puisque globalement la masse fiscale reste proche de la version du Conseil d'Etat.

- > Le Conseil d'Etat se rallie à la proposition de la commission.
- > Modifié selon la proposition de la commission (projet bis).

Annexe 1, art. A1-1 al. 1, ch. 1

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). Le numéro 1 traite des cyclomoteurs. La modification par rapport au projet initial du Conseil d'Etat par la commission, c'est l'introduction, pour les cyclomoteurs électriques, d'un impôt annuel indivisible de 20 frs par année. Là, on parle vraiment des cyclomoteurs c'est-à-dire les vélos électriques qui vont à 45 km/h et qui ont une immatriculation sauf erreur de couleur jaune ou brune. Il y en a 3000 qui sont concernés dans le canton de Fribourg actuellement, ce sont donc les vélos rapides. Jusqu'à 25 km/h, ils ne sont pas du tout imposés.

Pour les autres cyclomoteurs, donc à la lettre b, il n'y a pas de remarque, c'est le montant de 40 frs qui est maintenu aussi par la commission.

Chassot Claude (VCG/MLG, SC). 20 frs d'impôt pour un cyclomoteur électrique. Cette démarche est vraiment un mauvais signe pour toutes celles et tous ceux qui, dans notre canton de Fribourg, utilisent ce moyen de transport silencieux et que l'on ne peut pas vraiment qualifier de polluant. Monsieur le Rapporteur, dans l'entrée en matière, vous avez parlé de bruit. Dites-moi le bruit qui émane d'un cyclomoteur électrique?

Alors, chers Collègues, j'en appelle ici à votre bon sens. Et si les membres de la Commission ad hoc estiment malgré tout que ces 20 frs sont indispensables pour la caisse de l'Etat, eh bien je leur offre ici 20 frs pour la caisse de l'Etat, à chacun, pour qu'ils puissent s'acheter une plaque de contrôle. J'exige cependant de leur part une quittance à cet égard, afin que ces billets roses soient bien versés pour cet impôt que je qualifie de ridicule. Monsieur le Rapporteur, vous avez parlé de 3000 véhicules, ça fait 60 000 frs, 20 000 frs pour les 128 - plus ou moins - communes de l'Etat de Fribourg, qui vont recevoir donc 12 000 frs. Je vous laisse deviner le montant que va recevoir Prévondavaux. Plusieurs députés de ce plénum mettent souvent en exergue la pingrerie de certains membres du Gouvernement? Mais que faisons-nous ici aujourd'hui, si ce n'est la même chose?

Je vous remercie de soutenir cet amendement, au nom des personnes qui font aussi un investissement financier qui n'est pas si anodin que cela, en se procurant un cyclomoteur électrique. Merci de soutenir cet amendement.

Je lis mon amendement:

L'impôt dû pour les véhicules automobiles et les remorques est le suivant: *cyclomoteur électrique ou assimilable muni d'une plaque de contrôle : 0 fr.*

Krattinger-Jutzet Ursula (PS/SP, SE). Ich glaube, Herr Chassot hat nicht ganz verstanden, um was es hier geht. Es geht hier nicht darum, die Kasse des Kantons aufzufüllen. Es geht nicht darum, Geld einzuholen. Hier geht es darum, ein Zeichen zu setzen. Wir haben es gehört und wir wissen: Auch der Bau, die Konstruktion von Elektrovelos generiert CO₂-Emissionen, verbraucht Material.

Wir haben heute 3000 von diesen Velos. Vor ein paar Jahren waren es noch 50 und es werden immer mehr werden. Sie benützen die Strassen. Ich wohne an einem Ort, der sehr abgelegen ist und sehr oft benutzt wird von Velofahrern mit dem gelben Schild, die 45 km/h fahren können.

Ich denke, es ist ein symbolischer Beitrag, wenn wir im Jahr 20 Franken Steuern von diesen Fahrrädern einfordern würden. Es geht nicht darum, die Kasse zu füllen.

Ein weiteres Argument ist für mich: Ich habe noch keine verlässliche Antwort auf die Frage erhalten, wie diese Batterien, die hier gebraucht werden, entsorgt werden und was es dazu braucht.

Deshalb bitte ich Sie, den Antrag Chassot nicht zu unterstützen.

Julmy Markus (PDC/CVP, SE). Herr Chassot hat etwas aufgegriffen, was ich gerne noch etwas präzisieren würde.

Sehr wohl gibt es Elektrovelos, die bis 25 km/h fahren und solche, die bis 45 km/h unterstützt sind. Die Elektrovelos, die 45 km/h fahren, benötigen mehr Leistung am Rad, damit sie diese 45 km/h erreichen können. Dementsprechend benötigen sie auch mehr Energie in der Produktion respektive in der Fabrikation und Herstellung der benötigten Energie, um das Fahrzeug zu bewegen.

Zudem ist der Energieverbrauch dieser Velos klar und deutlich höher, das kann man in allen technischen Unterlagen nachlesen, und deswegen sollten diese Velos mit diesen 20 Franken besteuert werden. Zudem würde es die Idee der Motion unterstreichen, dass wir gesagt haben: Wir sind für grüne Energie, es braucht aber nicht unbedingt leistungsstarke und schnelle Fahrzeuge.

Ich persönlich habe jeweils ein langsames Elektrovelo und ein schnelles Elektrovelo und ich kann Ihnen sagen, ich weiss, wovon ich rede. Ich bitte Sie also, den Antrag von Claude Chassot nicht zu unterstützen.

Ducotterd Christian (*PDC/CVP, SC*). C'est un avis tout ce qu'il y a de plus personnel: je trouve que pour 20 frs, on perd beaucoup de temps pour facturer tout ça, pour suivre le contentieux, pour quelques sous qui restent à la fin. Donc, personnellement, je soutiendrai cet amendement uniquement par souci d'efficience.

Mutter Christa (*VCG/MLG, FV*). Il faut préciser qu'un cyclomoteur électrique est un vélo électrique. Comme il ne figure pas sur l'amendement, il faut avoir cela en tête. Il faut soutenir cet amendement, pas seulement pour les arguments d'efficience qui ont été avancés, mais j'aimerais quand même répondre à la députée Krattinger.

Liebe Ursula, ich denke, hier vermischst du Äpfel mit Birnen. Wir haben hier eine Vorlage, die für landwirtschaftliche Fahrzeuge von mehreren Tonnen mit diesen Motoren, die noch ein Jahrzehnt fahren werden, grosse Rabatte gewährt.

Auf der Gegenseite will jetzt die Kommission tatsächlich die sauberste Fahrzeugkategorie, die man hier erfassen kann, nämlich kleine Elektromotoren, mit einer neuen Steuer belasten. Es ist einfach völlig absurd, was hier geschieht.

Wir haben gesagt: Man kann alles besteuern, wenn man dafür die dreckigsten Fahrzeuge vom Markt nimmt. Das geschieht nicht mit diesem Gesetz. Diese neue Steuer wird das Leben jener verkomplizieren, die von einem Töff oder einem Auto auf ein Elektrovelo umsteigen. Was die Batterien, was die Elektromotoren betrifft, so besteht hier seit Langem - man muss vielleicht einmal die einschlägigen Studien lesen - ein ausgebautes Recyclingsystem. Es ist nicht so, dass man Elektromotoren heute nicht sauber wiederverwenden oder recyceln kann, ganz im Gegensatz zu den bestehenden Benzin- und Dieselmotoren, auf deren Sanierung wir uns doch bitte konzentrieren sollten.

In diesem Sinne bitte ich Sie, den Antrag von Claude Chassot zu unterstützen und diese unsinnige neue Steuer fallenzulassen.

Collomb Eric (*PDC/CVP, BR*). Effectivement on a voulu amener 20 frs. Ce n'est finalement pas une question financière et il est vrai que le montant, sur la totalité, est relativement symbolique. Ce qu'on a voulu faire, en ajoutant ces 20 frs, c'est simplement d'avoir une ligne. On n'a aucune exonération, on n'a pas voulu d'exonération, on a voulu que chaque utilisateur de routes paie un impôt, qu'il ait un vélo ou un vélo électrique. Je pense aussi, Monsieur le Député Chassot, que ce ne sont pas ces 20 frs-là qui vont faire que Monsieur et Madame Tout le Monde décideront de ne pas acheter de vélo électrique. Je pense que dès le moment où vous avez opté pour un cyclomoteur électrique, ce ne sont pas les 20 frs qui vont vous inciter à avoir une autre solution.

Je le répète encore une fois : il ne faut vraiment pas soutenir cet amendement afin de garder une certaine cohérence dans cette loi et de ne pas avoir d'exonération que ce soit pour les cyclomoteurs électriques ou d'autres véhicules.

Ghielmini Krayenbühl Paola (*VCG/MLG, SC*). Je suis vraiment très étonnée de cette proposition de la commission ad hoc. On a parlé de développement durable hier. Notre but est aussi d'inciter le transfert modal, c'est-à-dire là où on peut, on va passer du transport individuel motorisé à un transport de mobilité douce. Je crois qu'il faut aussi prendre en compte les régions plus périphériques. Bien sûr que si on prend l'exemple de l'agglomération en vélo, sans batterie, un vélo bridé à 25 km/h fait l'affaire. Cependant, quand on habite dans des régions comme la mienne, Corpataux, quand on discute avec les gens, une partie d'entre eux est bien d'accord d'abandonner leur voiture et essaie d'aller au travail, par exemple de Corpataux à Granges-Paccot ou à Marly ou au centre de Fribourg, avec un vélo électrique; mais avec un vélo électrique à 45 km/h, ça leur permet effectivement d'abandonner la voiture. De plus, dans le futur, on aura des pistes cyclables et ce sera encore mieux. Mais je pense que le signal qu'on doit donner, M^{me} Krattinger parlait d'un signal, c'est bien celui d'inciter au transfert modal.

Je vous demande donc de soutenir l'amendement de M. Chassot.

Kubski Grégoire (*PS/SP, GR*). J'interviens à titre personnel. On parle énormément de promotion de la transition modale. A Bulle, on subventionne l'achat de vélos électriques. A titre personnel, je soutiendrai cet amendement car, à mon sens, taxer des vélos, même électriques, est un symbole désastreux en ce sens.

Dafflon Hubert (*PDC/CVP, SC*). Je pensais bien que le débat serait émotionnel, c'était évident et on pouvait s'y attendre. Je dois maintenir quand même la position de la commission, qui a voulu cette taxe. Dans une cohérence globale, le collègue Collomb l'a dit, c'est pour montrer qu'il y a l'utilisation du sol et c'est un peu une taxe sur la mobilité, parce que mieux que le vélo c'est le télétravail et la visioconférence. Mais je comprends que certains ne soient pas d'accord avec ça. On en a longuement aussi débattu en commission. M^{me} Krattinger l'a dit, il y a le vélo, mais on a l'impression aujourd'hui que tout ce qui est électrique est bon, parfait et ne pollue pas. Mais indirectement oui cela pollue, dans sa fabrication, dans son recyclage.

Il faut le voir dans cette cohérence-là. Je comprends tout à fait si quelqu'un n'est pas d'accord. J'ai mon ange gardien de l'OCN qui m'a dit que ce ne sont pas 3000 vélos concernés, ce sont 4900. Pour répondre au collègue Ducotterd, ça ne va rien changer, parce que l'OCN doit de toute façon faire une facturation pour la RC de ces vélos-là. Donc, dans ce sens-là, ça ne change rien au niveau administratif, par rapport à son argument de se rallier à la motion Chassot, ça ne va rien changer du tout. De toute façon, chaque année on facture une vignette qui comprend l'assurance RC et l'impôt, donc il n'y a pas de problème d'efficience, comme l'a dit M. Ducotterd.

Au nom de la Commission, je vous propose de rejeter l'amendement Chassot.

Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice. Il y a beaucoup d'émotion dans cette discussion, qui est plutôt symbolique en réalité. Cela a été précisé, on parle là de 4900 vélos électriques et assimilés à 45 km/h. Donc, sous l'angle financier, c'est un montant de 99 000 frs. L'OCN facture chaque année l'assurance RC et l'impôt, il n'y a donc pas un problème administratif en soi. Dans la version originale du Conseil d'Etat, il n'était pas prévu de facturer cet impôt, de manière à favoriser le développement du cyclomoteur électrique, mais la commission a approfondi la réflexion et la discussion. Tout ce qui est gratuit n'est pas considéré, la commission a donc estimé qu'il était recommandable de prévoir un montant même symbolique et minimal de 20 frs, puisqu'effectivement le cyclomoteur électrique utilise la chaussée et est bien présent. On le voit d'ailleurs aussi malheureusement dans les accidents de circulation. Il y a aussi des investissements par millions qui sont proposés et qui vont être effectués par l'Etat de Fribourg ces prochaines années. Donc, dans ce sens-là, il était compréhensible que la commission veuille retenir un impôt de 20 frs. Le Conseil d'Etat s'est rallié à la version bis de la commission.

- > Le Conseil d'Etat se rallie à la proposition de la commission.
- > Au vote, la proposition de M. Chassot, opposée à celle de la commission (projet bis), est rejetée par 50 voix contre 37 et 5 abstentions.

Ont voté oui :

Mutter Christa (FV,VCG/MLG), Schneuwly André (SE,VCG/MLG), Herren-Rutschi Rudolf (LA,UDC/SVP), Senti Julia (LA,PS/SP), Kolly Nicolas (SC,UDC/SVP), Schmid Ralph Alexander (LA,VCG/MLG), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Jelk Guy-Noël (FV,PS/SP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Schumacher Jean-Daniel (FV,PLR/FDP), Garghentini Python Giovanna (FV,PS/SP), Moussa Elias (FV,PS/SP), Wickramasingam Kirthana (GR,PS/SP), Perler Urs (SE,VCG/MLG), Péclard Cédric (BR,VCG/MLG), Kolly Gabriel (GR,UDC/SVP), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS/SP), Bonny David (SC,PS/SP), Fagherazzi-Barras Martine (SC,PS/SP), Genoud François (VE,PDC/CVP), Rey Benoît (FV,VCG/MLG), Bortoluzzi Flavio (LA,UDC/SVP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/SP), Ducotterd Christian (SC,PDC/CVP), Sudan Stéphane (GR,PDC/CVP), Bonvin-Sansonnens Sylvie (BR,VCG/MLG), Marmier Bruno (SC,VCG/MLG), Berset Christel (FV,PS/SP), Cotting Violaine (BR,PS/SP), Schoenenweid André (FV,PDC/CVP), Pasquier Nicolas (GR,VCG/MLG), Mäder-Brühlhart Bernadette (SE,VCG/MLG), Kubski Grégoire (GR,PS/SP), Ballmer Mirjam (FV,VCG/MLG), Chassot Claude (SC,VCG/MLG), Ghielmini Kraysenbühl Paola (SC,VCG/MLG). *Total 37.*

Ont voté non :

de Weck Antoinette (FV,PLR/FDP), Moënnat Pascal (GR,PDC/CVP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC/CVP), Demierre Philippe (GL,UDC/SVP), Schneuwly Achim (SE,UDC/SVP), Schuwey Roger (GR,UDC/SVP), Boschung Bruno (SE,PDC/CVP), Schwaller-Merkle Esther (SE,PDC/CVP), Aebischer Eliane (SE,PS/SP), Dietrich Laurent (FV,PDC/CVP), Julmy Markus (SE,PDC/CVP), Zamofing Dominique (SC,PDC/CVP), Meyer Loetscher Anne (BR,PDC/CVP), Thalmann-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP), Kaltenrieder André (LA,PLR/FDP), Piller Benoît (SC,PS/SP), Dafflon Hubert (SC,PDC/CVP), Collomb Eric (BR,PDC/CVP), Cotting Charly (SC,PLR/FDP), Favre Anne (GR,PS/SP), Brodard Claude (SC,PLR/FDP), Fattebert David (GL,PDC/CVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP), Zadory Michel (BR,UDC/SVP), Altermatt Bernhard (FV,PDC/CVP), Chardonnens Jean-Daniel (BR,UDC/SVP), Longchamp Patrice (GL,PDC/CVP), Bourguet Gabrielle (VE,PDC/CVP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Glasson Benoît (GR,PLR/FDP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Schläfli Ruedi (SC,UDC/SVP), Schwander Susanne (LA,PLR/FDP), Gaillard Bertrand (GR,PDC/CVP), Wüthrich Peter (BR,PLR/FDP), Morel Bertrand (SC,PDC/CVP), Brügger Adrian (SE,UDC/SVP), Badoud Antoinette (GR,PLR/FDP), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Glauser Fritz (GL,PLR/FDP), Lauber Pascal (GR,PLR/FDP), Schär Gilberte (LA,UDC/SVP), Bapst Bernard (GR,UDC/SVP), Krattinger-Jutzet Ursula (SE,PS/SP), Mesot Yvan (VE,UDC/SVP), Defferrard Francine (SC,PDC/CVP), Butty Dominique (GL,PDC/CVP), Berset Solange (SC,PS/SP), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Jakob Christine (LA,PLR/FDP). *Total 50.*

Se sont abstenus :

Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/FDP), Galley Nicolas (SC,UDC/SVP), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Michellod Savio (VE,PLR/FDP), Bischof Simon (GL,PS/SP). *Total 5.*

- > Le Conseil d'Etat se rallie à la proposition de la commission.
- > Modifié selon la proposition de la commission (projet bis).

Annexe 1, art. A1-1 al. 1, ch. 2

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). On va passer dans le monde du domaine agricole, pour l'essentiel, mais aussi des machines et chariots de travail. Ce qu'il faut dire, concernant le projet du Conseil d'Etat, c'est que la Commission a décidé de le remanier, suite à différents amendements et, comme vous pouvez le constater, de faire un pallier dit intermédiaire entre 3,5 tonnes et 7 tonnes et ensuite avoir le poids maximum à 7,5 tonnes. Les tarifs que vous voyez ont été tracés parce que les 35 frs au lieu de 40 frs, 115 frs au lieu 120 frs, 175 frs au lieu 240 frs et 235 frs, ce sont les tarifs qui ont été modifiés suite à la prise en charge par l'Etat des plaques interchangeable. Donc, le tarif a été dans ce sens-là revu un peu à la baisse. Le pallier intermédiaire avait pour but de modérer un petit peu la taxation de ces tracteurs agricoles. Ce qu'il faut dire, c'est que pour les tracteurs agricoles, la tarification n'a pas été changée depuis 1970. Mais il est vrai qu'avec cette augmentation, par rapport à d'autres cantons, ils seront sensiblement supérieurs. Pourquoi est-ce qu'un tracteur, par rapport à une voiture, paie si peu? Parce qu'il passe l'essentiel de son temps dans les champs et il ne le passe pas forcément sur la route. On constate une chose, pour les tracteurs, c'est le poids moyen total en charge qui va compter. Ce poids évolue de 1000 kg de plus tous les 10 ans. A la fin des années 60, un tracteur moyen fribourgeois pesait 2,5 tonnes en pleine charge. Aujourd'hui et dans les 10 dernières années, on a 7,9 tonnes. Dans ce sens-là, le correctif est aussi à la hausse pour justifier ça. Il faut toujours relativiser un peu l'augmentation. En pourcentage, 40 % d'augmentation peut faire beaucoup, mais en absolu ça reste quand même inférieur. N'oublions pas que malgré ces tarifs-là, le plus gros des tracteurs paiera moins cher l'impôt annuel que pour la plus petite des voitures de tourisme à 246 frs ou pour un camion comparable, ce sera 3 fois moins cher ou même 4 fois moins cher, car un tel camion serait à 1084 frs.

Donc, globalement, la commission a estimé que cette adaptation des tarifs pour les tracteurs agricoles et les machines de travail est tout à fait pondérée et justifiée, vue dans sa globalité, par rapport à l'évolution des véhicules et l'utilisation qui en est faite naturellement dans les champs.

Glauser Fritz (PLR/FDP, GL). J'interviens pour expliquer ma motivation à déposer un amendement sur cette catégorie tracteur. Je déclare mes liens d'intérêts: je suis agriculteur à Châtonnaye et président des paysans fribourgeois.

Avec la commission ad hoc, vous avez remis une catégorie 3,5 - 7,5 tonnes qu'on salue. J'ai repris aussi dans ma proposition, contrairement au projet initial du Conseil d'Etat.

Le premier objectif c'est de rallier tous ces montants en comparaison avec nos cantons voisins. Je viendrai avec 1-2 calculs. Le deuxième objectif, vous avez vu que pour les catégories plus lourdes, on a repris la position du Conseil d'Etat de 140 frs. Vous allez peut-être demander pourquoi des améliorations pour la catégorie moyenne? C'est que dans la politique agricole, afin de protéger nos ressources, mais aussi nos sols, nous voulons favoriser les tracteurs moins lourds. J'espère bien que cette courbe de 1 tonne de plus tous les 10 ans pour les tracteurs sera cassée et avec l'évolution de la technique on fabriquera des tracteurs avec les mêmes chevaux mais moins lourds.

En comparaison avec les autres cantons, je vous informe que Neuchâtel et Vaud sont à 124 frs pour tous les tracteurs. Je reprends plus en détails le canton de Berne, qui a repris ce qui a été dit lors de l'entrée en matière par M. Zamofing, mais aussi répété par notre rapporteur de la commission ad hoc, à savoir que les tracteurs passent le plus de temps dans les champs. Berne estime qu'ils passent 7/8ème dans les champs et 1/8ème sur les routes. Pour faire leur calcul ils prennent la taxe camion divisée par 8. Si on adopte cela pour Fribourg, pour la catégorie 3,5 - 7,5 tonnes on arrive à 135 frs. Les Bernois taxent les tracteurs de 7 tonnes à 139 frs.

C'est pourquoi ma proposition est de 140 frs. Si je prends encore, pour compléter, la taxe de 3,5 tonnes, pour le canton de Fribourg, ça fait 135 frs, mais le canton de Berne à 77 frs. Alors vous voyez que ma proposition est modeste et il y a quand même une petite adaptation par rapport au projet bis, mais c'est une augmentation considérable pour les paysans par rapport à aujourd'hui. On taxe les tracteurs quand c'est moins souhaité aussi dans nos travaux, les très lourds, et "on s'aligne" aux cantons voisins pour les catégories jusqu'à 3,5 tonnes et 3,5 - 7,5 tonnes".

Je vous invite à soutenir cet amendement qui tend à inciter nos paysans fribourgeois à utiliser des tracteurs raisonnables pour les sols, mais aussi pour les routes.

Je lis mon amendement à l'annexe 1 Art. A1-1 al. 1 point 2

¹L'impôt dû pour les véhicules automobiles et les remorques est le suivant :

2. Tracteur, machine de travail, chariot de travail, chariot à moteur et autre engin analogue:

- a) monoaxe Fr. 35.–
- b) jusqu'à 3500 kg de poids total Fr. 120.–
- c) de 3501 à 7500 kg de poids total Fr. 140.–
- d) dès 7501 kg de poids total Fr. 240.–

Grandgirard Pierre-André (*PDC/CVP, BR*). Je déclare mes liens d'intérêts: je suis agriculteur et président du club agricole du Grand Conseil.

Je concède que les véhicules agricoles ont pris de l'embonpoint depuis le siècle dernier, mais il n'en va pas autrement pour les voitures de tourisme et les camions. J'aimerais mettre en avant trois arguments importants:

1. Les tracteurs agricoles passent environ 80 % de leur temps d'activité dans les champs, en dehors de la voie publique.
2. Les tracteurs récents ont beaucoup évolué, fonctionnent comme les camions, avec des moteurs aux normes euro les plus récentes.
3. Les autres cantons possèdent pour les véhicules agricoles une tarification similaire à l'amendement proposé.

Pour ces trois raisons évoquées, je vous recommande, chers Collègues, de soutenir l'amendement Glauser qui nous est soumis.

Rey Benoît (*VCG/MLG, FV*). Je me permets, parce qu'on a parlé de logique dans cette loi, qui doit être logique et égalitaire, de faire un tout petit calcul. Si on prend la taxe qu'on propose de 140 frs pour un tracteur jusqu'à 7500 kg et qu'on applique la taxe qu'on vient de décider pour les vélos, qui sont à peu près à 80 kg à charge pleine, ça fait 2000 frs de taxe pour les vélos électriques.

Dafflon Hubert (*PDC/CVP, SC*). Concernant l'amendement de M. Glauser, il est clair qu'on en a longuement débattu en commission. Je l'ai dit aussi dans mon introduction. J'attire votre attention sur un point M. Glauser: il y a 4 tarifs qui sont prévus, pour 3 d'entre eux vous proposez un montant plus cher que ce qui a été retenu par la commission. Il n'y a qu'un seul tarif où vous êtes moins cher. Personnellement, je maintiens que la proposition faite sous le point 2 par la commission dans le projet bis est une proposition conforme à l'évolution des choses et tout à fait modérée au niveau des montants. Il est fort possible que dans d'autres cantons, il n'y a pas ce prix-là pour la taxation. Sachez encore une chose: on a parlé des plaques interchangeables et celles-ci vont aussi impacter les tracteurs d'une façon favorable, donc il y aura globalement moins à payer pour les agriculteurs.

Je vous recommande donc de rejeter l'amendement Glauser.

Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice. J'observe que dans cet amendement, sur 3 positions on propose une augmentation du tarif et une réduction plus sensible sur une autre position. Je rappelle en effet que pour le plus petit modèle de voiture de tourisme aujourd'hui, on paie 246 frs. Si vous achetez un petit modèle à 15 000 frs, vous allez payer 246 frs. Vous pouvez aujourd'hui acheter un tracteur à plus de 100 000 frs, pour lequel vous paierez moins que pour une voiture de tourisme. Il faut donc garder une proportion entre les choses, puisqu'on sera à un maximum de 235 frs. Donc, même s'il y a des augmentations en %, en chiffres absolus, ce sont des montants relativement modestes qui ont été retenus par la commission. On a eu l'occasion d'en parler longuement. Je vous invite donc à soutenir la version de la commission à laquelle s'est rallié le Conseil d'Etat.

- > Le Conseil d'Etat se rallie à la proposition de la commission.
- > Au vote, la proposition de M. Glauser, opposée à celle de la commission (projet bis), est rejetée par 64 voix contre 22 et 5 abstentions.

Ont voté oui :

Kolly Nicolas (SC,UDC/SVP), Grandgirard Pierre-André (BR,PDC/CVP), Galley Nicolas (SC,UDC/SVP), Demierre Philippe (GL,UDC/SVP), Schneuwly Achim (SE,UDC/SVP), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Schwaller-Merkle Esther (SE,PDC/CVP), Zamofing Dominique (SC,PDC/CVP), Kaltenrieder André (LA,PLR/FDP), Kolly Gabriel (GR,UDC/SVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP), Zadory Michel (BR,UDC/SVP), Chardonnens Jean-Daniel (BR,UDC/SVP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/SP), Schläfli Ruedi (SC,UDC/SVP), Ducotterd Christian (SC,PDC/CVP), Brügger Adrian (SE,UDC/SVP), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Glauser Fritz (GL,PLR/FDP), Bapst Bernard (GR,UDC/SVP), Mesot Yvan (VE,UDC/SVP), Jakob Christine (LA,PLR/FDP). *Total 22.*

Ont voté non :

Mutter Christa (FV,VCG/MLG), Schneuwly André (SE,VCG/MLG), Senti Julia (LA,PS/SP), Moënnat Pascal (GR,PDC/CVP), Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/FDP), Schmid Ralph Alexander (LA,VCG/MLG), Emonet Gaétan (VE,PS/SP), Boschung Bruno (SE,PDC/CVP), Jelk Guy-Noël (FV,PS/SP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Flechtner Olivier (SE,PS/SP), Aebischer Eliane (SE,PS/SP), Garghentini Python Giovanna (FV,PS/SP), Dietrich Laurent (FV,PDC/CVP), Julmy Markus (SE,PDC/CVP), Moussa Elias (FV,PS/SP), Wickramasingam Kirthana (GR,PS/SP), Perler Urs (SE,VCG/MLG), Bürdel Daniel (SE,PDC/CVP), Meyer Loetscher Anne (BR,PDC/CVP), Piller Benoît (SC,PS/SP), Dafflon Hubert (SC,PDC/CVP), Collomb Eric (BR,PDC/CVP), Péclard Cédric (BR,VCG/MLG), Dorthe Sébastien (SC,PLR/FDP), Favre Anne (GR,PS/SP), Brodard Claude (SC,PLR/FDP), Jaquier Armand (GL,PS/SP), Rodriguez Rose-Marie (BR,PS/SP), Bonny David (SC,PS/SP), Fagherazzi-Barras Martine (SC,PS/SP), Genoud François (VE,PDC/CVP), Rey Benoît (FV,VCG/MLG), Bortoluzzi Flavio (LA,UDC/SVP), Altermatt Bernhard (FV,PDC/CVP), Longchamp Patrice (GL,PDC/CVP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Schwander Susanne (LA,PLR/FDP), Gaillard Bertrand (GR,PDC/CVP), Wüthrich Peter (BR,PLR/FDP), Sudan Stéphane (GR,PDC/CVP), Bonvin-Sansonnens Sylvie (BR,VCG/MLG), Morel Bertrand (SC,PDC/CVP), Marmier Bruno (SC,VCG/MLG), Lauber Pascal (GR,PLR/FDP), Bischof Simon (GL,PS/SP), Cotting Violaine (BR,PS/SP), Schoenenweid André (FV,PDC/CVP), Krattinger-Jutzet Ursula (SE,PS/SP), Defferrard Francine (SC,PDC/CVP), Pasquier Nicolas (GR,VCG/MLG), Mäder-Brühlhart Bernadette (SE,VCG/MLG), Kubski Grégoire (GR,PS/SP), Butty Dominique (GL,PDC/CVP), Ballmer Mirjam (FV,VCG/MLG), Berset Solange (SC,PS/SP), Chassot Claude (SC,VCG/MLG), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Ghielmini Krayenbühl Paola (SC,VCG/MLG), Steiert Thierry (FV,PS/SP), Gobet Nadine (GR,PLR/FDP), Madeleine Hayoz (LA,PDC/CVP), Chantal Müller (LA,PS/SP), Erika Schnyder (SC,PS/SP). *Total 64.*

Se sont abstenus :

Thalmann-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP), Michellod Savio (VE,PLR/FDP), Cotting Charly (SC,PLR/FDP), Collaud Romain (SC,PLR/FDP), Berset Christel (FV,PS/SP). *Total 5.*

> Modifié selon la proposition de la commission (projet bis).

Annexe 1, art. A1-1 al. 1, ch. 3 à 8bis

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). Chiffre 3: pas de remarque, il s'agit des plaques professionnelles dites U. Aucune modification par rapport à la version actuelle.

Chiffre 4: deux modifications importantes. La commission propose de séparer les voitures de livraison des autres véhicules et de les taxer lorsqu'elles ont un poids jusqu'à 2800 kg. C'est une excellente proposition qui avait été faite par l'OCN et on va trouver en 4bis le détail pour les voitures de livraison entre 2800 et 3500 kg. Le point important donc ces voitures de livraison. Ce que vous devez voir sous le chiffre 4, c'est les dernières lettres l) et m). M. On a décidé par rapport à une certaine logique de la puissance qui est toujours en augmentation des véhicules, de faire un nouvel alinéa, pour une puissance de 301 à 350 CV, tarif de 1251 frs, et pour les véhicules de plus de 351 CV, à 1421 frs.

Chiffre 4 bis: c'est ce que je viens de vous dire tout à l'heure, cela concerne les voitures de livraison qui font plus de 2800 kg, avec l'impôt forfaitaire au poids, pour 2800 à 3200 et pour 3201 à 3500 kg, comme vous le voyez sur le document.

Chiffre 5: ce sont les motocycles, tricycles et quadricycles. La tarification, par rapport au projet, est modifiée par rapport aux plaques interchangeable et on a une nouvelle rubrique de 51 à 80 kw, ainsi qu'une autre de 81 à 110 et enfin dès 111 kw pour les motocycles.

Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice. Oui il y a des paliers supplémentaires qui ont été faits et les chiffres ont été corrigés en lien avec la suppression des plaques interchangeable, mais il y avait un accord dans la commission. Je n'ai rien à ajouter.

Dafflon Hubert (PDC/CVP, SC). Chiffre 7: ce sont les voitures automobiles, soit les mobilhomes, les camions et les tracteurs à sellettes. Vous avez les différentes tarifications. On est toujours là sur le poids total, on n'est plus sur la puissance. Les autocars, les bus et autres véhicules analogues au chiffre 7, même principe, sur le poids total. Ensuite, le chiffre 8 est beaucoup plus sensible. Ce sont les remorques, semi-remorques et autres engins. On a séparé les remorques traditionnelles des remorques dites agricoles ou remorques agricoles dites de travail. Donc, au chiffre 8 vous avez les tarifs qui sont là. On n'a pas fait de baisse de tarif, au contraire, ce qu'avait dans un premier temps souhaité le Conseil d'Etat, on a maintenu les tarifs. On sait qu'on est certainement relativement chers par rapport à d'autres cantons. C'est un peu aux communes à veiller au grain, s'il y a des remorques d'autres cantons qui squattent votre territoire.

Point très important maintenant, c'est le chiffre 8bis: ce sont les remorques, semi-remorques et autres engins analogues dont l'usage est agricole ou de travail. On a séparé les choses entre l'usage agricole et de travail. Un usage agricole c'est un transport agricole qui va dans les champs. C'est vraiment la remorque agricole. Et la remorque d'usage agricole c'est la botteleuse, celle qui va travailler. Ici, vous avez une différenciation entre les deux cas de figure. Là, il y a eu de nombreuses discussions

par rapport à ces différentes remorques agricoles, car il y a une augmentation sensible par rapport à celles-ci. Il faut que savoir une chose : les remorques agricoles, si elle sont uniquement utilisées dans les champs, ne doivent pas forcément être immatriculées et si elles ne sont pas immatriculées, il n'y a pas d'impôt non plus à payer.

Jusqu'en 2008 sauf erreur, la vitesse maximale, c'était de ne pas dépasser 30 km/h. Cela a été changé et maintenant il est possible pour ces remorques d'aller jusqu'à 40 km/h, mais là ces remorques agricoles, de travail ou simplement de transport deviennent impossibles et elles doivent être immatriculées. Il y a eu une augmentation par rapport aux chiffres que vous avez sous les yeux. Aujourd'hui, on peut dire que le forfait global pour les remorques agricoles est de 57 frs. Or, dans le projet bis de la commission, on arrive à un tarif moyen de 92 frs. Cela fait une quarantaine de % d'augmentation et ça semble beaucoup. En chiffres absolus, on parle de 35 frs. Il faut savoir aussi, comme pour le poids des tracteurs, les remorques ont pris du poids et sont beaucoup plus grandes et volumineuses. Les remorques dites agricoles peuvent charger sans autres des 18 tonnes. Donc, si on compare par exemple la remorque agricole à la remorque du privé, du citoyen, qui conduit la remorque de déchetterie, avec un poids maximal de 600 kg, c'est 79 frs. Ce serait environ 92 frs pour la grosse remorque agricole, mais c'est vrai, comme cela a été dit, elle ne passe que 1/8ème de son temps sur les routes. La remorque d'un transporteur de même volume, de même poids, de 10 à 12 tonnes, c'est 748 frs. On a quand même un peu ce respect de 1 vers 7 par rapport aux transporteurs camionneurs. Dans ce sens-là, la commission est d'avis que le projet bis de la Commission est pondéré et reste tout à fait correct par rapport au monde agricole.

Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice. La version initiale du projet prévoyait une baisse du tarif pour les remorques et semi-remorques, pour les transporteurs. On est un peu chers dans le canton, mais après, au vu de l'équilibre global et financier souhaité par la commission, le Conseil d'Etat a accepté de se rallier à cet amendement.

Pour le reste, je ne reviens pas sur les différents chiffres qui ont été commentés par le rapporteur et qui ont été approuvés par la commission.

- > Le Conseil d'Etat se rallie à la proposition de la commission.
- > Modifié selon la proposition de la commission (projet bis).

Annexe 1, art. A1-2

- > Adopté.

II. Modifications accessoires

- > Adoptées.

III. Abrogations accessoires : Loi sur l'imposition des véhicules automobiles et des remorques (LIVA)

- > Adoptées.

IV. Clauses finales

Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice. Le Conseil d'Etat envisage une entrée en vigueur de cette loi au 1^{er} janvier 2022, soit au début de l'année prochaine. Pour des questions de facturation, on ne va pas faire cette loi au milieu de l'année.

- > Adopté.

La première lecture est ainsi terminée. La deuxième lecture aura lieu ultérieurement.

—

Motion 2020-GC-162**Pour une réduction de l'imposition des bateaux équipés d'un moteur thermique**

Auteur-s:	Zosso Markus (<i>UDC/SVP, SE</i>) Jakob Christine (<i>PLR/FDP, LA</i>)
Représentant-e du gouvernement:	Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice
Dépôt:	15.10.2020 (<i>BGC septembre 2020, p. 2986</i>)
Développement:	15.10.2020 (<i>BGC septembre 2020, p. 2986</i>)
Réponse du Conseil d'Etat:	12.01.2021 (<i>BGC février 2021, p. 644</i>)

Prise en considération

Jakob Christine (*PLR/FDP, LA*). Bei diesem Geschäft habe ich keinerlei Interessenverbindungen zu deklarieren. Ich besitze kein Boot und werde wohl auch nie eines besitzen. Bei dieser Angelegenheit geht es mir einzig und alleine um Gerechtigkeit. Ob die Gerechtigkeit nach unten seitens unseres Kantons oder der anderen Kantone nach oben geht, ist mir ziemlich egal. Hauptsache, es werden in den vier Kantonen einige Anpassungen angestrebt, schliesslich fahren auf den drei Seen alle vier Kantone mit ihren Booten. Da scheint es mir nur logisch zu sein, dass die Bootssteuern angeglichen werden sollten.

Beim vorhin diskutierten Gesetz über die Besteuerung der Motorfahrzeuge hat der gleiche Staatsrat bei der Besteuerung der Wechselschilder sich den anderen Kantonen angepasst. Ein Beispiel: Ein Motorbootshalter in Murten bezahlt doppelt so viel Steuern für sein Boot wie derjenige, der in Faoug stationiert ist.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, dies in einer Distanz von 3,5 km im gleichen See. Hier meine Frage an Sie: Finden Sie das wirklich gerecht und in Ordnung? Ich nicht und deshalb habe ich mich bereit erklärt, diese Motion einzureichen, die von Herrn Markus Zosso mitunterzeichnet wurde.

Gerne möchte ich, dass unser zuständiger Staatsrat, zusammen mit den Regierungsräten der anderen Kantone, versucht, dies auf einen Nenner zu bringen. Mir geht es nicht unbedingt um eine Senkung der Steuern, sondern darum, Ungerechtigkeiten zu beseitigen.

Müller Chantal (*PS/SP, LA*). Ausser dem Fakt, dass ich am Broyekanal wohne, habe ich keine Interessenbindungen zu dieser Motion.

Ich musste mir doch ein wenig die Augen reiben bei dieser Motion. So wie ich hier Frau Jakob verstanden habe, geht es nicht wirklich um eine Senkung in unserem Kanton, sondern um eine Anpassung. Für eine Anpassung kann ich mich gerade noch so erwärmen. Aber so wie es in der Motion steht, möchten Sie, dass die Motorboote im Kanton Freiburg weniger besteuert werden, da diese im Vergleich zu den Nachbarkantonen mehr zahlen müssen. Und das ewige bürgerliche Argument ist wie immer: Unbedingt anpassen, sonst gehen sie weg und Steuereinnahmen fallen unserem Kanton weg. Dies ist nicht der Fall, wie die Antworten und die Statistiken des Staatsrates zeigen. Zudem finde ich es störend, dass die Motionäre in Zeiten der Klimakrise, welche wir immer noch nicht als solche anerkennen, für Abgasverursacher die Steuern senken wollen. Das geht gegen das Prinzip "pollueur-payeur".

Ich fände die Einführung einer Förderung der Elektromotoren viel besser und innovativer. Einen viel besseren Ansatz fände ich ebenfalls, wenn der Kanton Freiburg, der da wirklich progressiv ist, die anderen Kantone auffordern würde, ihre Preise an unsere anzupassen. Doch ich weiss nicht, wie das gehen soll. Das wäre wenigstens eine gute Idee gewesen, aber nicht diese hier.

Die Fraktion der Sozialdemokratischen Partei wird geschlossen gegen diese Motion stimmen und bittet Sie, dies ebenfalls zu tun.

Marmier Bruno (*VCG/MLG, SC*). Je déclare mes liens d'intérêts: je suis propriétaire d'un bateau de plaisance équipé d'un moteur électrique.

Je prends la parole au nom du groupe Vert Centre Gauche. Après avoir examiné cette motion, notre groupe a décidé de la rejeter à l'unanimité. Nous estimons en effet qu'il n'est pas pertinent de revoir à la baisse l'imposition des bateaux équipés d'un moteur thermique. Ce serait d'ailleurs parfaitement contradictoire avec la loi que nous venons de traiter en première lecture et avec le décret que nous avons approuvé hier sur la stratégie de développement durable. Par souci de cohérence, notre groupe trouve bien plus judicieux d'entamer sans délais les réflexions sur un modèle d'imposition qui encourage de nouveaux genres de motorisation, plus respectueux de l'environnement.

Herren-Rutschi Rudolf (*UDC/SVP, LA*). Ich spreche hier im Namen der Fraktion der Schweizerischen Volkspartei. Ich besitze kein Boot, aber ich bin Verwaltungsrat der LNM, dies zu meinen Interessenbindungen.

Diese Motion weist auf die grosse Ungerechtigkeit bei der Besteuerung von Booten mit Verbrennungsmotoren hin und fordert, die grossen Unterschiede in der Höhe der Abgaben zwischen den Anstösserkantonen auf demselben Gewässer anzugleichen.

Unsere Fraktion hat die informative, aber sehr kurze Antwort auf dieses Begehren zur Kenntnis genommen. Vieles wurde von den Vorrednern bereits gesagt, aber der Staatsrat hat sich hier sehr auf den zweiten Teil der Eingabe, nämlich auf die Abwanderung in Nachbarkantone, fixiert. Diese sehr geringen Veränderungen stehen wohl nicht vordergründig mit der steuerlichen Belastung, sondern mit den bedingt verfügbaren Anlegerplätzen und anderen Ursachen in Zusammenhang.

Zur Rechtfertigung der teilweise drei Mal höheren Besteuerung unserer kantonsinternen Bootbesitzer hätten mögliche Ursachen wie höhere Sicherheitspflege oder sonstige begründbare Mehraufwände in diese Antwort gehört.

Auch wenn die geforderte Anpassung kontrovers zu den geplanten Änderungen bei der Motorfahrzeugbesteuerung steht, aber dies dennoch über 3000 Bootseigentümer mit Motor betrifft, ist aus unserer Sicht eine Gleichbehandlung der Bootshalter wie in Nachbarkantonen mit Nutzung der selben Seen, anzustreben.

Die Fraktion der Schweizerischen Volkspartei unterstützt diese Motion grossmehrheitlich.

Meyer Loetscher Anne (*PDC/CVP, BR*). Je parle en mon nom personnel. Je déclare mes liens d'intérêts: j'ai une barque avec un moteur 6 CV, qui n'est donc pas lourdement imposée. Par contre, je vis au milieu de lacustres qui relèvent constamment cette inégalité vis-à-vis de nos voisins vaudois. L'imposition des bateaux vise à couvrir des charges liées à la navigation et ceci est tout à fait légitime. Mais je n'arrive pas à voir pourquoi il y a une telle différence, quand on sait que concernant la sécurité par exemple, les sociétés de sauvetage œuvrent bénévolement et sont les premières appelées lors de problèmes sur le lac. Je peux vous assurer que leur activité n'est pas marginale et nos trois sociétés de sauvetage de la rive sud du lac reçoivent 10 000 frs par an à se répartir entre elles. Alors justifier une telle différence avec les autres cantons pour couvrir les charges liées à l'activité du lac me laisse dubitative. Il est important d'étudier l'opportunité d'une révision complète du modèle futur d'imposition des bateaux, mais votre message et notamment le tableau comparatif montrent que la motion est justifiée, puisque les différences avec les autres cantons sont manifestes. Je voterai oui à cette motion, sauf si bien entendu vous allez me convaincre que le canton de Fribourg a des charges plus élevées que nos cantons voisins.

Wüthrich Peter (*PLR/FDP, BR*). Je déclare mon lien d'intérêt: je suis membre du Conseil d'administration de l'OCN.

Je parle au nom du groupe libéral-radical qui a examiné la présente motion. Celle-ci prétend que:

Somit entgehen dem Kanton beträchtliche Beträge bei den Einnahmen von Bootstaxen.

Cela est faux, car il n'est pas facile de trouver des places d'amarrage dans d'autres cantons tels que Vaud, Neuchâtel ou encore Berne.

Ensuite, il n'y a qu'à prendre connaissance des chiffres dans la réponse du Conseil d'Etat. Le tableau démontre clairement que durant les 15 dernières années, des 4 cantons concernés, Fribourg a enregistré la plus forte progression de recettes fiscales, soit plus de 45 %. Fribourg a aussi subi la plus faible diminution d'immatriculations de bateaux. Ce qui est prétendu dans la motion est donc erroné. De plus, il n'est pas écologique de baisser les taxes de la motorisation thermique. Comme proposé par le Conseil d'Etat, il vaudrait mieux inciter les navigateurs à acquérir des bateaux avec motorisation électrique.

Le groupe libéral-radical invite donc le Conseil d'Etat, comme proposé, à étudier une modification de l'imposition dans ce sens.

Pour toutes ces raisons, notre groupe, pour une grande majorité, refusera cette motion.

Zosso Markus (*UDC/SVP, SE*). Ich habe in dieser Angelegenheit keine Interessenbindungen.

Mit unserer Motion ersuchen wir den Staatsrat, die Besteuerung der Boote mit Verbrennungsmotoren, die auf den Gewässern des Kantons Freiburg zirkulieren und im Kanton immatrikuliert sind, zu überarbeiten und anzupassen.

Aus unserer Sicht ist aktuell eine krasse Ungleichbehandlung vorhanden. Es bestehen Unterschiede gegenüber dem Kanton Waadt, je nach Bootsklasse bis zu Faktor 3, und dies im gleichen Gewässer. Ersichtlich ist dies bei Vergleichen in der Drei-Seen-Region Murten-, Bieler- und Neuenburgersee, wo die Boote in vier Kantonen zirkulieren können. Wir sind der Meinung, dass das Gesetz vom 25. September 1974 veraltet ist, was eine Überarbeitung dringend notwendig macht.

Es ist uns auch bewusst, dass, wie von Ihnen argumentiert, eine Verlegung des Anlegerortes in Kantone mit attraktiveren Steuerbedingungen nur bedingt als Argument gilt. Dies kann aber nicht der Grund sein, dass das veraltete Gesetz mit den Taxen nicht überarbeitet werden soll. Die hohe Besteuerung wurde durch Kollege Jean-Daniel Wicht bereits 2015

angesprochen. Sie schreiben, dass nur Schiffe mit einem leistungsstarken Motor wesentlich höher besteuert werden. Richtig ist, dass bereits Segelboote mit einem Motor ab 3,9 Kilowatt höher besteuert werden. Es ist uns daher ein Anliegen, dass die grossen Unterschiede zwischen den Kantonen zumindest diskutiert und wo nötig angepasst werden.

So wie das Gesetz der Besteuerung der Motorfahrzeuge in dieser Session diskutiert und behandelt wird, ist es auch nötig, das Gesetz über die Besteuerung von Schiffen zu überarbeiten. In Ihrer Antwort schreiben Sie, dass eine Reduktion der Besteuerung von Schiffen mit Verbrennungsmotoren, wie von den Motionären beantragt, nicht gerechtfertigt sei. Wir verlangen nicht eine Reduktion, sondern bei unserem Begehren verlangen wir eine Überarbeitung und Anpassung.

Herr Staatsrat, in Ihrer Antwort verpflichten Sie sich, zu prüfen, ob eine Revision des zukünftigen Schiffbesteuerungsmodells angebracht sei. Ich würde aber gerne von Ihnen hören, dass Sie dies nicht nur prüfen, sondern eine Revision einleiten möchten. Zudem schreiben Sie auch, die neuen, umweltfreundlicheren Arten der Motorisierung, wie Elektromotoren, fördern zu wollen. Aufgrund dieser Aussage ist eine Revision zwingend voranzutreiben.

Daher bitten wir Sie, werte Kolleginnen und Kollegen, unsere Motion zu unterstützen.

Ropraz Maurice, Directeur de la sécurité et de la justice. Je remercie les différents intervenants, qui ont tous relevé avec raison certaines problématiques qui découlent de cette imposition. Le Conseil d'Etat ne conteste pas que l'imposition, dans le canton de Fribourg, des bateaux à moteur avec une grande puissance, est très élevée. Cela ne représente toutefois que globalement 10 % du parc des bateaux concernés. Le tableau qui a été joint à la réponse à la motion démontre toutefois que ce barème fribourgeois n'entraîne pas en soi un déplacement du lieu de stationnement vers des cantons qui auraient des conditions plus attractives. Au contraire, le choix du lieu de stationnement est guidé, pour l'essentiel, par d'autres critères: disponibilité des places d'amarrage, attractivité du lac, région où est stationné le bateau. Le domicile ou l'activité professionnelle déterminent aussi le choix en question. En d'autres termes, la situation relativement élevée de la fiscalisation pour ce type de moteur n'a pas eu d'effet et n'empêche pas l'attractivité du canton. Les chiffres le démontrent. Fribourg est celui des 4 cantons concernés qui a la plus faible diminution dans le parc et qui a, au contraire, la plus forte progression de recettes fiscales liées à l'imposition.

Pour ces motifs, le Conseil d'Etat n'estime pas nécessaire, en tout cas en l'état, d'alléger l'imposition des bateaux à moteur thermique. Cela irait à contresens de la politique de développement durable, qui est aussi recherchée à travers la fiscalité. On en a eu la discussion ce matin. Au contraire, il serait probablement pertinent de revoir le modèle d'imposition et de favoriser dans le futur les bateaux avec une motorisation électrique en particulier.

Pour ces raisons, bien qu'on comprenne et qu'on reconnaisse l'ampleur de la tarification fribourgeoise, le Conseil d'Etat vous invite à refuser cette motion.

> Au vote, la prise en considération de cette motion est refusée par 56 voix contre 20. Il y a 2 abstentions.

Ont voté oui :

Herren-Rutschi Rudolf (LA,UDC/SVP), Wicht Jean-Daniel (SC,PLR/FDP), Galley Nicolas (SC,UDC/SVP), Demierre Philippe (GL,UDC/SVP), Bertschi Jean (GL,UDC/SVP), Schuwey Roger (GR,UDC/SVP), Meyer Loetscher Anne (BR,PDC/CVP), Kaltenrieder André (LA,PLR/FDP), Kolly Gabriel (GR,UDC/SVP), Zosso Markus (SE,UDC/SVP), Bortoluzzi Flavio (LA,UDC/SVP), Altermatt Bernhard (FV,PDC/CVP), Chardonnens Jean-Daniel (BR,UDC/SVP), Schläfli Ruedi (SC,UDC/SVP), Schwander Susanne (LA,PLR/FDP), Brügger Adrian (SE,UDC/SVP), Schär Gilberte (LA,UDC/SVP), Bapst Bernard (GR,UDC/SVP), Mesot Yvan (VE,UDC/SVP), Jakob Christine (LA,PLR/FDP). *Total 20.*

Ont voté non :

Mutter Christa (FV,VCG/MLG), Schneuwly André (SE,VCG/MLG), Senti Julia (LA,PS/SP), Moënnat Pascal (GR,PDC/CVP), Schmid Ralph Alexander (LA,VCG/MLG), Boschung Bruno (SE,PDC/CVP), Schwaller-Merkle Esther (SE,PDC/CVP), Jelk Guy-Noël (FV,PS/SP), Wassmer Andréa (SC,PS/SP), Moussa Elias (FV,PS/SP), Zamofing Dominique (SC,PDC/CVP), Wickramasingam Kirthana (GR,PS/SP), Perler Urs (SE,VCG/MLG), Bürdel Daniel (SE,PDC/CVP), Thalmann-Bolz Katharina (LA,UDC/SVP), Piller Benoît (SC,PS/SP), Cotting Charly (SC,PLR/FDP), Péclard Cédric (BR,VCG/MLG), Favre Anne (GR,PS/SP), Jaquier Armand (GL,PS/SP), Bonny David (SC,PS/SP), Fagherazzi-Barras Martine (SC,PS/SP), Genoud François (VE,PDC/CVP), Rey Benoît (FV,VCG/MLG), Collaud Romain (SC,PLR/FDP), Longchamp Patrice (GL,PDC/CVP), Pythoud-Gaillard Chantal (GR,PS/SP), Bourguet Gabrielle (VE,PDC/CVP), Savary-Moser Nadia (BR,PLR/FDP), Glasson Benoît (GR,PLR/FDP), Mesot Roland (VE,UDC/SVP), Ducotterd Christian (SC,PDC/CVP), Gaillard Bertrand (GR,PDC/CVP), Wüthrich Peter (BR,PLR/FDP), Sudan Stéphane (GR,PDC/CVP), Bonvin-Sansonnens Sylvie (BR,VCG/MLG), Morel Bertrand (SC,PDC/CVP), Peiry Stéphane (FV,UDC/SVP), Marmier Bruno (SC,VCG/MLG), Berset Christel (FV,PS/SP), Lauber Pascal (GR,PLR/FDP), Bischof Simon (GL,PS/SP), Cotting Violaine (BR,PS/SP), Krattinger-Jutzet Ursula (SE,PS/SP), Defferrard Francine (SC,PDC/CVP), Pasquier Nicolas (GR,VCG/MLG),

Mäder-Brühlhart Bernadette (SE,VCG/MLG), Kubski Grégoire (GR,PS/SP), Butty Dominique (GL,PDC/CVP), Ballmer Mirjam (FV,VCG/MLG), Berset Solange (SC,PS/SP), Hänni-Fischer Bernadette (LA,PS/SP), Ghielmini Krayenbühl Paola (SC,VCG/MLG), Steiert Thierry (FV,PS/SP), Gobet Nadine (GR,PLR/FDP), Chantal Müller (LA,PS/SP). *Total 56.*

Se sont abstenus :

Schneuwly Achim (SE,UDC/SVP), Zadory Michel (BR,UDC/SVP). *Total 2.*

> Cet objet est ainsi liquidé.

—

Election judiciaire 2021-GC-13

Assesseur-e à la Justice de paix du Lac (gestion des biens/comptabilité)

Scrutin de liste

Bulletins distribués: 107; rentrés: 101; blancs: 5; nul: 0; valables: 96; majorité absolue: 49.

Est élu-e *M. Yvan Progin, à Estavayer-le-Gibloux*, par 96 voix.

—

Election judiciaire 2021-GC-14

Assesseur-e suppléant-e à la Commission de recours de l'Université

Scrutin de liste

Bulletins distribués: 107; rentrés: 95; blancs: 6; nul: 0; valables: 89; majorité absolue: 45.

Est élu-e *M. Andreas Stöckli, à Villars-sur-Glâne*, par 89 voix.

—

Election judiciaire 2021-GC-15

Assesseur-e suppléant-e (employeur) au Tribunal des prud'hommes de la Singine

Scrutin de liste

Bulletins distribués: 107; rentrés: 94; blancs: 11; nuls: 1; valables: 82; majorité absolue: 42.

Est élu-e *M. Michael Zurkinden, à Düringen*, par 82 voix.

—

> La séance est levée à 12 h 15.

La Présidente:

Sylvie BONVIN-SANSONNENS

Les Secrétaires:

Mireille HAYOZ, secrétaire générale

Reto SCHMID, *secrétaire général adjoint*
