



Ville de Fribourg

Conseil communal

Message au Conseil général

—
du 16 décembre 2024

**Révision du Règlement sur le stationnement
des véhicules sur la voie publique (310.1)
Mise en œuvre de l'initiative «La première
heure de parking gratuite à Fribourg» et
adaptation de la réglementation communale
relative au stationnement des taxis**

N°49

—
2021 - 2026

Table des matières

1.	Résumé du contexte.....	2
1.1.	Initiative « La première heure de parking gratuite à Fribourg »	2
1.2.	Modification des compétences communales en matière de taxis.....	2
2.	Les enjeux de la révision.....	3
2.1.	Initiative « La première heure de parking gratuite à Fribourg »	3
2.2.	Modification des compétences communales en matière de taxis.....	5
2.2.1.	Nouveau droit cantonal et conséquences.....	5
2.2.2.	Solution proposée	7
2.3.	Autres modifications du règlement.....	7
3.	Examen préalable.....	8
3.1.	Surveillant des prix (SPR).....	8
3.2.	Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement (DIME).....	8
4.	Commentaire des articles.....	9
5.	Incidences financières	16
5.1.	Initiative « La première heure de parking gratuite à Fribourg »	16
5.2.	Taxis.....	16
6.	Conclusion	17

Deutsche Version

1.	Ausgangslage.....	20
1.1.	Initiative «Die erste Stunde Parkieren ist gratis in Freiburg»	20
1.2.	Änderung der kommunalen Zuständigkeiten in Bezug auf Taxis	20
2.	Herausforderungen der Revision	21
2.1.	Initiative «Die erste Stunde Parkieren ist gratis».....	21
2.2.	Änderung der kommunalen Zuständigkeiten in Bezug auf Taxis	24
2.2.1.	Neues kantonales Recht und Folgen	24
2.2.2.	Vorgeschlagene Lösung.....	25
2.3.	Andere Änderungen des Reglements.....	26
3.	Vorprüfung	27
3.1.	Preisüberwacher (PÜ).....	27
3.2.	Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt (RIMU).....	27
4.	Erläuterungen zu den Artikeln	28
5.	Finanzielle Auswirkungen.....	35
5.1.	Initiative «Die erste Stunde Parkieren ist gratis in Freiburg»	35
5.2.	Taxis.....	35
6.	Antrag	36

MESSAGE DU CONSEIL COMMUNAL

AU CONSEIL GENERAL

du 16 décembre 2024

N°49 - 2021 - 2026 Révision du Règlement sur le stationnement des véhicules sur la voie publique (310.1)

Mise en œuvre de l'initiative « La première heure de parking gratuite à Fribourg » et adaptation de la réglementation communale relative au stationnement des taxis

Monsieur le Président,
Mesdames les Conseillères générales et Messieurs les Conseillers généraux,

Le Conseil communal a l'honneur de vous soumettre le Message n° 49 concernant la révision du Règlement sur le stationnement des véhicules sur la voie publique (RStat).

Cette révision découle, d'une part, de l'acceptation par le peuple de l'initiative « La première heure de parking gratuite à Fribourg » en date du 9 juin écoulé et, d'autre part, de la profonde modification des règles concernant le transport de personnes en taxi suite à l'entrée en vigueur de la nouvelle Loi cantonale sur la mobilité (LMob - RSF 780.1), le 1^{er} janvier 2023. La révision proposée implique l'abrogation du Règlement sur le service des taxis (700.1).

Le Conseil communal a décidé de traiter ces deux modifications dans un seul Message, étant donné qu'elles concernent la révision du même règlement, celui sur le stationnement des véhicules sur la voie publique. C'est pourquoi, les chapitres ci-dessous seront examinés séparément pour chacun de ces deux objets.

La proposition n° 27 (législature 2016-2021) est également traitée dans le cadre de ce Message.

Enfin, la systématique du règlement, la numérotation des articles et la teneur de certaines dispositions (conformité au droit cantonal) ont été revues.

1. Résumé du contexte

1.1. Initiative « La première heure de parking gratuite à Fribourg »

En date du 9 juin 2024, l'initiative « La première heure de parking gratuite à Fribourg » a été acceptée par la population à 57.7% des voix sur la base du texte suivant :

« La première heure de parking gratuite à Fribourg »

« A l'instar des communes d'Estavayer, de Guin ou de Payerne, tout comme le pratiquent certains grands magasins périphériques, l'initiative demande d'offrir la première heure de stationnement sur le domaine public de la Ville de Fribourg (exception faite aux abords de la gare, max. 50 m), afin d'améliorer son attractivité ».

Conformément à l'art. 6 al. 2 du Règlement du Conseil général de la Ville de Fribourg (RSVF 100.1) et à l'art. 126 al. 3 de la Loi cantonale sur l'exercice des droits politiques (LEPD; RSF 115.1), le Conseil général est tenu d'élaborer, dans un délai de deux ans, un règlement qui lui est conforme.

Le Conseil communal souhaite proposer au Conseil général, dans les meilleurs délais, une modification du règlement sur le stationnement des véhicules sur la voie publique. Il s'agit de la condition préalable nécessaire à la mise en application de cette mesure dans le terrain, sachant qu'un délai d'environ 3 à 4 mois sera nécessaire, dès l'adoption du règlement par le Conseil général, pour effectuer les adaptations techniques de la programmation tarifaire des 245 horodateurs concernés et des 5 applications de paiement démonétisé permettant le paiement du stationnement en ville de Fribourg.

L'introduction de la première heure de stationnement gratuite implique une adaptation des articles 1 et 3 du règlement.

1.2. Modification des compétences communales en matière de taxis

La nouvelle Loi sur la mobilité (LMob - RSF 780.1) et son Règlement d'application (RMob - RSF 780.11), entrés en vigueur au 1^{er} janvier 2023, ont entraîné une profonde modification des règles régissant le transport de personnes en taxi. Dans ce cadre, la plupart des compétences, qui étaient jusqu'alors communales, ont été transférées au canton. Le législateur a prévu que les communes conservaient uniquement la compétence de délivrer des autorisations pour l'utilisation des stations de taxi sur leur domaine public (autorisation de stationnement de taxi) et de percevoir une taxe.

Ce changement de régime induit la nécessité, pour la Ville de Fribourg, de repenser complètement sa réglementation communale en la matière, laquelle figure actuellement dans le Règlement sur le service des taxis du 17 octobre 1988 (700.1). Ce règlement n'est en effet plus adapté au droit cantonal supérieur. Il comporte de plus de nombreuses dispositions devenues obsolètes au fil des années. Dans la mesure où les attributions communales dans ce domaine se limitent désormais aux seules autorisations de stationnement, il est proposé d'abroger le règlement communal sur le service des taxis et d'introduire la base légale formelle nécessaire dans le règlement communal sur le stationnement des véhicules sur la voie publique. En parallèle, un avant-projet de règlement d'application a été élaboré par le Conseil communal afin de définir les modalités d'attribution des autorisations de stationnement de taxi.

2. Les enjeux de la révision

2.1. Initiative « La première heure de parking gratuite à Fribourg »

Le texte de l'initiative demande « *d'offrir la première heure de stationnement sur le domaine public de la Ville de Fribourg (exception faite aux abords de la gare, max. 50 m.)* » en faisant référence aux communes d'Estavayer, de Guin, de Payerne et aux grands magasins périphériques.

Il s'agit donc, concrètement, de permettre aux automobilistes de stationner gratuitement durant la 1^{ère} heure lors de chaque parage de leur véhicule. Une interprétation différente, par exemple en n'autorisant la gratuité du stationnement que durant une heure par jour, ne serait pas conforme à l'esprit de l'initiative, qui cite expressément comme exemple des communes et des centres commerciaux dans lesquels le stationnement est gratuit durant un certain temps déterminé indépendamment du nombre de fois où l'on stationne au cours de la journée. Il ne fait donc nul doute que la gratuité doit s'appliquer lors de chaque stationnement d'un véhicule. Par ailleurs, la limitation de la gratuité à une heure par jour se heurterait à des obstacles techniques et légaux sous l'angle de la protection des données tels qu'il serait matériellement impossible de l'introduire.

Au 31 décembre 2023, la Ville comptait un total de 33'782 places de parc, dont 6'416 places payantes réparties de la manière suivante :

- 2'991 places payantes localisées sur le domaine public communal et cantonal (47%);
- 1'301 places payantes localisées sur le domaine privé communal à usage public (20%);
- 2'124 places payantes localisées sur le domaine privé de tiers à usage public (33%).

Au vu de la diversité du classement cadastral des parcelles accueillant des places de stationnement publiques que la Ville gère au moyen d'horodateurs, la notion de « domaine public », à laquelle se réfère l'initiative, a dû être éclaircie. Cette notion figure actuellement à l'art. 1^{er} du RStat, qui a la teneur suivante : « *Le stationnement des véhicules sur le domaine public peut faire l'objet de taxe. Il peut être soumis à autorisation.* ».

La notion de domaine public doit toutefois être remplacée par celle de « voie publique ». La référence actuelle au domaine public, qui est défini par la loi cantonale sur le domaine public, du 4 février 1972 (LDP; RSF 750.1), n'est en effet pas correcte. Telle qu'elle figure dans la Loi fédérale sur la circulation routière, du 19 décembre 1958 (LCR; RS 741.01), la notion de « voie publique » est en effet indépendante des notions cantonales de domaine public et de voie publique, ni le droit fédéral ni le droit cantonal n'établissant de lien entre elles (cf. dans ce sens JEANNERET/KUHN/MIZEL/RISKE, Code suisse de la circulation routière, 5^{ème} éd. 2024, rem. 2.6 ad art. 1 LCR et la jurisprudence citée). On relèvera par ailleurs que le titre actuel du règlement est correct.

La LCR régit la circulation sur la voie publique (art. 1^{er} al. 1 LCR), ce qui englobe le stationnement. Pour définir la notion de « voie publique » ou de « route publique », la LCR fixe comme critère l'usage de l'infrastructure et non la propriété. Au sens de cette loi, sont des routes publiques les voies de communication et les espaces utilisables pour la circulation de tous les usagers ou de certains d'entre eux, qu'il s'agisse du trafic en mouvement ou à l'arrêt, qui ne sont pas réservées exclusivement à un usage privé (Code suisse de la circulation routière commenté, 5^{ème} éd. 2024, rem. 2 ad art. 1 LCR; ATF 148 IV 30). La notion de voie publique au sens de la LCR est donc plus large que la notion de domaine public à usage commun selon la terminologie du droit public. Selon cette définition, le texte de l'initiative - et le règlement - ne s'applique donc pas uniquement aux parcelles appartenant au domaine public communal et cantonal mais également aux parcelles privées communales et aux autres parcelles

privées appartenant à des tiers comportant des places de parc à usage public dont la Ville assure l'exploitation.

Il en découle qu'une voie publique peut également se situer aussi sur le domaine privé de l'Etat, voire sur la propriété de particuliers, dans la mesure où elle n'est pas réservée à un usage exclusivement privé. C'est pourquoi, la notion de domaine public à l'art. 1^{er} RStat doit être remplacée, dans le cadre de cette révision, par celle de voie publique, qui figure d'ailleurs à juste titre déjà dans le titre du règlement. L'art. 1^{er} a ainsi été reformulé pour refléter clairement l'objet et le champ d'application du règlement, qui est de réglementer le stationnement des véhicules sur la voie publique.

Du point de vue de leur usage et de leur gestion, les places publiques situées sur le domaine privé communal et celles situées sur le domaine privé cantonal faisant l'objet d'une convention passée avec l'Etat ne se distinguent d'ailleurs pas, aux yeux des tiers, des places situées sur le domaine public puisque la Ville assure également leur entretien, le contrôle du stationnement et y encaisse tout (places sur le domaine privé communal) ou partie des taxes de stationnement (places sur le domaine privé cantonal, une part étant reversée à l'Etat au titre de loyer). De plus, ces places sont toutes répertoriées dans le plan des zones de stationnement publiques de la Police locale.

Les critères cumulatifs suivants doivent par conséquent être appliqués pour définir les places de parc concernées par l'initiative :

- les places de parc sont à usage exclusivement public;
- les places sont entretenues et gérées par la Ville, qui y encaisse tout ou partie des taxes de stationnement;
- les places sont répertoriées dans le plan des zones de stationnement publiques de la Police locale.

Cette délimitation, qui est conforme à l'esprit de l'initiative, a ainsi pour effet d'inclure, en plus des places de parc appartenant au domaine public communal et cantonal, les places à usage public situées sur le domaine privé communal et celles sur le domaine privé cantonal dont la Ville assure l'exploitation par le biais de conventions avec l'Etat. Voici différents exemples des places de parc et de parkings concernés par la gratuité de la première heure de stationnement :

- a) Places situées sur le domaine public communal : Grand-Rue, boulevard de Pérolles, route de Beaumont, avenue du Général-Guisan, etc.
- b) Places situées sur le domaine public cantonal : route de Bourguillon, route de Berne.
- c) Places situées sur le domaine privé communal : P+R Abattoirs, P+R Cimetière et allée du Cimetière, P+R de la Heitera, parking des Bourgeois, parking de la place des Ormeaux, P+R de Bourguillon, parking du Guintzet.
- d) Places situées sur le domaine privé cantonal avec convention Ville-Etat : parking des Augustins, parking de la HEP, parking de la Tour-Rouge, place-du-Marché-aux-Poissons. Il est à relever que ces places de parc font l'objet de conventions prévoyant un prix de location dépendant en partie des recettes des parcomètres.

Bien que d'usage public, sont en revanche exclues du champ d'application de l'initiative les places situées sur le domaine privé cantonal sans convention avec l'Etat (ex. parking de Miséricorde, parking du plateau de Pérolles (HES-SO), parking des Finances, etc.), respectivement les places situées sur des fonds privés à usage public dont la Ville n'assure pas l'exploitation, comme par exemple le parking des Grand-Places, le parking de Fribourg-Centre, le parking de Pérolles-Centre, le parking des Alpes, Bluefactory ou encore le parking des Galeries du Rex.

Un cas particulier est celui du parking en ouvrage de Saint-Léonard, dont la Ville est propriétaire à titre privé. Ce parking étant géré selon un régime différent de celui applicable aux places situées sur la voie publique - parking muni de barrières d'accès et dont le système de gestion et de tarification correspond à celui appliqué dans les parkings privés appartenant à des tiers (parking des Grand-Places ou de Fribourg-Centre par ex.) - il échappe donc au champ d'application de l'initiative et du règlement sur le stationnement. La gratuité de la première heure de stationnement ne sera donc pas appliquée dans ce type particulier de parkings.

La plupart des places de parc gérées par la Ville sont actuellement régies par un tarif prévoyant déjà la gratuité du stationnement entre 12h00 et 13h00. Le maintien de cette particularité cumulée à la première heure gratuite permettrait donc à un automobiliste arrivant sur une place de parc à 11h00 de pouvoir y rester jusqu'à 13h00 gratuitement, soit deux heures de suite. Dans la mesure où l'heure gratuite entre 12h00 et 13h00 répond déjà à la volonté de l'initiative, il ne se justifie donc plus d'offrir, en plus de la gratuité généralisée de la première heure de stationnement, une gratuité supplémentaire entre 12h00 et 13h00. Cette règle sera donc abrogée lors de la mise en œuvre de la nouvelle tarification.

Quant au périmètre, l'initiative prévoit d'appliquer la gratuité de la première heure de parking sur le domaine public en excluant les abords de la gare dans un rayon d'au maximum 50 m (*« exception faite aux abords de la gare, max. 50 m »*).

Par « la gare », il faut comprendre uniquement la gare principale Fribourg/Freiburg, à l'exclusion de la gare Fribourg/Freiburg Poya dont les places environnantes resteront gratuites durant la première heure.

La nouvelle teneur de l'art. 3 du règlement traduit le résultat de la votation populaire du 9 juin 2024 acceptant l'initiative « La première heure de parking gratuite à Fribourg ». Le texte de l'art. 3 al. 2 ne fixe pas un rayon précis de 50 m, mais cible, par une formulation générale et abstraite, les places situées aux abords immédiats de la gare principale, ce qui respecte la volonté populaire. Concrètement, cela signifie que cette exception concerne, à l'heure actuelle, les 35 places du parking de la place de la Gare et celles situées devant le Colisée et au début de la route des Arsenaux. Il s'agit de places de courte durée (zone 1, 30 min., CHF 1.50) destinées principalement au bon fonctionnement de la gare (dépose, prise en charge de voyageurs et accès courte durée aux commerces). A noter que dans le cadre du projet de requalification de la Gare, ces places seront supprimées et/ou déplacées.

2.2. Modification des compétences communales en matière de taxis

2.2.1. Nouveau droit cantonal et conséquences

Depuis le 1^{er} janvier 2023, les autorisations nécessaires pour exercer une activité de taxi sont de compétence cantonale selon la Loi sur la mobilité (art. 189 ss LMob) et son Règlement d'application (art. 114 ss RMob). S'inspirant notamment de la législation zurichoise, le législateur fribourgeois a en effet décidé de réglementer au niveau cantonal les activités de transports de personnes à titre professionnel en taxi et en limousine ainsi que les activités d'intermédiaire, qui mettent en relation un chauffeur avec un client ou une entreprise de taxi au moyen d'un support téléphonique, électronique ou autre (ex. Uber). Le canton a ainsi mis au goût du jour la législation dans ce domaine d'activité, qui a profondément évolué et s'est libéralisé au fil des années. Dans ce cadre, le canton a repris la plupart des compétences qui étaient jusqu'alors dévolues aux communes. Le Service de la police du commerce (SPoCo) a été désigné comme autorité compétente pour délivrer, pour l'ensemble du territoire cantonal, les autorisations nécessaires pour la conduite d'un taxi (carte de taxi) et pour les véhicules

de taxi (autorisation de véhicule de taxi), tâches qui étaient auparavant assurées par les communes (art. 189 al. 1 et 192 al. 1 LMob et 115 al. 1 RMob).

Le législateur cantonal a toutefois prévu que les communes conservaient la compétence de délivrer, si elles le souhaitent, des autorisations pour l'utilisation des stations de taxi (cases taxis) sur leur domaine public et de percevoir une taxe (art. 189 al. 1 et 195 al. 1 LMob). Ces autorisations permettent aux personnes physiques (conducteurs indépendants), respectivement aux personnes morales (entreprises de taxi) qui en bénéficient, d'utiliser les cases spécifiques réservées aux taxis marquées sur le territoire communal. La loi exige que l'attribution de ces autorisations s'effectue de manière non discriminatoire et transparente (art. 195 al. 2 LMob). Un délai transitoire de deux ans, qui est arrivé à échéance le 31 décembre 2024, a été fixé pour permettre aux intéressés d'obtenir les autorisations nécessaires auprès du SPoCo ainsi qu'aux communes d'adapter leur réglementation.

La Ville de Fribourg comprend actuellement 19 cases taxi, principalement à la Gare CFF (9 places), les autres places étant réparties en différents endroits sur le territoire communal (10 places). A ce jour, une société bénéficie de 9 concessions de taxi (Taxis Réunis ABC SA), une seconde (Eco-Taxi) en possède 3, alors que les autres concessions sont réparties entre différents exploitants indépendants (8 concessions). 10 concessions - sur le quota de 30 actuellement fixé pour la Ville - sont actuellement vacantes suite à la cessation d'activité de la société Wielandbus AG (Taxi-Fribourg) à la fin de l'année 2023 et n'ont pas été réattribuées dans l'attente de la présente révision.

Le nouveau régime induit par la LMob implique de repenser complètement les prescriptions communales en la matière, lesquelles figurent dans le règlement sur le service des taxis, du 17 octobre 1988 (700.1). Ce règlement donne en effet actuellement la compétence au Conseil communal de délivrer les autorisations (appelées « concessions ») d'exploiter un service de taxi (art. 3 et 5 ss du règlement), de conduire un taxi (art. 13 s.) ainsi que d'affecter un véhicule à un service de taxi (art. 16 ss). Or, comme on l'a vu, parmi ces tâches, seul le stationnement des taxis sur le domaine public (voie publique) demeure désormais de compétence communale. Les dispositions relatives à l'exploitation d'un service de taxi (concessions) et aux véhicules affectés à cette fonction (art. 13 à 23) ont donc perdu toute portée et sont devenues sans objet. Il en est de même des prescriptions qui régissent l'utilisation de la voie publique par les taxis (arrêt, stationnement en et hors service, maraudage, etc.; art. 27 à 31) et les tarifs (art. 33) dans la mesure où la LMob, qui régit exhaustivement la matière, ne fixe plus de règles particulières à ce sujet. S'agissant de l'utilisation de la voie publique, les taxis sont donc désormais soumis aux règles ordinaires du droit de la circulation routière et peuvent, à ce titre, stationner sur les places de parc ordinaires ou circuler librement à la recherche de clients, moyennant qu'ils respectent les prescriptions générales applicables à l'ensemble des véhicules.

Il découle de ce qui précède que les autorisations communales d'exploiter un service de taxi avec droit de stationnement sur le domaine public (concessions de type A), telles que prévues par le règlement communal actuel, ne sont plus adaptées au droit cantonal et doivent être remplacées par des autorisations ordinaires de stationnement. Cette adaptation a d'ailleurs déjà été faite en pratique puisque les intéressés ont dû obtenir, d'ici au 31 décembre 2024, les autorisations cantonales nécessaires pour pouvoir continuer à exercer leur activité. Les anciennes concessions de taxis ont donc provisoirement été renouvelées par le Conseil communal sous la forme d'autorisations de stationnement, dans l'attente que les nouvelles dispositions réglementaires, qui font l'objet de la présente révision, entrent en vigueur.

Il est par ailleurs à noter que le règlement communal sur le service des taxis, entré en vigueur en 1989, n'avait plus subi de modifications depuis sa dernière révision partielle par le Conseil général en 1998 (décision du Conseil général du 28 septembre 1998, en vigueur depuis le 1^{er} avril 1999) et qu'au fil du

temps, plusieurs de ses dispositions étaient devenues obsolètes, de sorte que celles-ci n'ont plus été appliquées au cours des dernières années, notamment lors de la réattribution des concessions vacantes. La convention intercommunale sur le service des taxis, qui avait été conclue en 1989 par le Conseil communal en parallèle à l'adoption du règlement sur le service des taxis et qui réglementait, sur le territoire des communes membres (Fribourg, Villars-sur-Glâne, Marly et Givisiez), le nombre ainsi que les modalités d'utilisation des autorisations de service de taxi, a d'ailleurs déjà été dissoute durant l'année 2024, car celle-ci n'avait plus d'objet ni d'intérêt au vu du régime institué au niveau cantonal.

2.2.2. Solution proposée

Au vu de ce qui précède et après analyse, il est rapidement apparu que le maintien d'un règlement de portée générale spécifique aux taxis ne se justifiait plus, faute de matière suffisante. Dans la mesure où les attributions communales dans ce domaine se limitent uniquement à l'octroi d'autorisations de stationnement, il convient par conséquent d'abroger le règlement communal sur le service des taxis et d'introduire la base légale formelle nécessaire dans le règlement sur le stationnement des véhicules sur la voie publique, qui est le règlement de portée générale de référence pour tout ce qui a trait au stationnement des véhicules sur la voie publique. Les conditions et modalités d'attribution des autorisations de taxi sont quant à elles fixées dans un règlement d'application, de compétence du Conseil communal, dont l'avant-projet est joint en annexe au présent Message à titre d'information.

Une nouvelle disposition a donc été introduite, dans le règlement sur le stationnement des véhicules sur la voie publique, afin de définir les principes de base en matière d'autorisations de stationnement de taxis (art. 10). En substance, le système proposé est relativement similaire au régime actuel dans la mesure où le nombre d'autorisations de stationnement à attribuer demeure contingenté, ceci afin d'être en adéquation avec le nombre limité de cases dédiées aux taxis disponibles sur la voie publique et de garantir un bon fonctionnement du service. Le Conseil communal fixera le nombre maximal d'autorisations en fonction des besoins et le réévaluera périodiquement. L'un des principaux changements consiste dans le fait que les autorisations seront délivrées pour une durée plus longue qu'actuellement (une année), ceci afin de coïncider avec la durée des autorisations cantonales, qui est de 5 ans. Pour pouvoir prétendre à l'octroi d'une autorisation, les intéressés devront notamment être au bénéfice des autorisations cantonales nécessaires à l'exercice de l'activité. Le nouveau régime proposé est exposé plus en détail dans le commentaire de l'article 10 ci-dessous.

2.3. Autres modifications du règlement

Comme indiqué en introduction, cette révision est l'occasion de mettre à jour les bases légales sur lesquelles le règlement se fonde (Partie « Vu »), de corriger certaines erreurs, notamment de conformité au droit actuel, et d'améliorer sa structure générale. Le langage épïcène a également été introduit. Ces modifications induisent une renumérotation des chapitres et d'une grande partie des articles. Un tableau comparatif a été établi afin de faciliter la lecture des modifications apportées.

Une nouvelle règle, qui faisait défaut dans le règlement actuel, a également été introduite afin de fixer le montant maximal de la taxe d'usage du domaine public exigée pour les autorisations de stationnement (art. 9 al. 2). Les explications relatives aux modifications qui ont été apportées figurent dans le commentaire des articles concernés ci-dessous.

La proposition n° 27 (2016-2021), demandant à ce que les véhicules affectés à un service de taxi n'émettent plus de CO₂ a été concrétisée par l'introduction des art. 10 al. 5 et 18. La manière dont cette proposition a été traitée est exposée en détail dans le commentaire des articles concernés.

3. Examen préalable

L'avant-projet de révision du règlement a été élaboré en deux temps. Un premier avant-projet de modification du règlement, accompagné du projet de règlement d'application, a d'abord été élaboré, en 2023, en vue d'introduire le nouveau régime pour le stationnement de taxis. Ceux-ci ont été soumis, pour examen préalable, à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement (DIME) et au Surveillant des prix (SPR). Les modifications subséquentes, liées à la mise œuvre de l'initiative relative à la première heure de stationnement gratuite, ont en revanche été élaborées dans un deuxième temps et n'ont pas fait l'objet d'un examen préalable par les autorités précitées.

3.1. Surveillant des prix (SPR)

En application de l'art. 14 de la Loi fédérale concernant la surveillance des prix (LSPr), l'avant-projet de modification du règlement sur le stationnement des véhicules sur la voie publique, dans sa version comportant uniquement les modifications liées aux autorisations de stationnement des taxis, ainsi que le projet de règlement d'application, ont été transmis pour avis à la Surveillance des prix (SPR) le 6 décembre 2023.

Dans sa prise de position du 1^{er} juin 2024, qui est jointe en annexe, le SPR a préavisé favorablement l'avant-projet et estimé que le montant des taxes prévues par le Conseil communal pour l'octroi des autorisations, qui augmentera en fonction du bilan CO₂ du véhicule utilisé, représentait un effet incitatif admissible (art. 13 du règlement d'application relatif au stationnement des taxis). Il n'a pas émis de remarque particulière par rapport au montant maximal de la taxe pouvant être perçu pour les autorisations délivrées en application du règlement (CHF 30.00 pour les autorisations journalières et CHF 1500.00 pour les taxes annuelles, selon l'art. 9 al. 2 de l'avant-projet règlement).

3.2. Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement (DIME)

Le 5 décembre 2023, l'avant-projet de modification du règlement a été transmis à la DIME pour examen préalable, conformément aux recommandations du Service des communes. Cette autorité n'a toutefois pas donné suite et ne s'est toujours pas prononcée au jour où le Conseil communal a validé le présent Message (16 décembre 2024). Dans ces circonstances et afin de pouvoir respecter le calendrier fixé, qui prévoit l'entrée en vigueur de cette révision en 2025, le Conseil communal n'a donc d'autre choix que de renoncer à cet examen préalable, qui n'est d'ailleurs pas une obligation légale (cf. Info'Scom 23/2021, p. 9).

4. Commentaire des articles

Chapitre premier : Généralités

L'intitulé du chapitre a été reformulé.

Article premier Principe

Cette disposition propose une nouvelle formulation de l'article 1^{er} du règlement et de son titre marginal en précisant, comme c'est l'usage dans tout règlement, l'objet de ce dernier. La notion de domaine public a été remplacée par celle de « voie publique ». Les raisons de cette modification sont exposées au point 2.1 du présent Message.

La règle figurant actuellement à l'article 1^{er} du règlement - selon laquelle le stationnement des véhicules sur le domaine public peut être soumis à autorisation et faire l'objet de taxe - est reprise aux articles 7 alinéa 1 et 9 alinéa 1 du règlement.

Art. 2 Zone-fixation

Pas de modification par rapport au règlement en vigueur.

Art. 3 Tarif

Comme mentionné plus haut (ch. 2.1), l'article 3 a été complété par un nouvel alinéa 2. Celui-ci a la teneur suivante :

² La première heure de stationnement est gratuite. Cette gratuité n'est toutefois pas applicable aux places de stationnement situées aux abords immédiats de la gare principale.

Le texte de l'art. 3 al. 2 ne fixe pas un rayon précis de 50 m mais cible, par une formulation générale et abstraite, les places situées aux abords immédiats de la gare principale, ce qui respecte la volonté populaire. Les places de parc concernées par cette exception sont décrites au ch. 2.1. Il s'agit des places de courte durée, située en zone 1 (30 min. max., CHF 1.50) destinées principalement au bon fonctionnement de la Gare. Leur appliquer la gratuité empêcherait ces places de remplir leur fonction, qui est de favoriser une rotation rapide des véhicules en stationnement.

Art. 4 Débiteur-trice

Pas de modification sur le fond. Le langage épïcène a été introduit.

Art. 5 Affectation du produit

Du point de vue comptable actuel, les recettes ne sont pas affectées à une réserve ou à un fonds, leur affectation étant décidée par voie budgétaire. Au vu des nouvelles bases légales et du passage à MCH2, un simple renvoi à la législation sur les finances communales (LFCo et OFCo) est donc suffisant. L'alinéa 1^{er} a par conséquent été supprimé.

Art. 6 Livraisons

Pas de modification sur le fond. Cette disposition, qui figure actuellement à l'article 8 du règlement, a uniquement été déplacée pour des raisons de systématique.

Chapitre 2 : Autorisations

Section 1 : Dispositions communes

L'intitulé du chapitre a été reformulé. Une section 1 a été introduite pour regrouper les dispositions communes aux différents types d'autorisations de stationnement.

Art. 7 Règles générales

Cette disposition reprend l'article 6 du règlement actuel. Hormis de petites modifications formelles apportées aux alinéas 2 et 3 (introduction du langage épïcène et suppression d'un renvoi superflu), la notion de domaine public a été remplacée par celle de voie publique, conformément au nouvel article premier du règlement.

Art. 8 Demande d'autorisation

Cette disposition correspond à l'article 7 du règlement actuel.

Art. 9 Taxe

L'alinéa 1 de cette disposition reprend et reformule la règle figurant actuellement à l'article 1^{er} du règlement.

L'alinéa 2 est nouveau. Cette règle, qui fait défaut dans le règlement actuel, fixe le montant maximal de la taxe pouvant être perçue pour l'octroi des autorisations de stationnement. Le tarif est édicté dans cette limite par le Conseil communal. En application de l'article 67 alinéa 3 de la Loi sur les finances communales (LFCo; RSF 140.6), la délégation de compétence en matière de contributions publiques doit préciser le cercle des assujettis, l'objet, le mode de calcul et le montant maximal de la contribution.

Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, la taxe en question est une taxe causale d'utilisation du domaine public (cf. l'arrêt 2C_772/2017 consid. 4 et l'arrêt 2C_804/2010 consid. 4.1). Celle-ci est prélevée en contrepartie du droit d'usage accru du domaine public accordé au bénéficiaire d'une autorisation. S'agissant d'une taxe causale, le principe de la légalité est appliqué avec moins de rigueur qu'en droit fiscal. Pour cette catégorie de taxes, il est en effet admis que le législateur peut déléguer à l'exécutif la compétence d'en fixer le montant (cf. arrêts précités et jurisprudence citée). La redevance due pour l'usage du domaine public doit respecter le principe d'équivalence, qui concrétise l'interdiction de l'arbitraire et le principe de proportionnalité en matière de contributions causales. Ce principe exige en particulier que le montant de la contribution soit en rapport avec la valeur objective de la prestation fournie et reste dans des limites raisonnables.

Dans le règlement actuel, aucun montant maximal n'est prévu pour les autorisations de stationnement journalières ni pour les autorisations annuelles. Figurent notamment dans la première catégorie les autorisations délivrées à la journée pour le stationnement des véhicules d'artisans, les clients d'hôtel ou encore l'accès occasionnel aux zones piétonnes. Ces autorisations sont actuellement facturées jusqu'à CHF 12.00 par jour. Une marge de manœuvre étant nécessaire pour permettre au Conseil communal d'adapter les tarifs à l'évolution des prix durant la durée de vie du règlement, il est proposé de fixer la limite supérieure à CHF 30.00 par jour pour ce type d'autorisation.

S'agissant des autorisations annuelles, celles-ci concernent à l'heure actuelle notamment l'accès général aux zones piétonnes, les vignettes spéciales de stationnement pour les maraîchers, les médecins, la presse ou encore les ramoneurs. Ces autorisations sont facturées de CHF 50.00 à CHF 350.00 par année en fonction du type de vignette.

Quant au règlement sur le service des taxis, il prévoit actuellement que le bénéficiaire d'une autorisation d'exploiter un service de taxi doit s'acquitter d'une redevance annuelle dont le montant maximal est fixé à CHF 1'000.00 par véhicule, le Conseil communal étant compétent pour fixer le tarif dans cette limite (art. 36). Depuis de nombreuses années, les concessions de taxi de type A (Gare et Ville) sont facturées au prix unique de CHF 400.00 par année.

Ce tarif est manifestement trop bas par rapport à la valeur de la prestation et l'avantage que ce droit de stationnement confère aux bénéficiaires d'une autorisation qui, par rapport aux autres taxis, peuvent attendre les clients sur la voie publique sans devoir s'acquitter de la taxe de stationnement. La taxe actuelle ne tient en outre pas compte des émissions de CO₂ liées au type de véhicule utilisé. Le Conseil communal envisage dès lors de différencier le tarif des autorisations de stationnement en tenant compte, d'une part, du genre de case de stationnement et de son attractivité (cases Gare ou Ville) et, d'autre part, du type de véhicule utilisé pour exercer l'activité (véhicule avec ou sans émissions de CO₂).

Selon l'avant-projet de règlement d'application, le Conseil communal prévoit de fixer le tarif de la manière suivante :

- pour les véhicules sans émissions de CO₂ : de CHF 300.00 (cases Ville) à CHF 400.00 (cases Gare) par année;
- pour les autres véhicules : de CHF 600.00 (cases Ville) à CHF 800.00 (cases Gare) par année.

Afin de conserver une marge de manœuvre pour adapter les tarifs durant la durée de vie du règlement, il est proposé de fixer le montant maximum des autorisations de stationnement annuelles à CHF 1'500.00. Cela correspond, pour les autorisations de stationnement de taxi, à une augmentation de CHF 500.00 par rapport au tarif maximal prévu à l'heure actuelle par le règlement sur le service des taxis (CHF 1'000.00), qui a été fixé il y a plus de 30 ans (1989).

Le tarif proposé se situe dans la moyenne des tarifs pratiqués pour les autorisations de stationnement de taxi. A titre comparatif, la taxe pour une autorisation annuelle avec droit de stationnement sur le domaine public est actuellement de CHF 1'400.00 à Genève et de CHF 800.00 à Lausanne. La limite de la taxe est actuellement fixée à CHF 1'000.00 par année à Bulle, Neuchâtel et Sion.

Section 2 : Taxis

Une section 2 a été créée pour les règles spécifiques s'appliquant au stationnement des taxis.

Art. 10 Principes

Il s'agit de la nouvelle disposition fixant les principes de base régissant les autorisations de stationnement de taxi. Les conditions et modalités d'attribution des autorisations de taxi sont quant à elles fixées par le Conseil communal dans le règlement d'application.

L'alinéa 1^{er} donne au Conseil communal la compétence de déterminer les cases dédiées au stationnement des taxis. Celles-ci sont actuellement au nombre de 19, réparties à raison de 9 places à la Gare et de 10 places réparties sur le reste du territoire communal. Ce nombre est actuellement jugé comme répondant à la demande et, partant, devrait pour l'heure être maintenu (art. 4 al. 1 du règlement d'application).

L'alinéa 2 arrête le principe selon lequel les autorisations sont limitées en nombre et en durée en vue d'assurer un bon fonctionnement du service. La limitation du nombre d'autorisations est un principe qui figure déjà dans le règlement actuel (art. 8 al. 2 du règlement sur le service des taxis). Une telle limitation est indispensable et vise à éviter une sur-occupation des places de taxi, dont le nombre est

lui aussi limité. S'agissant de la durée des autorisations, il est prévu que celle-ci corresponde à celle des autorisations cantonales, soit au maximum 5 ans (art. 10 al. 1 du règlement d'application).

L'alinéa 3, qui a trait à la procédure d'attribution des autorisations, reprend la règle fixée à l'article 195 al. 2 LMob. Pour pouvoir prétendre à l'octroi d'une autorisation de stationnement, les intéressés devront au préalable obtenir les autorisations cantonales nécessaires à l'exercice de leur activité (carte de taxi et autorisation de véhicule de taxi). Les autorisations de stationnement seront délivrées à l'issue d'une procédure de publication aux candidats dont la demande respecte les conditions d'octroi fixées à l'article 9 du règlement d'application. Afin que l'introduction de ce nouveau système ne préterite pas les personnes indépendantes et les entreprises de taxi qui sont actuellement en activité et bénéficient d'une concession sur le territoire communal (dont certaines depuis de très nombreuses années), une disposition transitoire sera introduite afin de permettre à ces derniers de pouvoir prétendre en priorité à l'octroi d'une autorisation moyennant qu'ils déposent une demande répondant aux exigences imposées (cf. art. 16 du règlement d'application). Une fois que le nombre maximal d'autorisations fixé aura été atteint, les candidats n'ayant pas été retenus seront inscrits sur une liste d'attente et pourront se voir attribuer une autorisation lorsqu'une autorisation se libère (art. 11 du règlement d'application). A l'échéance de l'autorisation, les requérants devront déposer une nouvelle demande et pourront voir leur autorisation renouvelée s'ils remplissent les conditions d'octroi (art. 10 du règlement d'application). Ce système est également appliqué dans de nombreuses villes suisses, notamment à Genève.

L'alinéa 4 donne la compétence au Conseil communal de fixer le nombre maximal d'autorisations en fonction des besoins évalués périodiquement et de déterminer, dans un règlement d'application, les conditions et modalités d'attribution. A l'heure actuelle et conformément à la limite fixée dans la convention intercommunale sur le service des taxis, du 13 mars 1989 (qui a été dissoute en 2024), le nombre maximal de concessions de taxi de type A pouvant être délivrées en Ville de Fribourg est de 30. Ces concessions sont aujourd'hui attribuées à raison de 13 concessions « Gare » (7 indépendants, 2 sociétés possédant chacune 2 concessions et 2 concessions vacantes) et de 17 concessions « Ville » (une société dispose des 7 concessions, les 10 autres étant vacantes suite à la cessation d'activité de la société Taxi-Fribourg, Wielandbus AG à fin 2022).

Le Conseil communal envisage, pour l'heure, de maintenir cette limite à 30 autorisations ainsi que la part des autorisations « Gare » et « Ville », qui semble toujours répondre aux besoins actuels. Ce nombre pourra toutefois être adapté en cas d'évolution de la situation ou si les circonstances l'exigent.

L'alinéa 5 concrétise la proposition n° 27 en fixant le principe selon lequel seuls les véhicules n'émettant pas de CO₂ peuvent prétendre à l'octroi d'une autorisation. Conformément à l'article 18 (disposition transitoire), cette obligation n'entrera toutefois en vigueur que le 1^{er} janvier 2030.

Transmise au Conseil communal le 11 janvier 2021, la proposition n° 27, déposée par Mmes et MM. Caroline Chopard, Monica Mendez, Fabienne Menétrey, Oliver Collaud (Vert-e-s), Marc Vonlanthen (PS) et Julien Vuilleumier (Vert-e-s) demandait une modification du règlement sur le service des taxis pour des taxis sans émission de CO₂. Les auteurs de la proposition sollicitaient l'introduction d'une disposition imposant à tous les véhicules affectés à un service de taxi qu'ils n'émettent plus de CO₂ à partir du 1^{er} janvier 2025. Ils indiquaient que la décarbonisation des carburants des services de taxi était une mesure simple que la Ville pouvait facilement adopter en modifiant les exigences imposées aux véhicules autorisés (art. 18 du règlement). Compte tenu du renouvellement régulier du parc de taxis (tous les 4 à 6 ans en moyenne), ils estimaient qu'exiger des entreprises actives à Fribourg qu'elles exploitent d'ici à 2025 des véhicules sans émission de CO₂ pouvait s'insérer sans difficulté dans leur planification et s'avérerait économiquement supportable. De tels automobiles (électriques ou à hydrogène) existent déjà sur le marché à un prix concurrentiel et

l'offre devrait connaître une forte croissance ces prochaines années. Toutefois, afin de s'assurer que ce changement ne mette aucune entreprise en péril, ils proposaient, en présence de motifs économiques impérieux, de donner la possibilité aux acteurs concernés de bénéficier d'une prolongation du délai précité d'une année, prolongation renouvelable une seule fois pour six mois. L'internalisation des coûts de la décarbonisation au comportement du consommateur-client serait possible via une augmentation du tarif, compétence qui relève du Conseil communal selon l'art. 33 du règlement. Enfin, les auteurs de l'initiative proposaient, à titre d'incitation, que les bénéficiaires d'une autorisation qui se conformeraient aux nouvelles exigences avant le délai fixé soient exempté-e-s du paiement de la redevance (art. 36 du règlement) jusqu'au 31 décembre 2024.

Comme cela a été exposé, la compétence d'affecter un véhicule au service de taxi (autorisation de véhicule de taxi) n'est plus de compétence communale mais appartient désormais au canton (SPoCo). Or, l'art. 194 de la loi sur la mobilité, relatif à l'autorisation de véhicule de taxi, ne prévoit pas d'exigence particulière en lien avec le type de véhicule utilisé pour l'exercice de l'activité (à moteur thermique, électrique, à hydrogène ou hybride). En revanche, l'art. 203 al. 2 LMob dispose que l'Etat peut soutenir le transport professionnel de personnes par des véhicules respectueux de l'environnement, notamment en exemptant de l'obligation de payer les émoluments ou en les réduisant. Sur cette base, le Conseil d'Etat a décidé, dans le cadre du règlement sur la mobilité, de fixer un tarif d'émoluments différencié lors de l'octroi de cette autorisation en fonction du type de propulsion du véhicule (art. 124 al. 1 let. b RMob).

Le fait que l'autorisation de véhicule de taxi ne soit plus de compétence communale et que le canton n'ait pas prévu d'obligation de posséder un véhicule non polluant pour exercer l'activité de taxi n'empêche pas la commune d'aller plus loin et d'exiger, dans un objectif de durabilité, que seuls les véhicules n'émettant pas de CO₂ peuvent prétendre à l'octroi d'une autorisation pour utiliser les cases de stationnement de taxi sises sur son territoire. Il est dès lors proposé de donner suite à la proposition 27 en obligeant, à partir du 1^{er} janvier 2030, tous les exploitants de taxis souhaitant stationner sur les cases dédiées sur la voie publique à disposer d'un véhicule n'émettant pas de CO₂. La Ville de Lausanne et les communes voisines ont également imposé une telle exigence dans leur règlement intercommunal entré en vigueur en 2021, en fixant aux intéressés un délai jusqu'en 2025, prolongeable à certaines conditions jusqu'en 2027, pour se conformer à cette obligation.

Il est à noter qu'à l'heure actuelle, la quasi-totalité des bénéficiaires d'une autorisation communale de stationnement de taxi utilise des véhicules hybrides (16 véhicules hybrides, 1 véhicule à hydrogène et 1 véhicule à moteur thermique). L'absence de véhicules électriques dans le parc actuel des taxis s'explique notamment par le nombre très limité de bornes de recharge disponibles sur la voie publique, le coût élevé de ce genre de véhicule ainsi que son autonomie plus restreinte. Un délai transitoire d'une durée suffisante est donc indispensable avant de pouvoir imposer cette obligation à tous les taxis souhaitant stationner sur les cases qui leur sont dédiées. Dans la mesure où la présente révision entrera probablement en vigueur au cours de l'année 2025, il paraît dès lors opportun d'imposer cette obligation à partir du 1^{er} janvier 2030 (cf. art. 10 al. 5 et 18 al. 1), ce qui laisse 5 ans aux acteurs intéressés pour planifier l'acquisition d'un nouveau véhicule.

Dans l'intervalle, il convient de prévoir des mesures favorisant une transition progressive vers des taxis décarbonés. A cette fin, il est proposé que d'ici au 31 décembre 2029, les autorisations de stationnement soient octroyées en priorité aux véhicules sans émissions de CO₂ (cf. art. 18 al. 2 du règlement et 9 al. 2 du règlement d'application). Cette règle permettra de faire une sélection dans les dossiers de candidature et d'inciter les candidats à acquérir un tel véhicule. La priorité sera ainsi donnée aux candidats qui disposent d'un véhicule électrique ou à hydrogène, puis à ceux qui utilisent

un véhicule hybride et enfin, en dernier lieu, aux détenteurs d'un autre type de véhicule (moteur thermique).

En parallèle et comme susdit (cf. commentaire de l'art. 9 al. 2), le Conseil communal prévoit d'introduire un tarif différencié en facturant une taxe réduite pour les voitures n'émettant pas de CO₂ (véhicules mus exclusivement par l'énergie électrique ou l'hydrogène) et plus élevée pour les autres types de véhicules (hybrides et à moteur thermique).

Lors de l'entrée en vigueur de l'obligation de posséder un véhicule n'émettant pas de CO₂ (2030), le montant différencié de la taxe sera aboli et une taxe unique sera fixée dans le règlement d'application.

La proposition n° 27 est ainsi liquidée.

Chapitre 3 : Mesures d'exécution et sanctions

Art. 11 Mesures d'exécution A) Mise en fourrière a) Règle générale

Cette disposition correspond à l'article 9 du règlement actuel. A son alinéa 1, cette disposition fait actuellement référence au domaine public et aux terrains privés ouverts au public. Dans la mesure où la notion de domaine public a été remplacée par la notion de voie publique à l'art. 1^{er} du règlement et que cette dernière inclue le domaine public et le domaine privé ouvert au public, il convient d'introduire également la notion de voie publique dans cette disposition.

Par ailleurs, le langage épïcène a été introduit.

Art. 12 b) Restitution et frais

Cette disposition correspond à l'article 10 du règlement actuel.

Il convient toutefois de corriger l'alinéa 4 de cette disposition concernant les modalités de la vente aux enchères des véhicules en fourrière depuis une année. Un simple renvoi à la législation cantonale applicable est suffisant.

Par ailleurs, le langage épïcène a été introduit.

Art. 13 B) Autres mesures

Cette disposition correspond à l'article 11 du règlement actuel.

Art. 14 Pénalités

Cette disposition reprend l'article 12 du règlement actuel. Le montant supérieur de l'amende (CHF 1'000.00) a été adapté conformément à la loi sur les communes (art. 84 al. 2 LCo).

Chapitre 4 : Application et voies de droit

Art. 15 Application

Cette disposition correspond à l'article 13 du règlement actuel. Sa formulation a été adaptée aux exigences réglementaires actuelles.

Art. 16 Voies de droit

Cette disposition correspond à l'article 14 du règlement actuel. Sa formulation a été adaptée aux exigences réglementaires actuelles. Par ailleurs, le langage épïcène a été introduit.

Chapitre 5 : Dispositions transitoires et finales

Art. 17 Dispositions transitoires

Comme exposé dans le commentaire de l'art. 10 alinéa 5, cette disposition est nécessaire pour introduire le régime transitoire qui s'appliquera entre la date d'entrée en vigueur du règlement et celle à laquelle tous les véhicules souhaitant obtenir une autorisation de stationnement ne devront plus émettre de CO₂ (soit le 1^{er} janvier 2030, selon l'art. 10 al. 5). L'alinéa 2 fixe la règle selon laquelle, durant cette période, les autorisations seront octroyées en donnant la priorité aux véhicules sans émissions de CO₂.

Art. 18 Abrogation et entrée en vigueur

L'abrogation du règlement du 28 janvier 1991 n'appelle pas de commentaire particulier.

Le règlement révisé devra entrer en vigueur dans les meilleurs délais compte tenu du fait que la période transitoire de 2 ans fixée par la loi sur la mobilité a pris fin au 1^{er} janvier 2025. Le Conseil communal fixera la date d'entrée en vigueur une fois que le règlement adopté par le Conseil général aura été approuvé par la DIME.

Art. 19 Référendum

Il s'agit d'une disposition standard.

5. Incidences financières

5.1. Initiative « La première heure de parking gratuite à Fribourg »

Sur la base des durées de stationnement enregistrées dans les différentes zones tarifaires, la perte de recette annuelle est évaluée à CHF 3.6 millions de francs pour l'ensemble des places de parc concernées.

La mise en œuvre de l'initiative a donc un impact extrêmement important sur le plan financier. En 2023, le stationnement payant avait rapporté plus de CHF 4 millions de francs. Ces recettes se répartissaient de la manière suivante selon les zones de stationnement.

	Recettes	Durée moyenne parcage	Recettes durée > 60 min.	Perte recettes
Zone 1	241'253.00	33 min.	0.00	241'253.00
Zone 3	1'974'031.00	62 min.	63'678.00	1'910'352.00
Zone 4	1'571'136.00	78 min.	362'569.00	1'208'566.00
Zone 6	87'631.00	67 min.	9'155.00	78'475.00
Zone 10	233'061.00	84 min.	66'589.00	166'472.00
Total	4'107'112.00	-	501'991.00	3'605'118.00

Ainsi, selon ces statistiques et sous réserve de l'évolution du comportement des automobilistes, la gratuité de la première heure de stationnement devrait induire une perte estimée à environ CHF 3,6 millions de francs par année en termes de recettes de parcomètres. Bien qu'elle soit très difficile à évaluer, il est possible qu'une baisse du nombre d'amendes d'ordre soit également constatée. Il se peut en effet qu'une partie des automobilistes qui n'enclenchaient pas le parcomètre afin d'échapper à la taxe ne seront à l'avenir plus enclins à le faire, ce qui pourrait induire une baisse du nombre d'amendes d'ordre infligées pour ce type d'infraction et, partant, des recettes des amendes d'ordre.

Les frais liés à la mise en œuvre technique de cette nouvelle tarification (adaptation de la programmation tarifaire des 245 horodateurs concernés et des 5 applications de paiement démonétisé) sont d'environ CHF 5'000.00.

5.2. Taxis

La révision des règles en matière de stationnement de taxis n'a pas d'impact financier.

6. Conclusion

Au vu de ce qui précède, le Conseil communal vous propose d'approuver la révision du règlement sur le stationnement des véhicules sur la voie publique et d'abroger le règlement sur le service des taxis.

Veillez agréer, Mesdames les Conseillères générales et Messieurs les Conseillers généraux, l'expression de nos sentiments distingués.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL DE LA VILLE DE FRIBOURG

Le Syndic :



Thierry Steiert



Le Secrétaire de Ville :



David Stulz

Annexes :

- Projet de règlement révisé
- Tableau comparatif
- Projet de règlement d'application relatif au stationnement des taxis (pour information uniquement)
- Prise de position du Surveillant des prix
- Règlement sur le service des taxis du 17 octobre 1988 (700.1) (à abroger)
- Projet d'arrêté pour l'abrogation sur le règlement sur le service des taxis du 17 octobre 1988

BOTSCHAFT DES GEMEINDERATS

AN DEN GENERALRAT

vom 16. Dezember 2024

Nr. 49 – 2021–2026 Revision des Reglements über das Abstellen der Fahrzeuge auf den Öffentlichen Strassen (310.1)

Umsetzung der Initiative «Die erste Stunde Parkieren ist gratis in Freiburg» und Anpassung der kommunalen Regelung für das Abstellen von Taxis

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren Generalräte

Der Gemeinderat hat die Ehre, Ihnen die Botschaft Nr. 49 über die Revision des Reglements über das Abstellen der Fahrzeuge auf den Öffentlichen Strassen (RAbst) zu unterbreiten.

Diese Revision ergibt sich einerseits aus der Annahme der Initiative «Die erste Stunde Parkieren in Freiburg ist gratis» durch das Volk am vergangenen 9. Juni und andererseits aus der weitreichenden Änderung der Regeln für den Personentransport mit Taxis infolge des Inkrafttretens des neuen kantonalen Mobilitätsgesetzes (MobG; SGF 780.1) vom 1. Januar 2023. Die unterbreitete Revision beinhaltet die Aufhebung des Reglements über den Taxidienst (700.1).

Der Gemeinderat hat beschlossen, diese beiden Änderungen in einer einzigen Botschaft zu behandeln, da sie die Revision desselben Reglements betreffen, nämlich des Reglements über das Abstellen der Fahrzeuge auf den Öffentlichen Strassen. Aus diesem Grund werden die nachfolgenden Kapitel für jeden der beiden Gegenstände getrennt betrachtet.

Der Vorschlag Nr. 27 (Legislatur 2021–2026) wird ebenfalls innerhalb dieser Botschaft behandelt.

Schliesslich sind die Systematik des Reglements, die Nummerierung der Artikel und der Wortlaut einiger Bestimmungen (zwecks Übereinstimmung mit dem kantonalen Gesetz) überarbeitet worden.

1. Ausgangslage

1.1. Initiative «Die erste Stunde Parkieren ist gratis in Freiburg»

Am 9. Juni 2024 wurde die Initiative «Die erste Stunde Parkieren ist gratis in Freiburg» mit 57,7 % der Stimmen auf Grundlage des folgenden Textes vom Volk angenommen:

«Die erste Stunde Parkieren ist gratis in Freiburg»

«Nach dem Vorbild der Gemeinden Estavayer, Düdingen oder Payerne, so wie es auch einige Einkaufszentren in der Peripherie handhaben, verlangt die Initiative, dass die erste Parkierungsstunde auf öffentlichem Grund der Stadt Freiburg gratis sein soll (ausser in einem 50-Meter-Umkreis um den Bahnhof), um dadurch die Attraktivität der Stadt zu erhöhen.»

Gemäss Art. 6 Abs. 2 des Reglements des Generalrats der Stadt Freiburg (100.1) und Art. 126 Abs. 3 des kantonalen Gesetzes über die Ausübung der politischen Rechte (PRG; SGF 115.1) ist der Generalrat dazu verpflichtet, innert zwei Jahren ein entsprechendes Reglement auszuarbeiten.

Der Gemeinderat möchte dem Generalrat möglichst bald eine Änderung des Reglements über das Abstellen der Fahrzeuge auf den Öffentlichen Strassen vorschlagen. Dabei handelt es sich um eine notwendige Voraussetzung für die Umsetzung dieser Massnahme vor Ort, wobei zu berücksichtigen ist, dass nach der Verabschiedung des Reglements durch den Generalrat eine Zeitspanne von ungefähr drei bis vier Monaten erforderlich sein wird für die technischen Anpassungen der Tarifprogrammierung der 245 betroffenen Parkuhren und der fünf Applikationen für bargeldloses Bezahlen, mit denen das Parkieren in der Stadt Freiburg bezahlt werden kann.

Die Einführung einer kostenlosen ersten Parkierungsstunde bedingt eine Anpassung der Artikel 1 und 3 des Reglements.

1.2. Änderung der kommunalen Zuständigkeiten in Bezug auf Taxis

Das neue Mobilitätsgesetz (MobG; SGF 780.1) und sein Ausführungsreglement (MobR; SGF 780.11), in Kraft getreten am 1. Januar 2023, zogen eine tiefgreifende Änderung der Regeln für den Personentransport mit Taxis nach sich. Im Zuge dessen wurden die meisten bis dahin kommunalen Zuständigkeiten auf den Kanton übertragen. Der Gesetzgeber hat vorgesehen, dass die Gemeinden lediglich die Zuständigkeit für die Erteilung von Bewilligungen für die Nutzung von Taxiständen auf ihrem öffentlichen Grund (Taxiplatzbewilligung) und für die Erhebung einer Gebühr behalten.

Diese Änderung bedingt, dass die Stadt Freiburg ihre kommunale Regelung in diesem Bereich, die sich derzeit im Reglement über den Taxidienst vom 17. Oktober 1988 (700.1) findet, vollständig überdenkt, da dieses Reglement nicht mehr mit dem übergeordneten kantonalen Recht übereinstimmt. Zudem enthält es zahlreiche Bestimmungen, die im Laufe der Jahre obsolet geworden sind. Da sich die kommunalen Befugnisse in diesem Bereich künftig nur noch auf Standplatzbewilligungen beschränken, wird vorgeschlagen, das kommunale Reglement über den Taxidienst aufzuheben und die erforderliche formelle Rechtsgrundlage im kommunalen Reglement über das Abstellen der Fahrzeuge auf den Öffentlichen Strassen einzuführen. Parallel dazu hat der Gemeinderat einen Vorentwurf des Ausführungsreglements ausgearbeitet, um die Modalitäten der Vergabe von Standplatzbewilligungen für Taxis zu definieren.

2. Herausforderungen der Revision

2.1. Initiative «Die erste Stunde Parkieren ist gratis»

Der Text der Initiative verlangt, dass «*die erste Parkierungsstunde auf öffentlichem Grund der Stadt Freiburg gratis sein soll (ausser in einem 50-Meter-Umkreis um den Bahnhof)*», und nimmt dabei Bezug auf die Gemeinden Estavayer, Düdingen, Payerne sowie die Einkaufszentren der Peripherie.

Es handelt sich also konkret darum, dass Autofahrer bei jedem Abstellen ihres Fahrzeugs während der ersten Stunde kostenlos parkieren dürfen. Eine andere Auslegung, zum Beispiel dass diese kostenlose erste Stunde nur einmal pro Tag in Anspruch genommen werden darf, wäre nicht im Sinne der Initiative, da sie explizit das Beispiel von Gemeinden und Einkaufszentren nennt, in denen das Parkieren während einer bestimmten Zeit kostenlos ist, unabhängig von der Anzahl des Parkierens im Laufe des Tages. Es besteht daher kein Zweifel daran, dass die Kostenlosigkeit bei jedem Abstellen eines Fahrzeuges zu gelten hat. Darüber hinaus würde die Beschränkung der Kostenlosigkeit auf nur eine Stunde pro Tag auf technische und rechtliche Hindernisse hinsichtlich Datenschutz stossen, die es verunmöglichen würden, sie einzuführen.

Am 31. Dezember 2023 zählte die Stadt insgesamt 33 782 Parkplätze, davon 6416 gebührenpflichtige Plätze, die sich wie folgt aufteilen:

- 2991 gebührenpflichtige Plätze auf öffentlichem Grund der Gemeinde und des Kantons (47 %);
- 1301 gebührenpflichtige Plätze auf öffentlich genutztem privatem Grund der Gemeinde (20 %);
- 2124 gebührenpflichtige Plätze auf öffentlich genutztem privatem Grund Dritter (33 %).

Angesichts der Vielfalt an Katastereinteilungen von Parzellen, auf denen sich öffentliche Abstellplätze befinden, welche die Stadt mittels Parkuhren bewirtschaftet, musste die Bezeichnung «*domaine public*» bzw. «*öffentlicher Grund*», auf die sich die Initiative bezieht, geklärt werden. Die Bezeichnung findet sich in Artikel 1 der aktuellen französischsprachigen Version des Reglements über das Abstellen der Fahrzeuge auf den Öffentlichen Strassen, der folgendermassen lautet: «*Le stationnement des véhicules sur le domaine public peut faire l'objet de taxe. Il peut être soumis à autorisation.*» (Die Entsprechung für «*sur le domaine public*» in der deutschsprachigen Version des aktuellen Reglements lautet «*auf dem öffentlichen Bereich der Strasse*».)

Die Bezeichnung «*domaine public*» (öffentlicher Grund/Bereich) muss durch «*voie publique*» (öffentliche Strasse) ersetzt werden. Die aktuelle Bezugnahme auf den öffentlichen Grund, der durch das kantonale Gesetz über die öffentlichen Sachen vom 4. Februar 1972 (ÖSG, SGF 750.1) definiert ist, ist nämlich nicht korrekt. So wie der Begriff «*öffentliche Strasse*» im eidgenössischen Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG, SR 741.01) figuriert, ist er unabhängig vom kantonalen Konzept der öffentlichen Sache und der öffentlichen Strasse – weder das eidgenössische Recht noch das kantonale Recht stellen eine Verbindung zwischen ihnen her (vgl. in diesem Sinne JEANNERET/KUHN/MIZEL/RISKE, Code suisse de la circulation routière, 5. Ausgabe 2024, Anm. 2.6 zu Art. 1 SVG und die zitierte Rechtsprechung). Andererseits ist darauf hinzuweisen, dass der aktuelle Titel der französischsprachigen Version korrekt ist. Dasselbe gilt für den Titel der deutschsprachigen Version.

Das SVG regelt den Verkehr auf den öffentlichen Strassen (Art. 1 Abs. 1 SVG), was auch das Abstellen einschliesst. Die Definition des Begriffs «*öffentliche Strasse*» macht das SVG an der Nutzung der Infrastruktur und nicht am Eigentum fest. Im Sinne dieses Gesetzes sind öffentliche Strassen Verkehrswege und nutzbare Flächen für den Verkehr aller oder bestimmter Verkehrsteilnehmender, sei es für den fliessenden oder ruhenden Verkehr, die nicht ausschliesslich der Privatnutzung

vorbehalten sind (Code suisse de la circulation routière commenté, 5. Ausgabe 2024, Anm. 2 zu Art. 1 SVG; BGE 148 IV 30). Der Begriff der öffentlichen Strasse im Sinne des SVG ist daher weiter gefasst als derjenige der öffentlichen Sache im Gemeingebrauch gemäss Terminologie des öffentlichen Rechts. Nach dieser Definition beziehen sich der Initiativtext – und das Reglement – nicht nur auf Parzellen, die zum öffentlichen Grund der Gemeinde und des Kantons gehören, sondern auch auf Parzellen auf privatem Grund der Gemeinde sowie auf privatem Grund Dritter mit öffentlich genutzten Parkplätzen, für deren Bewirtschaftung die Stadt zuständig ist.

Daraus folgt, dass sich eine öffentliche Strasse auch auf privatem Grund des Staates befinden kann oder gar auf dem Eigentum von Privatpersonen, solange sie nicht ausschliesslich der Privatnutzung vorbehalten sind. Aus diesem Grund muss im Rahmen dieser Revision der Begriff «domaine public» bzw. «öffentlicher Bereich der Strasse» in Artikel 1 des aktuellen Reglements durch den Begriff «voie publique» bzw. «öffentliche Strassen» ersetzt werden, der im Übrigen korrekterweise im Titel des Reglements enthalten ist. Art. 1 ist daher umformuliert worden, um den Zweck und den Anwendungsbereich des Reglements zu widerspiegeln, der darin besteht, das Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichen Strassen zu regeln.

Aus Sicht der Nutzung und Bewirtschaftung unterscheiden sich öffentliche Plätze, die sich auf privatem Grund der Gemeinde befinden, sowie solche, die sich auf privatem Grund des Kantons befinden und Gegenstand einer Vereinbarung mit dem Staat sind, in den Augen Dritter nicht von Plätzen, die sich auf öffentlichem Grund befinden, da die Stadt ebenfalls für deren Unterhalt, für die Abstellkontrolle und für das Einziehen der gesamten Parkgebühren (bei Plätzen auf privatem Grund der Gemeinde) oder eines Teils der Parkgebühren (bei Plätzen auf privatem Grund des Kantons wird ein Teil dem Staat in Form von Miete abgegeben) zuständig ist. Zudem sind alle diese Plätze im Plan der öffentlichen Parkzonen der Ortspolizei verzeichnet.

Die folgenden kumulativen Kriterien müssen demnach bei der Definition von Parkplätzen, die von der Initiative betroffen sind, angewendet werden:

- die Parkplätze sind der ausschliesslich öffentlichen Nutzung vorbehalten;
- die Plätze werden von der Stadt unterhalten und bewirtschaftet, die Parkgebühren werden ganz oder teilweise von ihr eingezogen;
- die Plätze sind im Plan der öffentlichen Parkzonen der Ortspolizei verzeichnet.

Diese Abgrenzung, die dem Sinne der Initiative entspricht, hat zur Folge, dass neben den Parkplätzen auf öffentlichem Grund der Gemeinde und des Kantons auch öffentlich genutzte Parkplätze auf privatem Grund der Gemeinde und auf privatem Grund des Kantons (Bewirtschaftung durch die Stadt aufgrund einer Vereinbarung mit dem Staat) eingeschlossen sind. Nachfolgend einige Beispiele von (Einzel-)Parkplätzen und Parkhäusern, die von der kostenlosen ersten Parkierungsstunde betroffen sind:

- a) Plätze auf öffentlichem Grund der Gemeinde: Reichengasse, Boulevard de Pérolles, Route de Beaumont, Avenue du Général-Guisan etc.
- b) Plätze auf öffentlichem Grund des Kantons: Route de Bourguillon, Route de Berne.
- c) Plätze auf privatem Grund der Gemeinde: P+R Abattoirs, P+R Friedhof und Allée du Cimetière, P+R Heitera, Parkplatz des Bourgeois, Parkplatz de la place des Ormeaux, P+R de Bourguillon, Parkplatz du Guintzet.
- d) Plätze auf privatem Grund des Kantons mit einer Stadt-Staat-Vereinbarung: Parkplatz des Augustins, Parkplatz der PH, Parkplatz de la Tour-Rouge, Fischmarkt. Es ist hervorzuheben, dass diese

Parkplätze Gegenstand von Vereinbarungen sind, die einen Mietpreis vorsehen, der zum Teil von den Einnahmen aus Parkuhren abhängt.

Trotz ihrer öffentlichen Nutzung sind vom Anwendungsbereich der Initiative ausgenommen: Plätze auf privatem Grund des Kantons ohne Vereinbarung mit dem Staat (z. B. Parkhaus der Miséricorde, Parkplatz beim Plateau-de-Pérolles (HEIA), Parkplatz Finanzgebäude rue Joseph-Piller) beziehungsweise öffentlich genutzte Plätze auf privatem Grund, die nicht von der Stadt bewirtschaftet werden, wie beispielsweise die Parkhäuser Grand-Places, Fribourg Centre, Pérolles Centre, des Alpes, Bluefactory oder Galeries du Rex.

Einen Sonderfall stellt das im Bau befindliche Parkhaus St-Léonard dar, dessen Eigentümerin auf privater Basis die Stadt ist. Dieses Parkhaus ist einer anderen Regelung unterworfen als Plätze auf öffentlichen Strassen – es ist mit Zugangsschranken ausgestattet und sein Verwaltungs- und Tarifsystem entspricht demjenigen von privaten Parkplätzen Dritter (wie etwa die Parkhäuser Grand-Places oder Fribourg-Centre). Daher fällt es nicht unter den Anwendungsbereich der Initiative und des Reglements über das Abstellen. Die kostenlose erste Parkierungsstunde wird also bei diesem besonderen Parkhaus-Typ nicht angewendet.

Die meisten Parkplätze, die von der Stadt verwaltet werden, unterliegen aktuell einem Tarif, der bereits ein kostenloses Abstellen zwischen 12.00 und 13.00 Uhr vorsieht. Würde diese Sonderregelung zusätzlich zur kostenlosen ersten Parkierungsstunde beibehalten, dürften Automobilisten, die um 11.00 Uhr auf einen Parkplatz fahren, ihr Fahrzeug bis 13.00 Uhr kostenlos dort abstellen, sprich zwei Stunden hintereinander. Da die kostenlose Stunde zwischen 12.00 und 13.00 Uhr bereits dem Willen der Initiative entspricht, gibt es keine Rechtfertigung mehr, nebst der allgemeinen Kostenlosigkeit der ersten Parkierungsstunde auch noch eine zusätzliche kostenlose Parkierungsdauer zwischen 12.00 und 13.00 Uhr anzubieten. Diese Regel wird daher aufgehoben, sobald die neue Tarifordnung gilt.

Was den Umkreis betrifft, so sieht die Initiative vor, die kostenlose erste Parkierungsstunde auf öffentlichem Grund anzubieten, mit Ausnahme des Bereichs rund um den Bahnhof mit einem Radius von maximal 50 m (*«ausser in einem 50-Meter-Umkreis um den Bahnhof»*).

Unter «Bahnhof» ist nur der Hauptbahnhof Fribourg/Freiburg zu verstehen, nicht der Bahnhof Fribourg/Freiburg Poya, dessen umliegende Parkplätze in der ersten Stunde kostenlos bleiben.

Der neue Wortlaut von Artikel 3 des Reglements gibt das Ergebnis der Volksabstimmung vom 9. Juni 2024 – die Annahme der Initiative «Die erste Stunde Parkieren ist gratis in Freiburg» – wieder. Der Text von Art. 3 Abs. 2 legt zwar keinen genauen Radius von 50 m fest, aber bezieht sich durch eine allgemeine und abstrakte Formulierung auf die Plätze in der unmittelbaren Umgebung des Hauptbahnhofs, und entspricht somit dem Volkswillen. Konkret bedeutet dies, dass diese Ausnahme zum gegenwärtigen Zeitpunkt die 35 Parkplätze auf dem Place de la Gare und die Plätze vor der Colisée sowie am Anfang der Route des Arsenaux betrifft. Es handelt sich dabei um Kurzzeitparkplätze (Zone 1, 30 Min., CHF 1.50), die hauptsächlich für den reibungslosen Betrieb des Bahnhofs sorgen sollen (Absetzen und Aufnehmen von Reisenden und kurzfristiger Zugang zu Geschäften). Es sei darauf hingewiesen, dass diese Plätze im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofs aufgehoben und/oder verlegt werden.

2.2. Änderung der kommunalen Zuständigkeiten in Bezug auf Taxis

2.2.1. Neues kantonales Recht und Folgen

Seit dem 1. Januar 2023 fallen die erforderlichen Bewilligungen für das Ausüben des Taxidienstes gemäss dem Mobilitätsgesetz (Art. 189 ff. MobG) und seinem Ausführungsreglement (Art. 114 ff. MobR) unter die kantonale Zuständigkeit. In Anlehnung insbesondere an die Zürcher Gesetzgebung entschied der freiburgische Gesetzgeber, den berufsmässigen Personentransport mit Taxis oder Limousinen sowie Vermittlungsdienste, die einen Fahrer mit einem Kunden oder einem Taxiunternehmen über ein telefonisches, elektronisches oder anderes Medium (z. B. Uber) in Verbindung bringen, auf kantonaler Ebene zu reglementieren. Der Kanton aktualisierte damit die Gesetzgebung in diesem Tätigkeitsbereich, der sich im Laufe der Jahre gründlich verändert und liberalisiert hatte. In diesem Rahmen übernahm der Kanton die meisten Zuständigkeiten, die bis dahin bei den Gemeinden lagen. Das Amt für Gewerbepolizei (GePoA) wurde zur zuständigen Behörde bestimmt für das Erteilen der erforderlichen Bewilligungen für das Führen eines Taxis (Taxiausweis) und für das Fahrzeug (Taxifahrzeugbewilligung) auf dem gesamten Kantonsgebiet – Aufgaben, die bis dahin von den Gemeinden ausgeführt worden waren (Art. 189 Abs. 1 und Art. 192 Abs. 1 MobG und Art. 115 Abs. 1 MobR).

Der kantonale Gesetzgeber hat jedoch vorgesehen, dass die Gemeinden die Zuständigkeit behalten, Bewilligungen für die Nutzung von Taxiständen (Taxifeldern) auf ihrem öffentlichen Grund zu erteilen und eine Gebühr zu erheben (Art. 189 Abs. 1 und 195 Abs. 1 MobG), sofern sie dies wünschen. Diese Bewilligungen erlauben es natürlichen Personen (selbstständigen Fahrern) beziehungsweise juristischen Personen (Taxiunternehmen), die in ihrem Besitz sind, speziell für Taxis reservierte und ausgezeichnete Felder auf Gemeindegebiet zu benutzen. Das Gesetz verlangt, dass die Erteilung dieser Bewilligungen diskriminierungsfrei und transparent erfolgt (Art. 195 Abs. 2 MobG). Eine zweijährige Übergangsfrist, die am 31. Dezember 2024 abläuft, war festgelegt worden, damit die Betroffenen die erforderlichen Bewilligungen beim GePoA erhalten und die Gemeinden ihre Regelungen anpassen konnten.

Die Stadt Freiburg zählt derzeit 19 Taxifelder, hauptsächlich beim SBB-Bahnhof (9 Plätze); die anderen Plätze sind an verschiedenen Orten auf dem Gemeindegebiet verteilt (10 Plätze). Zum gegenwärtigen Zeitpunkt verfügt eine Gesellschaft über 9 Taxikonzessionen (Taxis Réunion ABC SA), eine zweite (Eco-Taxi) besitzt 3, während die übrigen Konzessionen auf verschiedene selbstständige Betreiber aufgeteilt sind (8 Konzessionen). 10 Konzessionen – von der aktuell für die Stadt festgelegten Quote von 30 Konzessionen – sind derzeit aufgrund der Ende 2023 aufgegebenen Geschäftstätigkeit der Wielandbus AG (Taxis-Fribourg) vakant und in Erwartung der vorliegenden Revision noch nicht zugeteilt worden.

Die neue Regelung, die durch das MobG veranlasst wurde, erfordert eine vollständige Überarbeitung der diesbezüglichen kommunalen Vorschriften im Reglement über den Taxidienst vom 17. Oktober 1988 (700.1). Dieses Reglement gibt aktuell dem Gemeinderat die Zuständigkeit, Bewilligungen (sogenannte «Konzessionen») für das Betreiben eines Taxidienstes (Art. 3 und 5 ff. des Reglements), das Führen eines Taxis (Art. 13 ff.) sowie das Verwenden eines Fahrzeugs zum Taxidienst (Art. 16 ff.) zu erteilen. Künftig verbleibt, wie bereits erwähnt, von all diesen Aufgaben allein das Abstellen der Taxis auf öffentlichem Grund (öffentlichen Strassen) in der Zuständigkeit der Gemeinde. Die Vorschriften in Bezug auf das Betreiben eines Taxidienstes (Konzessionen) und das Verwenden eines Fahrzeugs zum Taxidienst haben daher ihre Bedeutung verloren und sind gegenstandslos geworden. Dasselbe gilt für die Vorschriften zur Nutzung der öffentlichen Strassen durch Taxis (Halt, Parkieren im und ausser Dienst, Kundensuche etc.; Art. 27 bis 31) und die Tarife (Art. 33), da das MobG, das diese Materie

ausführlich regelt, keine diesbezüglichen Regeln mehr festlegt. Was die Nutzung der öffentlichen Strassen betrifft, so unterliegen Taxis künftig den normalen Regeln des Strassenverkehrsrechts. Sie können also auf gewöhnlichen Parkplätzen abgestellt werden oder auf Kundensuche frei herumfahren, sofern die allgemeinen für alle Fahrzeuge geltenden Vorschriften eingehalten werden.

Aus den obigen Ausführungen ergibt sich, dass die kommunalen Bewilligungen für das Betreiben eines Taxidienstes mit Standplatzrecht auf öffentlichem Grund (Konzessionen des Typs A), so wie sie im aktuellen kommunalen Reglement vorgesehen sind, nicht mehr dem kantonalen Recht entsprechen und durch normale Standplatzbewilligungen ersetzt werden müssen. Diese Anpassung ist in der Praxis bereits vorgenommen worden, da die Betroffenen bis zum 31. Dezember 2024 die erforderlichen kantonalen Bewilligungen für die weitere Ausübung ihrer Tätigkeit einholen mussten. Die bisherigen Taxikonzessionen sind daher in Form von Standplatzbewilligungen vom Gemeinderat vorläufig erneuert worden, bis die neuen Reglementsbestimmungen, die Gegenstand der vorliegenden Revision sind, in Kraft treten werden.

Darüber hinaus ist anzumerken, dass das 1989 in Kraft getretene kommunale Reglement über den Taxidienst seit seiner letzten Teilrevision durch den Generalrat 1998 (Entscheidung des Generalrats vom 28. September 1998, in Kraft seit dem 1. April 1999) keine Änderungen mehr erfahren hat, und dass im Laufe der Zeit mehrere seiner Bestimmungen obsolet geworden sind, was zur Folge hatte, dass diese in den letzten Jahren nicht mehr angewendet wurden, besonders im Falle der Neuvergabe der vakanten Konzessionen. Das interkommunale Abkommen über den Taxidienst, das 1989 zusammen mit der Verabschiedung des Reglements über den Taxidienst vom Gemeinderat geschlossen wurde, und das auf dem Gebiet der Mitgliedsgemeinden (Freiburg, Villars-sur-Glâne, Marly und Givisiez) die Anzahl sowie die Modalitäten der Verwendung von Taxidienstbewilligungen regelte, ist bereits im Jahre 2024 aufgelöst worden, da es hinsichtlich der auf kantonaler Ebene eingesetzten Regelung gegenstandslos geworden und nicht mehr von Interesse ist.

2.2.2. Vorgeschlagene Lösung

Angesichts der obigen Ausführungen und nach einer Analyse wurde schnell klar, dass die Beibehaltung eines allgemein verbindlichen Reglements speziell für Taxis mangels ausreichender Materie nicht mehr gerechtfertigt ist. Da sich die kommunalen Befugnisse in diesem Bereich ausschliesslich auf das Ausstellen von Standplatzbewilligungen beschränken, ist es angebracht, das kommunale Reglement über den Taxidienst aufzuheben und die erforderliche formale Rechtsgrundlage im Reglement über das Abstellen der Fahrzeuge auf den Öffentlichen Strassen einzuführen, das als allgemein verbindliche Referenz für alles, was mit dem Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichen Strassen zu tun hat, dient. Die Bedingungen und Modalitäten für die Vergabe von Taxibewilligungen werden in einem Ausführungsreglement festgelegt, das in die Zuständigkeit des Gemeinderats fällt und dessen Vorentwurf im Anhang der vorliegenden Botschaft zur Information beiliegt.

Es wurde daher eine neue Bestimmung im Reglement über das Abstellen der Fahrzeuge auf den Öffentlichen Strassen eingeführt, um die grundlegenden Prinzipien für die Standplatzbewilligungen von Taxis zu definieren (Art. 10). Im Wesentlichen ist das vorgeschlagene System der aktuellen Regelung insofern relativ ähnlich, als die Anzahl der zu erteilenden Standplatzbewilligungen kontingentiert bleibt; dies um der begrenzten Anzahl verfügbarer Taxifelder auf den öffentlichen Strassen entsprechen zu können und ein reibungsloses Funktionieren des Dienstes zu ermöglichen. Der Gemeinderat wird die maximale Anzahl von Bewilligungen je nach Bedarf festlegen und sie periodisch überprüfen. Eine der wichtigsten Änderungen besteht darin, dass die Bewilligungen für eine längere Dauer als aktuell (ein Jahr) ausgestellt werden, dies in Übereinstimmung mit der Dauer der

kantonalen Bewilligungen, die fünf Jahre beträgt. Um die Ausstellung einer Bewilligung beanspruchen zu können, müssen die Betroffenen unter anderem im Besitz der für die Ausübung ihrer Tätigkeit erforderlichen kantonalen Bewilligungen sein. Die vorgeschlagene neue Regelung wird in der Erläuterung zu Artikel 10 detaillierter ausgeführt.

2.3. Andere Änderungen des Reglements

Wie in der Einführung erwähnt, bietet diese Revision die Gelegenheit, die Rechtsgrundlagen, auf die sich das Reglement stützt («gestützt auf»-Teil), zu aktualisieren, gewisse Fehler zu korrigieren, insbesondere was die Übereinstimmung mit dem geltenden Recht betrifft, und dessen allgemeine Struktur zu verbessern. Zudem wurde die geschlechtergerechte Sprache eingeführt. Diese Änderungen erforderten eine Neunummerierung der Kapitel und eines grossen Teils der Artikel. Zur besseren Übersicht wurde eine Vergleichstabelle mit den vorgenommenen Änderungen erstellt.

Ausserdem ist eine neue Regel eingeführt worden, die den Höchstbetrag der Gebühr für die Nutzung des öffentlichen Raums, die für Parkbewilligungen verlangt wird, festlegt und die im aktuellen Reglement fehlte (Art. 9 Abs. 2). Die Erklärungen zu den vorgenommenen Änderungen sind in den nachfolgenden Erläuterungen zu den entsprechenden Artikeln zu finden.

Der Vorschlag Nr. 27 (2016–2021), der fordert, dass Fahrzeuge, die zum Taxidienst verwendet werden, kein CO₂ mehr ausstossen dürfen, ist durch die Einführung von Art. 10 Abs. 5 und 18 umgesetzt worden. Die Art wie dieser Vorschlag behandelt wurde, wird in den Erläuterungen zu den entsprechenden Artikeln detailliert behandelt.

3. Vorprüfung

Der Vorentwurf für die Revision des Reglements wurde in zwei Etappen ausgearbeitet. 2023 wurde ein erster Vorentwurf für die Reglementsänderung und gleichzeitig ein Entwurf des Ausführungsreglements erstellt, um die neue Regelung für das Abstellen von Taxis einzuführen. Beide wurden der Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt (RIMU) sowie dem Preisüberwacher (PÜ) zur Vorprüfung vorgelegt. Die nachfolgenden Änderungen hingegen, die mit der Umsetzung der Initiative für die kostenlose erste Parkierstunde zusammenhängen, wurden in einer zweiten Etappe ausgearbeitet und waren nicht Gegenstand einer Vorprüfung durch die oben genannten Behörden.

3.1. Preisüberwacher (PÜ)

In Anwendung von Artikel 14 des eidgenössischen Preisüberwachungsgesetzes (PüG) wurde der Vorentwurf für die Änderung des Reglements über das Abstellen der Fahrzeuge auf den Öffentlichen Strassen, das in seiner Version nur die Änderungen bezüglich Standplatzbewilligungen für Taxis enthielt, sowie der Entwurf des Ausführungsreglements am 6. Dezember 2023 der Preisüberwachung (PÜ) zur Beurteilung vorgelegt.

In seiner Stellungnahme vom 1. Juni 2024, die im Anhang beigefügt ist, befürwortete der PÜ den Vorentwurf und vertrat die Auffassung, dass die vom Gemeinderat vorgesehene Höhe der Gebühren für die Erteilung von Bewilligungen, die abhängig von der CO₂-Bilanz des verwendeten Fahrzeugs steigen soll, einen zulässigen Anreiz darstellt (Art. 13 des Ausführungsreglements über das Abstellen der Taxis). Er machte keine besonderen Anmerkungen zum Höchstbetrag der Gebühr, welche für die in Anwendung des Reglements erteilten Bewilligungen erhoben werden kann (CHF 30.00 für Tagesbewilligungen und CHF 1500.00 für Jahresgebühren, gemäss Art. 9 Abs. 2 des Vorentwurfs des Reglements).

3.2. Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt (RIMU)

Am 5. Dezember 2023 wurde der Vorentwurf der Reglementsänderung gemäss den Empfehlungen des Amtes für Gemeinden der RIMU zur Vorprüfung übermittelt. Diese Behörde hat jedoch nicht darauf reagiert und sich bis zum Tag, als der Gemeinderat die vorliegende Botschaft für gültig erklärte (16. Dezember 2024), noch nicht dazu geäussert. Unter diesen Umständen und um den festgelegten Zeitplan einzuhalten, der das Inkrafttreten dieser Revision im Jahr 2025 vorsieht, bleibt dem Gemeinderat daher keine andere Wahl, als auf diese Vorprüfung, die im Übrigen keine gesetzliche Pflicht darstellt (s. Info'Scom 23/2021, S. 9), zu verzichten.

4. Erläuterungen zu den Artikeln

1. Kapitel : Allgemeines

Der Titel des Kapitels wurde neu formuliert.

Art. 1 Gegenstand

Diese Bestimmung schlägt eine Neuformulierung von Artikel 1 des Reglements und dessen Randtitel vor, um, wie in jedem Reglement üblich, den Gegenstand des Reglements zu präzisieren. Die Bezeichnungen «domaine public» in der französischsprachigen Version und «auf dem öffentlichen Bereich der Strasse» in der deutschsprachigen Version wurden durch «voie publique» bzw. «öffentliche Strassen» ersetzt. Die Gründe für diese Änderungen finden sich in Kapitel 2.1 der vorliegenden Botschaft.

Die Regel, die aktuell in Artikel 1 des Reglements aufgeführt ist, wonach das Parkieren von Fahrzeugen auf dem öffentlichen Bereich der Strasse einer Gebühr sowie einer Bewilligung unterliegen kann, wird in Artikel 7 Absatz 1 und Artikel 9 Absatz 1 des Reglements aufgenommen.

Art. 2 Zonenbestimmung

Keine Änderung gegenüber dem geltenden Reglement.

Art. 3 Tarif

Wie bereits in Kapitel 2.1 erwähnt, wurde Artikel 3 durch einen neuen Absatz 2 ergänzt. Dieser lautet wie folgt:

² *Die erste Stunde Parkieren ist kostenlos. Diese Kostenlosigkeit gilt jedoch nicht für Abstellplätze in unmittelbarer Umgebung des Hauptbahnhofs.*

Der Text von Art. 3 Abs. 2 legt keinen genauen Radius von 50 m fest, sondern bezieht sich durch eine allgemeine und abstrakte Formulierung auf die Plätze in der unmittelbaren Umgebung des Hauptbahnhofs, was dem Volkswillen entspricht. Die von dieser Ausnahme betroffenen Parkplätze werden in Kapitel 2.1 beschrieben. Es handelt sich um Kurzzeitparkplätze in Zone 1 (max. 30 Min., CHF 1.50), die hauptsächlich dafür bestimmt sind, einen reibungslosen Betrieb des Bahnhofs zu gewährleisten. Würde die Kostenlosigkeit auf diese Plätze angewendet, könnten sie ihre Funktion, eine rasche Rotation der parkierten Fahrzeuge zu fördern, nicht erfüllen.

In Absatz 4 wurde die geschlechtergerechte Sprache eingeführt.

Art. 4 Schuldnerinnen und Schuldner

Keine inhaltlichen Änderungen. Die geschlechtergerechte Sprache wurde eingeführt.

Art. 5 Verwendung des Ertrags

Aus Sicht der aktuellen Buchhaltung werden die Einnahmen nicht einer Reserve oder einem Fonds zugewiesen; ihre Verwendung wird auf dem Budgetweg beschlossen. In Anbetracht der neuen Rechtsgrundlagen und des Übergangs zum HRM2 ist daher ein einfacher Verweis auf die Gesetzgebung über den Finanzhaushalt der Gemeinden (GFHG und GFHV) ausreichend. Absatz 1 wurde folglich gestrichen.

Art. 6 Lieferungen

Keine inhaltlichen Änderungen. Diese Bestimmung, die unter Artikel 8 des aktuellen Reglements aufgeführt ist, wurde aus Gründen der Systematik verschoben. Zudem wurde die geschlechtergerechte Sprache eingeführt.

2. Kapitel: Bewilligungen

1. Abschnitt: Gemeinsame Bestimmungen

Der Titel des Kapitels wurde neu formuliert. Ein Abschnitt 1 wurde eingeführt, um die gemeinsamen Bestimmungen verschiedener Abstellbewilligungen zusammenzuführen.

Art. 7 Allgemeine Regeln

Diese Bestimmung greift Artikel 6 des aktuellen Reglements auf. Neben kleineren formalen Änderungen in den Absätzen 2 und 3 (Einführung der geschlechtergerechten Sprache und Streichung eines überflüssigen Verweises) wurden die Bezeichnungen «domaine public» in der französischsprachigen Version und «auf dem öffentlichen Bereich der Strasse» in der deutschsprachigen Version durch «voie publique» bzw. «öffentliche Strassen» ersetzt.

Art. 8 Bewilligungsgesuch

Diese Bestimmung entspricht Artikel 7 des aktuellen Reglements.

Art. 9 Gebühr

Absatz 1 dieser Bestimmung greift die Regel, die in Artikel 1 des aktuellen Reglements aufgeführt ist, auf und formuliert sie neu.

Absatz 2 ist neu. Diese Regel, die im aktuellen Reglement fehlt, legt den Höchstbetrag der Gebühr fest, die für die Ausstellung von Parkbewilligungen erhoben werden kann. Der Tarif wird innerhalb dieser Grenze vom Gemeinderat erlassen. Gemäss Artikel 67 Absatz 3 des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden (GFHG; SGF 140.6) muss die Finanzkommission den Kreis der Abgabepflichtigen, die Berechnungskriterien und den Höchstbetrag der Abgabe festlegen.

Gemäss der Rechtsprechung des Bundesgerichts ist die fragliche Gebühr eine Kausalabgabe für die Nutzung des öffentlichen Grundes (vgl. Urteil 2C_772/2017 E. 4 und Urteil 2C_804/210 E. 4.1). Diese wird als Gegenleistung für das Recht auf vermehrte Nutzung des öffentlichen Grundes, das dem Empfänger einer Bewilligung gewährt wird, erhoben. Da es sich um eine Kausalabgabe handelt, wird das Legalitätsprinzip weniger streng angewendet als im Steuerrecht. Bei dieser Abgabekategorie ist es nämlich zulässig, dass der Gesetzgeber der Exekutive die Zuständigkeit erteilen kann, den Betrag dafür festzulegen (vgl. oben zitierte Urteile und Rechtsprechung). Die geschuldete Abgabe für die Nutzung des öffentlichen Grundes muss dem Äquivalenzgrundsatz entsprechen, der das Willkürverbot und das Verhältnismässigkeitsprinzip in Bezug auf Kausalabgaben konkretisiert. Dieser Grundsatz verlangt insbesondere, dass die Höhe des Beitrags in einem angemessenen Verhältnis zum objektiven Wert der erbrachten Leistung steht und sich in vernünftigen Grenzen hält.

Im aktuellen Reglement ist weder für Tages- noch für Jahresparkbewilligungen ein Höchstbetrag vorgesehen. In die erste Kategorie fallen vor allem Tagesbewilligungen für das Abstellen von Fahrzeugen von Handwerkern, Hotelgästen und auch für den gelegentlichen Zugang zu Fussgängerzonen. Für diese Bewilligungen werden derzeit bis CHF 12.00 pro Tag berechnet. Da ein gewisser Spielraum nötig ist, damit der Gemeinderat die Tarife an die Preisentwicklung während der

Geltungsdauer des Reglements anpassen kann, wird vorgeschlagen, die Obergrenze für diese Art der Bewilligung auf CHF 30.00 pro Tag festzulegen.

Bei den Jahresbewilligungen handelt es sich gegenwärtig vor allem um den allgemeinen Zugang zu Fussgängerzonen, spezielle Parkvignetten für Markthändler, Ärzte, die Presse oder auch Kaminfeger. Für diese Bewilligungen werden je nach Art der Vignette CHF 50.00 bis 350.00 pro Jahr berechnet.

Was das Reglement über den Taxidienst betrifft, so sieht es derzeit vor, dass der Empfänger einer Bewilligung zum Betreiben eines Taxidienstes eine jährliche Gebühr entrichten muss, deren Höchstbetrag auf CHF 1000.00 pro Fahrzeug festgelegt ist, und dass der Gemeinderat befugt ist, den Tarif innerhalb dieser Grenze festzulegen (Art. 36). Seit mehreren Jahren wird für Taxikonzessionen des Typs A (Bahnhof und Stadt) ein einheitlicher Preis von CHF 400.00 pro Jahr berechnet.

Dieser Tarif ist deutlich zu tief – gemessen am Wert der Leistung und dem Vorteil, den dieses Standrecht Inhabern einer Bewilligung verschafft, können sie doch verglichen mit anderen Taxis auf den öffentlichen Strassen auf Kundschaft warten, ohne die Parkgebühr entrichten zu müssen. Zudem lässt die derzeitige Gebühr den CO₂-Ausstoss des benutzten Fahrzeugtyps ausser Acht. Der Gemeinderat erwägt, fortan die Gebühren für Parkbewilligungen zu differenzieren, und zwar einerseits je nach Art des Standfelds und dessen Attraktivität (Bahnhofs- oder Stadtparkfelder) und andererseits je nach Art des Fahrzeugs, das zur Ausübung der Tätigkeit benutzt wird (Fahrzeug mit oder ohne CO₂-Ausstoss).

Gemäss dem Vorentwurf des Ausführungsreglements sieht der Gemeinderat vor, den Tarif folgendermassen festzulegen:

- für Fahrzeuge ohne CO₂-Ausstoss: CHF 300.00 (Stadtfelder) bis CHF 400.00 (Bahnhofsfelder) pro Jahr;
- für die anderen Fahrzeuge: CHF 600.00 (Stadtfelder) bis CHF 800.00 (Bahnhofsfelder) pro Jahr.

Um einen Spielraum für die Anpassung der Tarife während der Gültigkeitsdauer des Reglements beizubehalten, wird vorgeschlagen, den Höchstbetrag für Jahresparkbewilligungen auf CHF 1500.00 festzulegen. Dies entspricht, im Falle von Taxistandbewilligungen, einer Erhöhung von CHF 500.00 gegenüber dem gegenwärtig im Reglement über den Taxidienst vorgesehenen Höchstarif (CHF 1000.00), der vor über 30 Jahren (1989) festgelegt wurde.

Der vorgeschlagene Tarif liegt im Mittel der angewendeten Tarife für Taxiplatzbewilligungen. Zum Vergleich: Die Gebühr für eine Jahresbewilligung mit Standrecht auf öffentlichem Grund liegt derzeit bei CHF 1400.00 in Genf und CHF 800.00 in Lausanne. In Bulle, Neuenburg und Sitten liegt die Höchstgrenze der Gebühr derzeit bei CHF 1000.00.

Abschnitt 2: Taxis

Ein Abschnitt 2 wurde eingeführt für Sonderregeln in Bezug auf das Abstellen von Taxis.

Art. 10 Grundsätze

Hierbei handelt es sich um eine neue Bestimmung, welche die Grundsätze für Standplatzbewilligungen für Taxis festlegt. Die Verteilbedingungen und -modalitäten für Taxibewilligungen werden vom Gemeinderat im Ausführungsreglement festgelegt.

Absatz 1 ermächtigt den Gemeinderat, Felder zu bestimmen, die ausschliesslich dem Abstellen von Taxis vorbehalten sind. Gegenwärtig sind dies 19 Felder, davon 9 Plätze beim Bahnhof und 10 Plätze auf dem übrigen Gemeindegebiet. Diese Anzahl wird derzeit als bedarfsgerecht betrachtet und soll daher vorerst beibehalten werden (Art. 4 Abs. 1 des Ausführungsreglements).

Absatz 2 legt den Grundsatz fest, dass die Anzahl und Dauer der Bewilligungen beschränkt sind, um ein reibungsloses Funktionieren des Dienstes zu gewährleisten. Die Beschränkung der Anzahl Bewilligungen ist ein Grundsatz, der bereits im aktuellen Reglement aufgeführt ist (Art. 8 Abs. 2 des Reglements über den Taxidienst). Eine solche Beschränkung ist unerlässlich und soll eine Überbelegung von Taxistandplätzen, deren Anzahl ebenfalls beschränkt sind, verhindern. Was die Dauer der Bewilligungen betrifft, so ist vorgesehen, dass diese derjenigen der kantonalen Bewilligungen entspricht, also höchstens 5 Jahre (Art. 10 Abs. 1 des Ausführungsreglements).

Absatz 3, der sich auf das Verfahren der Bewilligungserteilung bezieht, greift die in Art. 195 Abs. 2 MobG festgelegte Regel auf. Wer eine Standplatzbewilligung beanspruchen möchte, muss zuvor die erforderlichen kantonalen Bewilligungen zur Ausübung seiner Tätigkeit einholen (Taxiausweis und Taxifahrzeugbewilligung). Die Standplatzbewilligungen werden nach Abschluss eines Publikationsverfahrens an diejenigen Kandidaten erteilt, deren Gesuch die in Artikel 9 des Ausführungsreglements festgelegten Bedingungen für die Erteilung erfüllt. Um sicherzustellen, dass die Einführung dieses neuen Systems nicht Selbstständige und Taxiunternehmen benachteiligt, die derzeit tätig und im Besitz einer Konzession auf Gemeindegebiet sind (einige von ihnen seit sehr vielen Jahren), wird eine Übergangsbestimmung eingeführt, damit sie vorrangig eine Bewilligung erhalten, wenn sie ein Gesuch dafür einreichen, das den vorgeschriebenen Anforderungen entspricht (vgl. Art. 16 des Ausführungsreglements). Ist die festgelegte Höchstzahl an Bewilligungen erreicht, werden die bisher noch nicht berücksichtigten Kandidaten auf einer Warteliste eingetragen, damit sie eine Bewilligung erhalten, wenn eine frei wird (Art. 11 des Ausführungsreglements). Nach Ablauf der Bewilligung müssen die Gesuchsteller ein neues Gesuch einreichen und können ihre Bewilligung erneuern lassen, wenn sie die Bedingungen für die Erteilung erfüllen (Art. 10 des Ausführungsreglements). Dieses System findet auch in zahlreichen anderen Schweizer Städten Anwendung, unter anderem in Genf.

Absatz 4 ermächtigt den Gemeinderat, die Höchstzahl der Bewilligungen auf Grundlage des periodisch überprüften Bedarfs festzulegen und in einem Ausführungsreglement die Bedingungen und Modalitäten der Zuteilung zu bestimmen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt und in Übereinstimmung mit der festgelegten Obergrenze in der interkommunalen Vereinbarung über den Taxidienst vom 13. März 1989 (die 2024 aufgelöst wurde), liegt die Höchstzahl an Taxikonzessionen des Typs A, die in der Stadt Freiburg ausgestellt werden dürfen, bei 30. Diese Konzessionen verteilen sich heute auf 13 «Bahnhofs»-Konzessionen (7 Selbstständige, 2 Gesellschaften mit je 2 Konzessionen und 2 vakanten Konzessionen) und 17 «Stadt»-Konzessionen (eine Gesellschaft verfügt über 7 Konzessionen, die 10 anderen sind vakant infolge der Geschäftsaufgabe der Taxi-Fribourg, Wielandbus AG Ende 2022).

Der Gemeinderat erwägt, diese Beschränkung auf 30 Bewilligungen wie auch die Aufteilung der Bewilligungen in «Bahnhof» und «Stadt» vorerst beizubehalten, da dies immer noch dem gegenwärtigen Bedarf zu entsprechen scheint. Diese Zahl könnte jedoch angepasst werden, wenn sich die Situation verändert oder die Umstände es erfordern.

Absatz 5 setzt den Vorschlag Nr. 27 um, indem er den Grundsatz festlegt, dass nur Fahrzeuge, die kein CO₂ ausstossen, Anspruch auf die Erteilung einer Bewilligung haben. Gemäss Artikel 18 (Übergangsbestimmung) wird diese Verpflichtung jedoch erst am 1. Januar 2030 in Kraft treten.

Der dem Gemeinderat am 11. Januar 2021 übergebene Vorschlag Nr. 27, eingereicht von Caroline Chopard, Monica Mendez, Fabienne Menétrey, Oliver Collaud (Grüne), Marc Vonlanthen (SP) und Julien Vuilleumier (Grüne), verlangte eine Änderung des Reglements über den Taxidienst für Taxis ohne CO₂-Ausstoss. Die Verfasserinnen und Verfasser dieses Vorschlags forderten die Einführung einer Bestimmung, die vorsieht, dass alle für den Taxidienst verwendeten Fahrzeuge ab dem 1. Januar 2025 kein CO₂ mehr ausstossen dürfen. Sie wiesen darauf hin, dass die Dekarbonisierung der Kraftstoffe für

Taxidienste eine einfache Massnahme sei, die von der Stadt leicht eingeführt werden kann, indem die Anforderungen für zugelassene Fahrzeuge geändert werden (Art. 18 des Reglements). In Anbetracht der regelmässigen Erneuerung eines Taxifuhrparks (durchschnittlich alle 4 bis 6 Jahre) schätzten sie, dass sich die Forderung an die in Freiburg tätigen Unternehmen, bis 2025 Fahrzeuge ohne CO₂-Ausstoss zu verwenden, problemlos in deren Planung einfügen lasse und als wirtschaftlich tragbar erweisen könne. Solche Automobile (elektrisch oder wasserstoffbetrieben) sind bereits heute zu einem wettbewerbsfähigen Preis auf dem Markt erhältlich und das Angebot dürfte in den kommenden Jahren stark wachsen. Um jedoch sicherzustellen, dass mit dieser Änderung kein Unternehmen gefährdet wird, schlugen sie vor, bei Vorliegen wirtschaftlich zwingender Gründe den Betroffenen eine Verlängerung der oben genannten Frist um ein Jahr zu gewähren, die einmalig um sechs Monate verlängert werden kann. Die Internalisierung der Dekarbonisierungskosten in das Verbraucher-/Kundenverhalten wäre möglich durch eine Anhebung des Tarifs, die gemäss Artikel 33 des Reglements in die Zuständigkeit des Gemeinderats fällt. Schliesslich schlugen die Verfasserinnen und Verfasser der Initiative als Anreiz vor, dass Bewilligungsinhaber, die schon vor dem festgelegten Ablauf der Frist die neuen Anforderungen erfüllen, bis am 31. Dezember 2024 von der Bezahlung der Gebühr (Art. 36 des Reglements) befreit werden sollen.

Wie bereits erläutert, liegt die Zuständigkeit für die Verwendung eines Fahrzeugs zum Taxidienst (Taxifahrzeugbewilligung) mittlerweile nicht mehr bei der Gemeinde, sondern beim Kanton (GePoA). Artikel 194 des Mobilitätsgesetzes (über die Taxifahrzeugbewilligung) sieht keine speziellen Anforderungen an die Art des Fahrzeugs vor, das für die Ausübung der Tätigkeit verwendet werden soll (mit Verbrennungsmotor, Elektro-, Wasserstoff- oder Hybridantrieb). Artikel 203 Absatz 2 des Mobilitätsgesetzes bestimmt jedoch, dass der Staat den berufsmässigen Personentransport mit umweltfreundlichen Fahrzeugen unterstützen kann, insbesondere indem er sie von der Gebührenpflicht ausnimmt oder die Gebühren reduziert. Auf dieser Grundlage beschloss der Staatsrat im Rahmen des Mobilitätsreglements, bei der Erteilung dieser Bewilligung einen differenzierten Gebührentarif festzulegen, der von der Antriebsart des Fahrzeugs abhängt (Art. 124 Abs. 1 Bst. b MobR).

Die Tatsache, dass die Taxifahrzeugbewilligung nicht mehr in die Zuständigkeit der Gemeinde fällt und dass der Kanton keine Verpflichtung vorgesehen hat, für die Ausübung des Taxidienstes ein umweltfreundliches Fahrzeug zu besitzen, hindert die Gemeinde nicht daran, einen Schritt weiter zu gehen und im Sinne der Nachhaltigkeit zu verlangen, dass nur noch Fahrzeuge, die kein CO₂ ausstossen, die Erteilung einer Bewilligung zur Nutzung der Standplätze, die sich auf Gemeindegebiet befinden, beanspruchen können. Es wird daher vorgeschlagen, auf den Vorschlag Nr. 27 einzugehen und alle Taxibetreiber, die auf den dafür vorgesehenen Feldern auf den öffentlichen Strassen parkieren möchten, dazu zu verpflichten, über ein Fahrzeug zu verfügen, das kein CO₂ ausstösst. Auch die Stadt Lausanne und die Nachbargemeinden haben in ihrem interkommunalen Reglement, das 2021 in Kraft getreten ist, eine solche Anforderung eingeführt und den Betroffenen eine Frist bis 2025 auferlegt, unter bestimmten Bedingungen verlängerbar bis 2027, um der Verpflichtung nachzukommen.

Es ist anzumerken, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt nahezu alle Inhaber einer kommunalen Taxiplateaubewilligung Hybridfahrzeuge nutzen (16 Hybridfahrzeuge, ein Fahrzeug mit Wasserstoffantrieb und ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor). Das Fehlen von Elektrofahrzeugen im gegenwärtigen Fuhrpark der Taxis erklärt sich insbesondere durch die sehr beschränkte Anzahl verfügbarer Ladestationen auf den öffentlichen Strassen, den hohen Preis dieses Fahrzeugtyps sowie dessen geringe Reichweite. Eine ausreichend lange Übergangsfrist ist daher unumgänglich, bevor diese Verpflichtung allen Taxis auferlegt werden kann, mit denen auf den für sie vorgesehenen Feldern parkiert werden möchte. Da die vorliegende Revision voraussichtlich im Laufe des Jahres 2025 in Kraft treten wird, erscheint es angebracht, diese Verpflichtung ab dem 1. Januar 2030 aufzuerlegen (vgl.

Art. 10 Abs. 5 und Art. 18 Abs. 1), was den Betroffenen 5 Jahre Zeit lässt, um die Anschaffung eines neuen Fahrzeugs zu planen.

In der Zwischenzeit sollten Massnahmen vorgesehen werden, die einen schrittweisen Übergang zu dekarbonisierten Taxis fördert. Zu diesem Zweck wird vorgeschlagen, dass bis zum 31. Dezember 2029 Standplatzbewilligungen vorrangig Fahrzeugen ohne CO₂-Ausstoss erteilt werden (vgl. Art. 18 Abs. 2 des Reglements und Art. 9 Abs. 2 des Ausführungsreglements). Diese Regel wird es ermöglichen, bei den Gesuchen eine Auswahl vorzunehmen und den Gesuchstellern einen Anreiz zu bieten, ein solches Fahrzeug zu erwerben. So werden Gesuchsteller priorisiert, die über ein Elektro- oder Wasserstoff-Fahrzeug verfügen, anschliessend jene mit einem Hybridfahrzeug und zuletzt die Halter eines anderen Fahrzeugtyps (Verbrennungsmotor).

Parallel dazu und wie bereits erwähnt (vgl. Erläuterung zu Art. 9 Abs. 2) sieht der Gemeinderat vor, einen differenzierten Tarif einzuführen, indem er Fahrzeugen, die kein CO₂ ausstossen (Fahrzeugen, die ausschliesslich mit elektrischem Strom oder Wasserstoff betrieben werden), eine tiefere Gebühr berechnet und eine höhere Gebühr den anderen Fahrzeugtypen (Hybridfahrzeugen und Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor).

Tritt die Verpflichtung, ein Fahrzeug zu besitzen, das kein CO₂ ausstösst, in Kraft (2030), wird die differenzierte Gebühr abgeschafft, und es wird eine einheitliche Gebühr im Ausführungsreglement festgelegt.

Der Vorschlag Nr. 27 ist damit erledigt.

3. Kapitel: Ausführungsmassnahmen und Sanktionen

Art. 11 Ausführungsmassnahmen A) Sicherstellung a) Allgemeine Regel

Diese Bestimmung entspricht Artikel 9 des aktuellen Reglements. Im aktuellen Absatz 1 nimmt die Bestimmung Bezug auf den öffentlichen Grund und auf den öffentlich genutzten privaten Grund. Da in Artikel 1 des Reglements der Begriff «domaine public» bzw. «öffentlicher Bereich der Strasse» durch den Begriff «voie publique» bzw. «öffentliche Strassen» ersetzt wurde, der sowohl den öffentlichen als auch den öffentlich genutzten privaten Grund einschliesst, sollte dieser Begriff der öffentlichen Strasse auch in dieser Bestimmung eingeführt werden.

Zudem wurden Fehler korrigiert und die geschlechtergerechte Sprache eingeführt.

Art. 12 b) Herausgabe und Kosten

Diese Bestimmung entspricht Artikel 10 des aktuellen Reglements.

Es ist angebracht, Absatz 4 dieser Bestimmung betreffend die Modalitäten der Versteigerung von Fahrzeugen, die seit einem Jahr sichergestellt sind, zu korrigieren. Ein einfacher Verweis auf die anwendbare kantonale Gesetzgebung ist ausreichend.

Darüber hinaus wurde die geschlechtergerechte Sprache eingeführt.

Art. 13 B) Andere Massnahmen

Diese Bestimmung entspricht Artikel 11 des aktuellen Reglements.

Art. 14 Strafen

Diese Bestimmung greift Artikel 12 des aktuellen Reglements auf. Der höhere Betrag der Busse (CHF 1000.00) wurde gemäss dem Gesetz über die Gemeinden (Art. 84 Abs. 2 GG) angepasst.

4. Kapitel: Anwendung und Rechtsmittel

Art. 15 Anwendung

Diese Bestimmung entspricht Artikel 13 des aktuellen Reglements. Die Formulierung wurde an die gegenwärtigen reglementarischen Anforderungen angepasst.

Art. 16 Rechtsmittel

Diese Bestimmung entspricht Artikel 14 des aktuellen Reglements. Die Formulierung wurde an die gegenwärtigen reglementarischen Anforderungen angepasst. Darüber hinaus wurde die geschlechtergerechte Sprache eingeführt.

5. Kapitel: Übergangs- und Schlussbestimmungen

Art. 17 Übergangsbestimmungen

Wie in der Erläuterung zu Artikel 10 Absatz 5 dargelegt, ist diese Bestimmung erforderlich, um eine Übergangsregelung einzuführen, die zwischen dem Inkrafttreten des Reglements und dem Datum, an dem alle Fahrzeuge, für die eine Standplatzbewilligung gewünscht wird, kein CO₂ mehr ausstossen dürfen (d. h. am 1. Januar 2030 gemäss Art. 10 Abs. 5), Anwendung findet. Absatz 2 legt die Regel fest, nach der Bewilligungen innerhalb dieser Zeitspanne vorrangig Fahrzeugen ohne CO₂-Ausstoss erteilt werden.

Art. 18 Aufhebung und Inkrafttreten

Die Aufhebung des Reglements vom 28. Januar 1991 bedarf keiner Erläuterung.

Das revidierte Reglement muss so schnell wie möglich in Kraft treten, da die durch das Mobilitätsgesetz festgelegte zweijährige Übergangsfrist am 1. Januar 2025 zu Ende geht. Der Gemeinderat legt das Datum des Inkrafttretens fest, sobald das vom Generalrat verabschiedete Reglement von der RIMU genehmigt worden ist.

Art. 19 Referendum

Hierbei handelt es sich um eine Standardbestimmung.

5. Finanzielle Auswirkungen

5.1. Initiative «Die erste Stunde Parkieren ist gratis in Freiburg»

Auf der Grundlage der erfassten Parkierdauer in den verschiedenen Tarifzonen wird der jährliche Einnahmeverlust auf allen betroffenen Parkplätzen auf 3,6 Millionen Franken geschätzt.

Die Umsetzung der Initiative hat daher eine äusserst hohe finanzielle Auswirkung. 2023 brachte das gebührenpflichtige Parkieren über 4 Millionen Franken ein. Diese Einnahmen verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Parkzonen:

	Einnahmen	Durchschnittliche Parkierdauer	Einnahmen für die Dauer von > 60 Min.	Einnahmeverlust
Zone 1	241 253.00	33 Min.	0.00	241 253.00
Zone 3	1 974 031.00	62 Min.	63 678.00	1 910 352.00
Zone 4	1 571 136.00	78 Min.	362 569.00	1 208 566.00
Zone 6	87 631.00	67 Min.	9 155.00	78 475.00
Zone 10	233 061.00	84 Min.	66 589.00	166 472.00
Total	4 107 112.00	-	501 991.00	3 605 118.00

Die kostenlose erste Parkierungsstunde wird gemäss dieser Statistik und unter Vorbehalt eines veränderten Verhaltens der Automobilisten zu einem geschätzten Verlust an Parkuhreinnahmen von ungefähr 3,6 Millionen Franken pro Jahr führen. Auch wenn es sehr schwierig abzuschätzen ist, besteht die Möglichkeit, dass die Zahl an Ordnungsbussen ebenfalls sinken wird. Es könnte nämlich sein, dass ein Teil der Automobilisten, die bisher die Parkuhr nicht betätigt haben, um die Parkgebühr zu umgehen, in Zukunft eher geneigt sind, dies nicht mehr zu tun, was zu weniger Ordnungsbussen für diese Art von Verstoss führen könnte und demzufolge auch zu weniger Einnahmen durch Ordnungsbussen.

Die mit der technischen Umsetzung der neuen Bepreisung einhergehenden Kosten (Anpassung der Tarifprogrammierung der 245 betroffenen Parkuhren und der 5 Applikationen für bargeldloses Bezahlen) betragen etwa CHF 5000.00.

5.2. Taxis

Die Revision der Regeln in Bezug auf das Abstellen von Taxis hat keine finanziellen Auswirkungen.

6. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Gemeinderat, die Revision des Reglements über das Abstellen der Fahrzeuge auf den Öffentlichen Strassen anzunehmen und das Reglement über den Taxidienst aufzuheben.

Es verbleiben hochachtungsvoll.

IM NAMEN DES GEMEINDERATS DER STADT FREIBURG

Der Stadtammann:



Thierry Steiert



Der Stadtschreiber:



David Stulz

Règlement sur le stationnement des véhicules sur la voie publique (du JJ MMM 2025)

Le Conseil général de la Ville de Fribourg

Vu :

- la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR ; RS 741.0);
- la loi du 12 novembre 1981 d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LALCR ; RSF 781.1);
- l'ordonnance du Conseil d'Etat du 22 mai 2012 déléguant à la commune de Fribourg des compétences en matière routière (RSF 741.17);
- la loi sur la mobilité du 5 novembre 2021 (LMob ; RSF 780.1) et son règlement d'exécution du 20 décembre 2022 (RMob ; RSF 780.11);
- la loi du 4 février 1972 sur le domaine public (LDP; RSF 750.1);
- la loi du 25 septembre 1980 sur les communes (LCo; RSF 140.1);
- le Message du Conseil communal n° 49 du 16 décembre 2024;
- le rapport de la Commission financière,

adopte les dispositions suivantes :

Chapitre premier : Généralités

Objet **Art. 1** Le présent règlement régit le stationnement des véhicules sur la voie publique.

Zones - fixation **Art. 2** ¹ Les zones soumises à taxes sont introduites et signalées conformément à la législation sur la circulation routière.

² La taxe est fixée en fonction de la durée et de l'endroit du stationnement.

Tarif	<p>Art. 3 ¹ Le maximum de la taxe est de 3 francs par heure.</p> <p>² La première heure de stationnement est gratuite. Cette gratuité n'est toutefois pas applicable aux places de stationnement situées aux abords immédiats de la gare principale.</p> <p>³ Le Conseil communal arrête le tarif de la taxe dans les limites fixées par le présent règlement.</p> <p>⁴ Dans les parkings financés ou subventionnés par les fonds publics, un tarif différencié peut être appliqué aux habitant-e-s de la Commune.</p>
-------	---

Débiteur-trice	<p>Art. 4 La taxe est due par le conducteur ou la conductrice ou le détenteur ou la détentrice du véhicule en stationnement.</p>
----------------	---

Affectation du produit	<p>Art. 5 L'affectation du produit est décidée par voie budgétaire, conformément à la législation sur les finances communales.</p>
------------------------	---

Livraisons	<p>Art. 6 Le Conseil communal est habilité à limiter les arrêts pour livraisons en fonction des conditions de circulation, conformément à la législation sur la circulation routière.</p>
------------	--

Chapitre 2 : Autorisations

Section 1 : Dispositions communes

Règles générales	<p>Art. 7 ¹ Le stationnement de certains véhicules sur la voie publique peut être soumis à une autorisation du Conseil communal, conformément à la législation spéciale.</p> <p>² Dans des cas spéciaux, notamment pour des personnes en situation de handicap, des client-e-s d'hôtels, des véhicules privés utilisés à titre professionnel, des exposant-e-s de</p>
------------------	--

foires ou marchés, l'autorisation peut être octroyée à titre précaire.

³ Le stationnement prolongé d'une caravane ou d'une installation analogue, est soumis à autorisation. L'autorisation ne peut dépasser la durée d'un mois.

⁴ L'octroi d'autorisation pour stationnement prolongé dans les zones bleues est régi par la réglementation spéciale.

Demande
d'autorisation

Art. 8 La demande d'autorisation doit être adressée au service désigné par le Conseil communal.

Taxe

Art. 9 ¹ L'autorisation est soumise à une taxe d'utilisation dont le montant est fixé par le Conseil communal dans les limites du présent règlement.

² La taxe des autorisations journalières ne peut dépasser 30 francs alors que la taxe annuelle ne peut dépasser 1500 francs.

Section 2 : Taxis

Principes

Art. 10 ¹ Le Conseil communal détermine les cases de stationnement dédiées exclusivement aux taxis.

² Les autorisations de stationnement de taxis sont limitées en nombre et en durée, en vue d'assurer un bon fonctionnement du service.

³ Les autorisations sont délivrées, sur requête, de manière non discriminatoire et transparente aux personnes qui bénéficient des autorisations cantonales nécessaires.

⁴ Le Conseil communal fixe le nombre maximal d'autorisations en fonction des besoins évalués périodiquement et édicte dans un règlement d'application les conditions et modalités d'attribution.

⁵ Seuls les véhicules n'émettant pas de CO₂ peuvent prétendre à l'octroi d'une autorisation.

Chapitre 3 : Mesures d'exécution et sanctions

A) Mise en
fourrière
a) Règle générale

Art. 11 ¹ Les véhicules parqués de manière illicite sur la voie publique peuvent être évacués et mis en fourrière aux frais de l'obligé-e (conducteur et conductrice ou détenteur et détentrice).

² Sont notamment considérés comme parqués de manière illicite :

- a) les véhicules parqués en violation de prescriptions générales ou locales;
- b) les véhicules gênant l'accès à une propriété ou la circulation y compris celle des piétons et des cyclistes;
- c) les véhicules dépourvus de plaque de contrôle (art. 20 al. 1, OCR) ou contrevenant à une interdiction de stationnement nocturne;
- d) les véhicules parqués malgré un ordre d'évacuation nécessité en particulier par des travaux (génie civil, nettoyage, déblaiement, etc.) ou des manifestations.

³ Les dispositions du présent chapitre sont aussi applicables aux véhicules parqués au même endroit pendant plus d'un mois et dont le détenteur ou la détentrice ne peut être identifié ou retrouvé.

b) Restitution et
frais

Art. 12 ¹ En règle générale la restitution d'un véhicule n'a lieu qu'après le paiement de tous les frais, ou le dépôt de sûretés.

² Les frais de garde sur une place communale font l'objet d'une taxe forfaitaire tenant compte de la catégorie du véhicule, jusqu'à un montant de 200 francs par jour. Le Conseil communal arrête le tarif de la taxe.

³ Les autres frais, notamment de transport, de garde dans un garage, de vacation de la Police cantonale, de recherches, d'enchères, doivent en outre être acquittés au prix coûtant ou aux prix fixés par les tarifs cantonaux.

⁴ Si, après sommation publique, le détenteur ou la détentrice demeure introuvable, le véhicule peut être vendu aux enchères publiques, dans le délai légal d'une année, selon les modalités prévues par la législation cantonale, sans préjudice de l'acquittement des divers frais.

⁵ Pour le surplus, les dispositions des articles 720 à 722 du code civil suisse sur les choses trouvées sont applicables.

B) Autres mesures **Art. 13** Le Conseil communal peut en outre prendre les mesures prévues par la législation sur les communes (art. 85 LCo) et par la législation spéciale.

Pénalités **Art. 14**¹ Les infractions aux prescriptions du présent règlement sont réprimées conformément à la législation sur les communes, par une amende de 20 à 1000 francs.

² Est réservé l'application de la législation spéciale, notamment la législation sur les amendes d'ordre en matière de circulation routière.

Chapitre 4 : Application et voies de droit

- Application **Art. 15**¹ Le Conseil communal est chargé de l'application du présent règlement. Il peut déléguer au Service en charge de la police locale la compétence de rendre des décisions.
- ² Le Conseil communal prend les mesures d'organisation, de surveillance et d'exécution nécessaires à l'accomplissement des tâches visées par le présent règlement.
- ³ Le Conseil communal peut adopter des directives en application du présent règlement.
- Voies de droit **Art. 16**¹ Toute décision prise en application du présent règlement par un Service subordonné au Conseil communal peut faire l'objet d'une réclamation auprès du Conseil communal dans les 30 jours dès sa notification.
- ² Les décisions du Conseil communal peuvent faire l'objet, dans les 30 jours, d'un recours au Préfet ou à la Préfète.
- ³ Les voies de droit instituées par la législation spéciale sont en outre réservées.

Chapitre 5 : Dispositions transitoires et finales

- Dispositions transitoires **Art. 17**¹ L'obligation prévue à l'article 10 al. 5 entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2030.
- ² Dans l'intervalle, les autorisations sont octroyées prioritairement aux véhicules sans émissions de CO₂.
- Abrogation et entrée en vigueur **Art. 18**¹ Le règlement sur le stationnement des véhicules sur la voie publique du 28 janvier 1991 est abrogé.
- ² Le Conseil communal fixe l'entrée en vigueur du présent règlement.

Referendum **Art. 19** Le présent règlement peut faire l'objet d'une demande de référendum, conformément à l'article 52 LCo.

Adopté par le Conseil général de la Ville de Fribourg le **jj.mm.**2025

AU NOM DU CONSEIL GENERAL DE LA VILLE DE FRIBOURG

Le Président :

Le Secrétaire de Ville adjoint :

Simon Murith

Mathieu Maridor

Approuvé par la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement, le **jj.mm.**2025

Le Conseiller d'Etat, Directeur :

Jean-François Steiert

Règlement sur le stationnement des véhicules sur la voie publique (310.1)

Ancien règlement	Règlement révisé
<p style="text-align: right;">310.1</p> <p style="text-align: center;">REGLEMENT SUR LE STATIONNEMENT DES VEHICULES SUR LA VOIE PUBLIQUE (du 28 janvier 1991)</p> <p style="text-align: center;">VILLE DE FRIBOURG</p> <p>Le Conseil général de la Ville de Fribourg vu :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR) et ses dispositions fédérales et cantonales d'exécution, en particulier ; - l'ordonnance fédérale du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR) ; - l'arrêté du Conseil d'Etat du 22 mars 1977 concernant la compétence de la Commune de Fribourg en matière de restrictions de circulation et de signalisation ; - la loi du 12 novembre 1981 d'application de la législation fédérale sur la circulation routière et ses dispositions d'exécution ; - la loi du 15 décembre 1967 sur les routes ; - la loi du 4 février 1972 sur le domaine public ; - la loi du 25 septembre 1980 sur les communes (LCo) et son règlement d'exécution du 28 décembre 1981 ; - le message du Conseil communal n° 78 du 30 octobre 1990 ; - le rapport de la Commission spéciale. 	<p style="text-align: right;">310.1</p> <p style="text-align: center;">REGLEMENT SUR LE STATIONNEMENT DES VEHICULES SUR LA VOIE PUBLIQUE (du xx.yy.2025)</p> <p style="text-align: center;">VILLE DE FRIBOURG</p> <p>Le Conseil général de la Ville de Fribourg vu :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR) (RS 741.0) ; - la loi du 12 novembre 1981 d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LALCR ; RSF 781.1) ; - l'ordonnance du 22 mai 2012 déléguant à la commune de Fribourg des compétences en matière routière ; - la loi sur la mobilité du 5 novembre 2021 (LMob) (RSF 780.1) et son règlement d'exécution du 20 décembre 2022 (RMob) (RSF 780.11) ; - la loi du 4 février 1972 sur le domaine public (LDP) (RSF 750.1) ; - la loi du 25 septembre 1980 sur les communes (LCo) ; - le message du Conseil communal n° 49 du 16 décembre 2024 ; - le rapport de la Commission financière ;
<p style="text-align: center;"><i>Chapitre premier</i></p> <p style="text-align: center;">DISPOSITIONS GENERALES</p> <p style="text-align: center;">I. En général</p>	<p style="text-align: center;">Chapitre premier : Généralités</p>
<p>Article premier <i>Principe</i></p> <p>Le stationnement des véhicules sur le domaine public peut faire l'objet de taxe. Il peut être soumis à autorisation.</p>	<p>Article premier <i>Objet</i></p> <p>Le présent règlement régit le stationnement des véhicules sur la voie publique.</p>

II. Taxes	
<p><i>Art. 2 Zone-fixation</i></p> <p>¹ Les zones à taxes sont introduites et signalées conformément à la législation sur la circulation routière.</p> <p>² La taxe est fixée en fonction de la durée et de l’endroit de stationnement.</p>	<p><i>Art. 2 Zone-fixation</i></p> <p>¹ Les zones à taxes sont introduites et signalées conformément à la législation sur la circulation routière.</p> <p>² La taxe est fixée en fonction de la durée et de l’endroit de stationnement.</p>
<p><i>Art. 3 Tarif</i></p> <p>¹ Le maximum de la taxe est de 3 francs par heure</p> <p>² Le Conseil communal arrête le tarif de la taxe dans les limites fixées par le présent règlement.</p> <p>³ Dans les parkings financés ou subventionnés par les fonds publics, un tarif différencié peut être appliqué aux habitants de la Commune.</p>	<p><i>Art. 3 Tarif</i></p> <p>¹ Le maximum de la taxe est de 3 francs par heure.</p> <p>² La première heure de stationnement est gratuite. Cette gratuité n’est toutefois pas applicable aux places de stationnement situées aux abords immédiats de la gare principale.</p> <p>³ Le Conseil communal arrête le tarif de la taxe dans les limites fixées par le présent règlement.</p> <p>⁴ Dans les parkings financés ou subventionnés par les fonds publics, un tarif différencié peut être appliqué aux habitant-e-s de la Commune.</p> <p><i>Art. 4 Débit-eur-trice</i></p> <p>La taxe est due par le conducteur ou la conductrice ou le détenteur ou la détentrice du véhicule en stationnement.</p>

<p>Art. 5 <i>Affectation du produit</i></p> <p>¹ Le produit de la taxe est affecté :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) à la couverture des frais liés aux places ou parkings publics, notamment : <ul style="list-style-type: none"> - l’entretien, l’exploitation et la mise à disposition des places et systèmes de contrôle ; - le traitement du personnel chargé de la gestion, de l’entretien et de la surveillance de ces places et parkings ou de terrains pour des places et parkings ; - l’amortissement des investissements consacrés à la construction et à l’acquisition de places de parkings ou de terrains pour des places et des parkings ; b) ensuite au subventionnement de places et parkings privés, mais ouvert au public ; c) et à la promotion des transports en commun. <p>² L’affectation du produit est décidée par voie budgétaire, conformément à la législation sur les communes.</p>	<p>Art. 5 <i>Affectation du produit</i></p> <p>L’affectation du produit est décidée par voie budgétaire, conformément à la législation sur les finances communales.</p>
<p style="text-align: center;">I. Autorisations</p> <p>Art. 6 <i>Règles générales</i></p> <p>¹ Le stationnement de certains véhicules sur le domaine public peut être soumis à une autorisation du Conseil communal, conformément à la législation spéciale.</p> <p>² Dans des cas spéciaux, notamment pour des handicapés, des clients d’hôtels, des véhicules privés utilisés à titre professionnel, des exposants de foires ou de marchés, l’autorisation peut être octroyée à titre précaire.</p> <p>³ Le stationnement prolongé d’une caravane, d’un “camping-car” ou d’une installation analogue, est soumis à autorisation, conformément à la législation sur l’aménagement du territoire et les constructions. L’autorisation ne peut dépasser la durée d’un mois.</p> <p>⁴ L’octroi d’autorisation pour stationnement prolongé dans les zones bleues est régi par la réglementation spéciale.</p> <p>Art. 7 <i>Demande d’autorisation</i></p> <p>La demande d’autorisation doit être adressée au service désigné par le Conseil communal.</p>	<p style="text-align: center;">Chapitre 2 : Autorisations Section 1 : Disposition communes</p> <p>Art. 7 <i>Règles générales</i></p> <p>¹ Le stationnement de certains véhicules sur la voie publique peut être soumis à une autorisation du Conseil communal, conformément à la législation spéciale.</p> <p>² Dans des cas spéciaux, notamment pour des personnes en situation de handicap, des clients d’hôtels, des véhicules privés utilisés à titre professionnel, des exposant-e-s de foires ou de marchés, l’autorisation peut être octroyée à titre précaire.</p> <p>³ Le stationnement prolongé d’une caravane ou d’une installation analogue est soumis à autorisation. L’autorisation ne peut dépasser la durée d’un mois.</p> <p>⁴ L’octroi d’autorisation pour stationnement prolongé dans les zones bleues est régi par la réglementation spéciale.</p> <p>Art. 8 <i>Demande d’autorisation</i></p> <p>La demande d’autorisation doit être adressée au service désigné par le Conseil communal.</p>

<p>Art. 8 Livraisons</p> <p>Le Conseil communal est habilité à limiter les arrêts pour livraisons en fonction des conditions de circulation, conformément à la législation sur la circulation routière.</p>	<p>Art. 6 Livraisons</p> <p>Le Conseil communal est habilité à limiter les arrêts pour livraisons en fonction des conditions de circulation, conformément à la législation sur la circulation routière.</p> <p>Art. 9 Taxe</p> <p>¹ L'autorisation est soumise à une taxe d'utilisation dont le montant est fixé par le Conseil communal dans les limites du présent règlement.</p> <p>² La taxe des autorisations journalières ne peut dépasser 30 francs alors que la taxe annuelle ne peut dépasser 1500 francs.</p> <p style="text-align: center;">Section 2 : Taxis</p> <p>Art. 10 Principes</p> <p>¹ Le Conseil communal peut déterminer des cases de stationnement dédiées exclusivement aux taxis.</p> <p>² Les autorisations de stationnement de taxis sont limitées en nombre et en durée, en vue d'assurer un bon fonctionnement du service.</p> <p>³ Les autorisations sont délivrées, sur requête, de manière non discriminatoire et transparente aux personnes qui bénéficient des autorisations cantonales nécessaires.</p> <p>⁴ Le Conseil communal fixe le nombre maximal d'autorisations en fonctions des besoins évaluées périodiquement et édicte dans un règlement d'application les conditions et modalités d'attribution.</p> <p>⁵ Seuls les véhicules n'émettant pas de CO₂ peuvent prétendre à l'octroi d'une autorisation.</p>
<p style="text-align: center;"><i>Chapitre deuxième</i> DISPOSITIONS COMMUNES</p> <p>Art. 9 Mesures d'exécution A) Mise en fourrière a) Règle générale</p> <p>¹ Les véhicules parqués de manière illicite sur le domaine public ou sur des terrains privés ouverts au public peuvent être évacués et mis en fourrière aux frais de l'obligé (conducteur ou détenteur).</p> <p>² Sont notamment considérés comme parqués de manière illicite :</p>	<p style="text-align: center;">Chapitre 3 : Mesures d'exécution et sanctions</p> <p>Art. 11 Mesures d'exécution A) Mise en fourrière a) Règle générale</p> <p>¹ Les véhicules parqués de manière illicite sur la voie publique peuvent être évacués et mis en fourrière aux frais de l'obligé-e (conducteur et conductrice ou détenteur et détentrice).</p> <p>² Sont notamment considérés comme parqués de manière illicite :</p>

<p>a) les véhicules en violation de prescriptions générales ou locales ;</p> <p>b) les véhicules gênant l'accès à une propriété ou la circulation y compris celle des piétons et des cyclistes ;</p> <p>c) les véhicules dépourvus de plaque de contrôle (art. 20 al. 1, OCR) ou contrevenant à une interdiction de stationnement nocturne ;</p> <p>d) les véhicules parqués malgré un ordre d'évacuation nécessité en particulier par des travaux (génie civil, nettoyage, déblaiement, etc.) ou des manifestations.</p> <p>³ Les dispositions du présent chapitre sont aussi applicables aux véhicules parqués au même endroit pendant plus d'un mois et dont le détenteur ne peut être identifié ou retrouvé.</p> <p>Art. 10 b) Restitution et frais</p> <p>¹ En règle générale la restitution d'un véhicule n'a lieu qu'après le paiement de tous les frais, ou le dépôt de sûretés.</p> <p>² Les frais de garde sur une place communale font l'objet d'une taxe forfaitaire tenant compte de la catégorie du véhicule, jusqu'à un montant de 200 francs par jour. Le Conseil communal arrête le tarif de la taxe.</p> <p>³ Les autres frais, notamment de transport, de garde dans un garage, de vacation de la Police cantonale, de recherches, d'enchères, doivent en outre être acquittés au prix coûtant ou aux prix fixés par les tarifs cantonaux.</p> <p>⁴ Si, après sommation publique, le conducteur ou le détenteur demeure introuvable, le véhicule peut être vendu aux enchères publiques, par le Juge de Paix, dans le délai légal d'une année, conformément à l'art. 312 de la loi d'application du code civil suisse, sans préjudice de l'acquittement de divers frais.</p> <p>⁵ Pour le surplus, les dispositions des articles 720 à 722 du code civil suisse sur les choses trouvées sont applicables.</p> <p>Art. 11 B) Autres mesures</p> <p>Le Conseil communal peut en outre prendre les mesures prévues par la législation sur les communes (art. 85 LCo) et par la législation spéciale.</p> <p>Art. 12 Pénalités</p> <p>¹ Les infractions aux prescriptions du présent règlement sont réprimées conformément à la législation sur les communes, par une amende de 20 à 500 francs.</p>	<p>a) les véhicules en violation de prescriptions générales ou locales ;</p> <p>b) les véhicules gênant l'accès à une propriété ou la circulation y compris celle des piétons et des cyclistes ;</p> <p>c) les véhicules dépourvus de plaque de contrôle (art. 20 al. 1, OCR) ou contrevenant à une interdiction de stationnement nocturne ;</p> <p>d) les véhicules parqués malgré un ordre d'évacuation nécessité en particulier par des travaux (génie civil, nettoyage, déblaiement, etc.) ou des manifestations.</p> <p>³ Les dispositions du présent chapitre sont aussi applicables aux véhicules parqués au même endroit pendant plus d'un mois et dont le détenteur ou la détentrice ne peut être identifié ou retrouvé.</p> <p>Art. 12 b) Restitution et frais</p> <p>¹ En règle générale la restitution d'un véhicule n'a lieu qu'après le paiement de tous les frais, ou le dépôt de sûretés.</p> <p>² Les frais de garde sur une place communale font l'objet d'une taxe forfaitaire tenant compte de la catégorie du véhicule, jusqu'à un montant de 200 francs par jour. Le Conseil communal arrête le tarif de la taxe.</p> <p>³ Les autres frais, notamment de transport, de garde dans un garage, de vacation de la Police cantonale, de recherches, d'enchères, doivent en outre être acquittés au prix coûtant ou aux prix fixés par les tarifs cantonaux.</p> <p>⁴ Si, après sommation publique, le détenteur ou la détentrice demeure introuvable, le véhicule peut être vendu aux enchères publiques, dans le délai légal d'une année, conformément à la législation, sans préjudice de l'acquittement de divers frais.</p> <p>⁵ Pour le surplus, les dispositions des articles 720 à 722 du code civil suisse sur les choses trouvées sont applicables.</p> <p>Art. 13 B) Autres mesures</p> <p>Le Conseil communal peut en outre prendre les mesures prévues par la législation sur les communes (art. 85 LCo) et par la législation spéciale.</p> <p>Art. 14 Pénalités</p> <p>¹ Les infractions aux prescriptions du présent règlement sont réprimées conformément à la législation sur les communes, par une amende de 20 à 1000 francs.</p>
---	---

<p>² Est réservé l'application de la législation spéciale, notamment la législation sur les amendes d'ordre en matière de circulation routière.</p> <p>Art. 13 Application</p> <p>¹ Le Conseil communal est chargé de l'application du présent règlement. Il procède notamment aux publications exigées par la législation sur la circulation routière.</p> <p>² Il est en particulier l'autorité compétente au sens de l'art. 20 OCR.</p> <p>³ Il peut déléguer ses compétences conformément à la législation sur les communes.</p>	<p>² Est réservé l'application de la législation spéciale, notamment la législation sur les amendes d'ordre en matière de circulation routière.</p> <p style="text-align: center;">Chapitre 4 : Application et voies de droit</p> <p>Art. 15 Application</p> <p>¹ Le Conseil communal est chargé de l'application du présent règlement. Il peut déléguer au Service en charge de la police locale la compétence de rendre des décisions.</p> <p>² Le Conseil communal prend les mesures d'organisation, de surveillance et d'exécution nécessaires à l'accomplissement des tâches visées par le présent règlement.</p> <p>³ Le Conseil communal peut adopter des directives en application du présent règlement.</p>
<p style="text-align: center;"><i>Chapitre troisième</i></p> <p style="text-align: center;">VOIES DE DROIT ET DISPOSITION FINALES</p> <p>Art. 14 Voies de droit</p> <p>¹ Les décisions prises par l'administration communale en application du présent règlement peuvent faire l'objet, dans les 30 jours, d'une réclamation au Conseil communal, conformément aux articles 153 et suivants LCo.</p> <p>² Les décisions du Conseil communal peuvent faire l'objet, dans les 30 jours, d'un recours au Préfet, conformément aux articles 153 et suivants de la LCo. Toutefois, si la décision concerne une taxe ou une redevance, le recours doit être adressé dans les 30 jours à la Commission cantonale de recours en matière d'impôts, conformément aux articles 134 et suivants de la loi du 7 juillet 1972 sur les impôts cantonaux.</p> <p>³ Les voies de droit instituées par la législation spéciale sont en outre réservées.</p>	<p>Art. 16 Voies de droit</p> <p>¹ Toute décision prise en application du présent règlement par un Service subordonné au Conseil communal peut faire l'objet d'une réclamation auprès du Conseil communal dans les 30 jours dès sa notification.</p> <p>² Les décisions du Conseil communal peuvent faire l'objet, dans les 30 jours, d'un recours au Préfet ou à la Préfète.</p> <p>³ Les voies de droit instituées par la législation spéciale sont en outre réservées.</p>

<p><i>Art. 15 Abrogation</i></p> <p>L'arrêté communal du 3 mars et du 19 juin 1959 réglant la circulation en Ville de Fribourg est abrogé.</p> <p><i>Art. 16 Entrée en vigueur</i></p> <p>Le présent règlement entre en vigueur dès son approbation par la Direction des travaux publics.</p> <p><i>Art. 17 Référendum</i></p> <p>Le présent règlement peut faire l'objet d'une demande de référendum, conformément à l'art. 52 LCo.</p>	<p style="text-align: center;">Chapitre 5 : Dispositions transitoires et finales</p> <p><i>Art. 17 Dispositions transitoires</i></p> <p>^{1 1} L'obligation prévue à l'article 10 al. 5 entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2030.</p> <p>² Dans l'intervalle, les autorisations sont octroyées prioritairement aux véhicules sans émissions de CO₂.</p> <p><i>Art. 18 Abrogation et entrée en vigueur</i></p> <p>¹ Le règlement sur le stationnement des véhicules sur la voie publique du 28 janvier 1991 est abrogé.</p> <p>² Le Conseil communal fixe l'entrée en vigueur du présent règlement.</p> <p><i>Art. 19 Référendum</i></p> <p>Le présent règlement peut faire l'objet d'une demande de référendum, conformément à l'art. 52 LCo.</p>
--	---

Règlement d'application relatif au stationnement des taxis (du jj.mm.202X)

Le Conseil communal de la Ville de Fribourg

Vu :

- la loi sur la mobilité du 5 novembre 2021 (LMob) (RSF 780.1) et son règlement d'exécution du 20 décembre 2022 (RMob) (RSF 780.11) ;
- le Règlement sur le stationnement des véhicules sur la voie publique du 28 janvier 1991,

adopte les dispositions suivantes :

Objet	Art. 1 Le présent règlement d'application définit les conditions et les modalités d'attribution des autorisations de stationnement des taxis sur le territoire communal.
Champ d'application	Art. 2 Le présent règlement d'application s'applique aux exploitants ou exploitantes de taxis, personne physique ou morale, et aux conducteurs ou aux conductrices qui sont à leur service.
Principes	Art. 3 ¹ Les autorisations de stationnement de taxis sont limitées en nombre et en durée. ² Le nombre maximal d'autorisations pouvant être délivrées ne peut dépasser de plus de la moitié le nombre total de cases de taxis mises à disposition.
Emplacements	Art. 4 ¹ Le Conseil communal détermine le nombre et l'emplacement des cases de taxis. ² Il existe deux types de cases de stationnement dédiées aux taxis :

- a) Les cases situées à proximité de la gare (Gare) ;
- b) Les cases situées en d'autres lieux sur le territoire communal (Ville).

Bénéficiaires **Art. 5**¹ L'autorisation est délivrée à l'exploitant ou l'exploitante de taxi pour un véhicule déterminé.

² L'autorisation est personnelle et incessible.

Droit de stationnement **Art. 6**¹ Seuls les véhicules munis d'une autorisation de stationnement ont le droit d'utiliser les cases dédiées, qui sont indiquées par un marquage « Taxis ».

² La vignette doit être apposée de manière visible derrière le pare-brise du véhicule.

³ Les véhicules qui ne bénéficient pas d'une autorisation de stationnement peuvent stationner sur le domaine public moyennant le respect des règles ordinaires de la circulation routière.

Nombre d'autorisations **Art. 7**¹ La Police locale détermine le nombre d'autorisations pouvant être octroyées dans la limite fixée à l'art. 3 al. 2.

² Elle réévalue régulièrement ce nombre en fonction notamment des besoins, des exigences de la circulation et de la place disponible dans l'espace public.

³ L'attribution des autorisations de stationnement de taxi est limitée à une par exploitant ou par exploitante pour les cases Gare.

Demande d'autorisation **Art. 8**¹ L'exploitant ou l'exploitante qui souhaite obtenir une autorisation de stationnement de taxi ou de son renouvellement adresse une demande par écrit à la Police locale.

² Il ou elle joint à sa demande :

- a) un curriculum vitae ;
- b) une copie du permis de circulation du véhicule ;
- c) un programme de travail ;
- d) une liste des éventuels chauffeurs ;
- e) la carte de taxi (art. 193 LMob) ;
- f) l'autorisation de véhicule de taxi (art. 194 LMob) ;
- g) l'autorisation de diffuseur de course si il ou elle en possède une (art. 197 LMob).

³ La Police locale peut exiger du demandeur ou de la demanderesse une motivation de sa demande ainsi que d'autres documents.

Conditions d'octroi **Art. 9** ¹ L'autorisation est délivrée uniquement lorsque l'exploitant ou l'exploitante :

- a) a produit les documents exigés à l'art. 8 al. 2 et al. 3.
- b) démontre son aptitude à assurer une utilisation régulière de son autorisation.

² L'autorisation est octroyée prioritairement aux véhicules sans émissions de CO₂. Dès le 1^{er} janvier 2030, seuls les véhicules n'émettant pas de CO₂ pourront prétendre à l'octroi d'une autorisation.

³ La Police locale ne peut délivrer de nouvelles autorisations que dans la limite du nombre fixé à l'art. 7.

Durée et renouvellement **Art. 10** ¹ L'autorisation de stationnement de taxi est accordée jusqu'à l'échéance des autorisations délivrées par l'autorité

	<p>cantonale compétente, soit au maximum cinq ans (art. 193 ss. LMob).</p> <p>² A l'échéance de l'autorisation, son renouvellement n'est pas automatique. Il peut se faire uniquement sur dépôt d'une nouvelle demande, conformément à l'art. 8.</p>
Mode d'attribution et liste d'attente	<p>Art. 11 ¹ Les autorisations sont attribuées selon l'ordre de réception des demandes.</p> <p>² Lorsque le nombre maximal d'autorisations disponibles est atteint, la Police locale en informe le demandeur ou la demanderesse et l'inscrit sur une liste d'attente.</p> <p>³ Si des autorisations deviennent disponibles, la Police locale en informe la personne en tête de la liste et l'invite à déposer une nouvelle demande dans un délai de 30 jours, conformément à l'art. 8.</p>
Liste d'attente	<p>Art. 12 ¹ La liste d'attente comporte le nom de l'exploitant ou de l'exploitante, sa position sur la liste, le numéro d'immatriculation du véhicule ainsi que la date de réception de la demande d'autorisation.</p> <p>² Le candidat ou la candidate ne peut se réinscrire sur la liste d'attente qu'après l'obtention d'une autorisation.</p>
Emolument et taxe	<p>Art. 13 ¹ L'octroi d'une autorisation est soumis à un émolument de CHF 50.-.</p> <p>² Le ou la bénéficiaire de l'autorisation acquitte une taxe dont le montant est fixé comme suit :</p> <p>a) pour les véhicules sans émissions de CO₂ : CHF 400.- pour les cases de stationnement « Gare » et CHF 300.- pour les cases « Ville » ;</p>

- b) pour les autres véhicules : CHF 800.- pour les cases de stationnement « Gare » et CHF 600.- pour les cases « Ville ».

Application	Art. 14 La Police locale est chargée de l'application du présent règlement.
Entrée en vigueur	Art. 15 Le présent règlement entre en vigueur le jj.mm.202x .
Disposition transitoire	Art. 16 Les autorisations de stationnement délivrées avant l'entrée en vigueur du présent règlement demeurent valables pour une durée maximale de cinq ans, pour autant que l'exploitant ou l'exploitante dépose une demande (art. 8) et remplisse les conditions fixées à l'art. 9 al. 1.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL DE LA VILLE DE FRIBOURG

Le Syndic :



Le Secrétaire de Ville :

Thierry Steiert

David Stulz



CH-3003 Berne

SPR; lod

POST CH AG

Ville de Fribourg
M. Richard Jordan
Administration générale
Service juridique
Rue Joseph-Piller 7
1700 Fribourg

Par e-mail : Service.Juridique@ville-fr.ch
cc Richard.Jordan@ville-fr.ch

Numéro du dossier : PUE-531-291

Berne, (date cf. tampon de la date de la signature électronique)

Prise de position sur le Règlement et le Tarif de stationnement (Règlement sur le stationnement des véhicules sur la voie publique)

Mesdames, Messieurs,

Dans votre courrier du 06 décembre 2023, vous nous avez soumis pour examen le projet de révision du *Règlement sur le stationnement des véhicules sur la voie publique (310.2)*. Les adaptations prévues comprennent l'intégration des dispositions relatives aux places de stationnement pour les taxis dans le règlement susmentionné. Nous nous excusons tout d'abord pour le délai de réponse apporté à votre demande, qui est dû à une charge de travail exceptionnelle au sein de notre service. Nous pouvons formuler les remarques suivantes :

En l'espèce, une taxe est prévue qui augmente en fonction du bilan CO₂ du véhicule utilisé. Les taxis sans émission de CO₂ doivent payer une taxe de CHF 300.- à CHF 400.-, alors que les autorisations pour les taxis avec moteur à combustion coûtent entre CHF 600.- et CHF 800.-. Le Surveillant des prix considère cette modification comme un effet incitatif admissible.

Concernant la règle fixée à l'art. 10 al. 5 du Règlement sur le stationnement des véhicules sur la voie publique, respectivement à l'art. 18 al. 1, selon laquelle seuls les véhicules totalement exempts d'émissions obtiendront une autorisation de taxi à partir de 2030, vous mentionnez que la révision conduira vraisemblablement à une baisse des émoluments d'autorisation à moyen terme. Le Surveillant des prix renonce, par conséquent, à émettre une recommandation dans le sens d'une réduction des taxes. Si la Ville de Fribourg avait l'intention de fixer des émoluments plus élevés que ceux précédemment mentionnés, ceux-ci devraient à nouveau être soumis au Surveillant des prix, même s'ils se situent dans le cadre du montant maximal de CHF 1500.-, étant donné que la renonciation du Surveillant des prix se rapporte uniquement aux émoluments concrètement prévus et non à l'ensemble des émoluments mentionnés dans le Règlement.

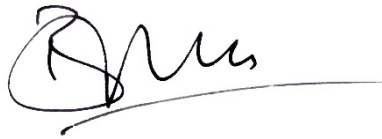
Surveillance des prix SPR
Diego Loretan
Einsteinstrasse 2
3003 Berne
Tél. +41 58 462 21 01
diego.loretan@pue.admin.ch
<https://www.preisueberwacher.admin.ch/>



Nous pouvons, par ailleurs, vous informer qu'en nous soumettant le Règlement sur le stationnement des véhicules sur la voie publique, la Ville de Fribourg a rempli son devoir de consultation prévu par l'article 14 al. 1 de la loi fédérale sur la surveillance des prix (LSPr – RS 942.20). Les exigences formelles de l'article 14 al. 1 LSPr sont donc remplies.

Nous attirons votre attention sur le fait que l'autorité compétente doit mentionner l'avis du Surveillant des prix dans sa décision (art. 14 al. 2 LSPr). Toutes les exigences de l'art. 14 LSPr sont alors remplies pour que le Règlement ne puisse pas être contesté et annulé en raison d'un vice formel sur la base de l'art. 14 LSPr.

En vous remerciant de prendre bonne note de ce qui précède, nous vous prions d'agréer, Monsieur, nos meilleures salutations.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'BN', with a long horizontal line extending to the right.

Beat Niederhauser
Chef de bureau,
Suppléant du Surveillant des prix

REGLEMENT SUR LE SERVICE DES TAXIS

(du 17 octobre 1988 / 25 avril 1989)

Le Conseil général de la Ville de Fribourg

vu

- la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière ;
- la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière du 12 novembre 1981 ;
- la loi du 25 septembre 1980 sur les communes.

Il est adopté le règlement suivant :

I. Dispositions générales

Article premier

But

¹ Le présent règlement a pour but de régir le service des taxis sur le territoire communal.

² Les communes énoncées à la fin de ce règlement (ci-après : les communes signataires) collaborent pour régler la question du service des taxis sur le plan régional.

³ Elles passent à cet effet une convention qui sera conclue par les Conseils communaux et qui devra instituer une commission intercommunale ayant un rôle consultatif.

Art. 2

Définition

¹ Est réputé taxi au sens du présent règlement toute voiture légère pour le transport de 9 personnes au plus, conducteur compris, ainsi que tout minibus, lorsque ces véhicules sont mis, avec chauffeur, à la disposition du public pour le transport de personnes, sans itinéraire, ni horaire fixe et moyennant rémunération.

² L'autorisation officielle pour effectuer des transports professionnels de personnes doit être annotée dans le permis de circulation par l'autorité qui délivre les permis.

Art. 3

Principe

¹ Nul ne peut exploiter un service de taxis, ni conduire professionnellement un taxi sur le territoire communal, sans y être autorisé par le Conseil communal sur préavis de la Commission intercommunale visée à l'article premier alinéa 3 (ci-après : Commission intercommunale).

² Le Conseil communal peut déléguer ses compétences à un organe qui lui est subordonné.

Art. 4

Contrôles

Les autorités cantonale et communale peuvent effectuer des contrôles en tout temps pour s'assurer que les conditions légales et réglementaires sont remplies.

II. AUTORISATIONS

A. Autorisation d'exploiter

Art. 5

Types d'autorisation

Il existe trois types d'autorisation :

- a) l'autorisation A, avec permis de stationnement sur les emplacements désignés par la commune, sur préavis de la Commission intercommunale ;
- b) l'autorisation B, sans permis de stationnement sur le domaine public ;
- c) l'autorisation C, au sens de l'article 10.

Art. 6

Conditions générales

Pour obtenir l'autorisation d'exploiter un service de taxis, le requérant ou les organes statutaires de la personne morale doivent remplir les conditions suivantes :

- a) être au bénéfice d'un certificat d'établissement dans une des communes signataires, en principe dans la commune où l'autorisation est demandée ;
- b) avoir une bonne réputation ;
- c) établir que les conducteurs et les véhicules répondent aux exigences de la loi et du présent règlement ;
- d) disposer d'installations et de locaux suffisants pour garer les véhicules et les entretenir ;
- e) attester qu'il est détenteur du ou des véhicule (s) ;

- f) offrir au conducteur des conditions de travail garantissant la sécurité du service, notamment en ce qui concerne le repos et les vacances ;
- g) s'engager à n'utiliser que du matériel technique homologué par les PTT ;
- h) s'engager à ne pas avoir de liaison radio avec un véhicule pour lequel aucune autorisation d'exploiter n'a été délivrée par une des communes signataires.

Art. 7

Procédure

¹ Le requérant ou les organes statutaires de la personne morale adressent au Conseil communal une demande écrite dans laquelle ils précisent :

- a) le type d'autorisation qu'il désire obtenir ;
- b) les caractéristiques du véhicule et de son équipement ;
- c) les signes distinctifs et inscriptions qu'il se propose d'apposer sur le ou les véhicule (s) ;
- d) une déclaration par laquelle il s'engage à respecter scrupuleusement les obligations découlant pour lui du présent règlement, et notamment celle contenue à l'article 6 litt. h.

² Il produit un extrait récent du casier judiciaire.

³ Il s'engage à diriger lui-même son entreprise.

Art. 8

Autorisation A

Nombre

¹ L'autorisation du type A avec permis de stationnement n'est délivrée, aux conditions mentionnées à l'article 6, que dans la mesure où le permettent les exigences de la circulation, la place disponible, les intérêts légitimes des autres

usagers du domaine public, les besoins des utilisateurs de taxis et de la population de la commune. La Commission intercommunale est au préalable consultée.

² Le nombre d'autorisation A est limité ; il est arrêté dans la Convention intercommunale.

Art. 9

Autorisation B

¹ L'autorisation du type B est accordée aux conditions mentionnées à l'article 6.

Nombre

² Le bénéficiaire de l'autorisation du Type B doit disposer d'un garage ou d'une place dont la superficie est en rapport avec son parc de taxis.

Art. 10

Autorisations C

¹ Les communes peuvent accorder exceptionnellement, lorsque des circonstances particulières le justifient, des autorisations du type C donnant le droit d'exploiter, à titre accessoire et sans autorisation de stationner sur le domaine public, un service de taxis depuis le domicile de l'intéressé, pour autant que celui soit appelé chez lui et n'ait pas de liaison radio.

² Les art. 13 litt. e), f) et g), 19, 20 litt a) et b), 25 al. 2 et 26 al. 2 du présent règlement ne sont pas applicables au bénéficiaire d'autorisation de type C.

Art. 11

Intransmissibilité

¹ L'autorisation (de type A, B ou C) n'est délivrée que pour un véhicule déterminé.

² Elle est personnelle et intransmissible.

³ Tout changement de véhicule ou toute modification de celui-ci doivent être annoncés à l'autorité communale.

Art. 12

Octroi et durée de l'autorisation

¹ L'autorisation est annuelle et valable du 1^{er} janvier au 31 décembre.

² La demande de renouvellement doit être adressée au Conseil communal jusqu'au 1^{er} octobre au plus tard.

³ Le Conseil communal peut assortir l'octroi ou le renouvellement de l'autorisation de conditions. Il peut notamment fixer certains jours ou certaines heures durant lesquels le titulaire devra obligatoirement assurer un service de taxis. Il pourra également exiger qu'une permanence, organisée par les titulaires d'autorisations, soit assurée pour la desservance de certaines stations officielles notamment à proximité d'une gare. En cas de désaccord entre les titulaires, la commune sur le territoire de laquelle se trouve l'emplacement pourvoit à l'organisation de la permanence.

⁴ La Commission intercommunale est au préalable consultée.

B. Autorisation de conducteur de taxis

Art. 13

Conditions

Pour être autorisé à conduire des taxis, selon le présent règlement, il faut :

a) avoir un certificat d'établissement ;

- b) justifier d'une bonne réputation ;
- c) être en bonne santé et produire un certificat médical ;
- d) être porteur du permis prévu par l'Ordonnance fédérale réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC) ;
- e) connaître la géographie de la ville et de ses environs, un examen préalable pouvant être exigé ;
- f) justifier de la connaissance de la réglementation relative au service des taxis et de l'utilisation du taximètre (compteur horokilométrique) ;
- g) parler correctement le français ou/et l'allemand ;
- h) s'engager à n'utiliser que le matériel technique homologué par les PTT;
- i) s'engager à ne pas avoir de liaison radio avec un véhicule pour lequel aucune autorisation d'exploiter n'a été délivrée par une des communes signataires ;
- j) respecter les heures d'exploitation fixées dans l'autorisation.

Art. 14

Procédure

Le requérant ou son employeur adresse une demande écrite au Conseil communal et présente :

- a) le permis de conduire ;
- b) deux photographies ;
- c) un certificat de bonnes mœurs ;
- d) un extrait récent de son casier judiciaire ;
- e) les documents exigés à l'article 13.

Art. 15

Autorisation communale

¹ Si toutes les conditions sont remplies et après consultation de la Commission intercommunale, le Conseil communal accorde l'autorisation demandée et remet au conducteur une autorisation valable jusqu'au 31 décembre et dont le renouvellement doit intervenir chaque année avant le 15 décembre.

² Le conducteur en service doit être porteur de l'autorisation et la présenter à la requête d'un intéressé. La présentation du carnet peut également être exigée hors service, lorsqu'il s'agit d'élucider certains faits.

III. VEHICULES

Art. 16

Affectation au service des taxis

¹ Aucun véhicule ne peut être affecté à un service de taxis sans une autorisation préalable délivrée à l'exploitant.

² L'autorisation n'est délivrée que si le véhicule répond, après inspection, aux exigences du présent règlement.

Art. 17

Procédure

¹ L'exploitant qui veut affecter un véhicule au service des taxis adresse au Conseil communal une demande écrite et présente le permis de circulation du véhicule.

² Il doit établir qu'il est le détenteur du véhicule.

Art. 18

Etat du véhicule

¹ Le véhicule doit être conforme aux prescriptions en matière de circulation et avoir quatre portes au minimum.

² Il doit être en parfait état de marche, d'entretien et de propreté et présenter toutes garanties de sécurité.

Art. 19

Inscription "TAXI"

¹ Le véhicule porte de manière lisible le mot "TAXI".

² Cette inscription doit figurer sur un dispositif placé sur le toit. L'enseigne doit être conforme aux prescriptions fédérales concernant la construction et l'équipement des véhicules routiers (OCE).

³ Le véhicule doit être reconnaissable par un signe distinctif, suivant qu'il est libre ou occupé.

⁴ L'inscription "TAXI" doit être enlevée lorsque le véhicule est utilisé à des fins autres que professionnelles.

Art. 20

Inscription intérieure

Doivent figurer à l'intérieur du véhicule, de manière visible pour le client :

- a) le numéro des plaques de police et le nombre maximum de places inscrit dans le permis de circulation ;
- b) le nom ou la raison sociale de l'exploitant, ainsi que le nom du conducteur ;
- c) les tarifs détaillés : prise en charge, prix au kilomètre, heure d'attente, prix pour bagages, etc.

Art. 21

Inscriptions extérieures

Seuls le tarif kilométrique simple, le numéro d'appel téléphonique, la raison de commerce ou la raison sociale de l'entreprise peuvent figurer sur le véhicule.

Art. 22

Taximètre

¹ Le véhicule faisant l'objet d'une autorisation A ou B est équipé d'un taximètre, qui est contrôlé et plombé, au moins une fois par année, par l'Office de la circulation et de la navigation.

² Les indications de prix doivent être lisibles pour le client, de jour comme de nuit.

³ Il est interdit d'ouvrir, de modifier le taximètre ou d'enlever le plomb du compteur.

Art. 23

Fonctionnement du taximètre

Le compteur permet d'enregistrer le montant dû par le client, selon le tarif approuvé.

IV. EXPLOITATION

Art. 24

Activité de l'exploitant

L'exploitant doit diriger lui-même son entreprise de taxis, seul ou en collaboration avec d'autres personnes ou conducteurs agréés.

Art. 25

Personnel

¹ L'exploitant doit établir à l'intention du Conseil communal, tous les 6 mois, la liste des conducteurs à son service. Ceux-ci doivent répondre aux exigences du présent règlement. Toute mutation est à communiquer immédiatement.

² Il doit tenir un fichier comprenant notamment les heures de volant, de travail et de repos pour chaque conducteur de son entreprise. Ce fichier doit pouvoir être consulté en tout temps.

Art. 26

Tenue et comportement

¹ Le conducteur doit avoir un comportement et une tenue irréprochables.

² Il est interdit de refuser une course sans motif. Cependant, le conducteur peut refuser le transport de personnes dont l'attitude et la tenue sont inconvenantes.

V. UTILISATION DE LA VOIE PUBLIQUE

Art. 27

Principes généraux

a) stationnement

¹ Il est interdit de stationner des taxis en service sur la voie publique ou sur fonds privé sans autorisation communale.

² Les taxis au bénéfice d'une autorisation de type A ne peuvent stationner qu'aux endroits qui leur sont assignés.

³ Le Conseil communal peut accorder des dérogations à certaines heures lorsque les circonstances le justifient. Il fixe la durée et l'étendue de ces dérogations.

Art. 28

b) arrêt en service

¹ Hormis le stationnement qui est réglé par l'article 27, l'arrêt d'un taxi sur la voie publique n'est autorisé que lorsque le conducteur doit exécuter une course qui lui est commandée.

² La durée de l'arrêt doit uniquement permettre au client de monter dans le taxi ou d'en descendre et de régler le prix de la course.

Art. 29

c) stationnement hors service

¹ Le stationnement hors service n'est autorisé que sur les places de stationnement publiques ou privées.

² Il est interdit à proximité des stations officielles de taxis.

³ Pendant la durée du stationnement, le véhicule et le conducteur ne sont pas à disposition du client ; le dispositif placé sur le toit du véhicule est éteint et masqué. Le dispositif d'appel doit être hors service.

Art. 30

Maraudage

¹ Il est interdit de circuler à la recherche de clients éventuels.

² Le conducteur qui a achevé sa course regagne sans détour sa station officielle (dans le cas d'une autorisation A) ou son garage (dans le cas d'une autorisation B ou C), à moins qu'il ne doive exécuter immédiatement une autre course.

Art. 31

*Véhicules
Autorisation B et C*

Les conducteurs des véhicules faisant l'objet d'une autorisation B et C ne peuvent stationner sur la voie publique lorsqu'ils sont en service.

VI. STATIONS OFFICIELLES

Art. 32

Stations officielles

¹ Le Conseil communal, sur préavis de la Commission intercommunale, désigne les emplacements de stationnement et règle leur utilisation compte tenu du nombre de véhicules des entreprises au bénéfice d'une concession A.

² Il est interdit de les utiliser pour l'arrêt hors service et d'y abandonner un véhicule.

VII. TARIFS - DUREE DU TRAVAIL - TAXES

Art. 33

Tarifs

Les tarifs pratiqués par les exploitants et leurs modalités, sont adoptés par le Conseil communal après consultation de la Commission intercommunale et des associations professionnelles concernées.

Art. 34

Durée du travail et repos

La durée du travail et le repos sont régis par les dispositions de l'Ordonnance fédérale sur la durée du travail et du

repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (OTR).

Art. 35

Emolument

¹ Toute demande d'autorisation est soumise à un émolument de chancellerie pouvant aller jusqu'à 100 francs par cas, suivant l'importance du travail fourni par l'administration communale. Pour les mesures administratives, l'émolument peut aller jusqu'à 500 francs par cas.

² Le Conseil communal arrête le tarif de l'émolument sur préavis de la Commission intercommunale.

Art. 36

Redevance

¹ Le bénéficiaire d'une autorisation d'exploiter acquitte à la commune un montant forfaitaire par année.

² La redevance ne peut être supérieure à 1'000 francs par véhicule.

³ Le Conseil communal arrête le tarif de la redevance sur préavis de la Commission intercommunale.

VIII. SANCTIONS ET MESURES ADMINISTRATIVES

Art. 37

*Dispositions pénales-
Compétences*

¹ Les infractions aux dispositions du présent règlement sont réprimées conformément à la législation sur les communes, par une amende de 20 à 1'000 francs.

² Les infractions à l'art. 34 du présent règlement sont réprimées par l'autorité cantonale, conformément à l'art. 28 OTR.

³ Les infractions aux prescriptions fédérales et cantonales sur la circulation sont réprimées selon les dispositions fédérales sur la circulation routière du 19 décembre 1958 et la loi cantonale d'application du 12 novembre 1981.

Art. 38

Mesures administratives

¹ Toute infraction au présent règlement peut entraîner des mesures administratives à l'égard des bénéficiaires des autorisations ou des conducteurs, à savoir :

- a) un avertissement ;
- b) le retrait temporaire ou définitif de l'autorisation d'exploiter ou de l'autorisation de conduire.

² Le Conseil communal est compétent, sur préavis de la Commission intercommunale, et statue dans un délai de 60 jours, sous réserve de recours de l'intéressé ou de la Commune dans un délai de 30 jours au Préfet dès communication de la décision.

³ La décision est motivée ; elle porte également sur les frais de procédure. Elle est communiquée sous pli recommandé, avec mention du droit et du délai de recours.

IX. DISPOSITIONS FINALES

Art. 39

Abrogation

Le présent règlement abroge toutes les dispositions qui lui sont contraires notamment le règlement de la Ville de Fribourg du 21 décembre 1965 concernant les autos-taxis.

Art. 40

Référendum facultatif

Les articles 35 et 36 peuvent faire l'objet d'une demande de référendum conformément à l'article 52 de la loi sur les communes.

Art. 41

Entrée en vigueur

¹ Le Conseil communal, sur proposition de la Préfecture de la Sarine, fixe l'entrée en vigueur du présent règlement¹.

² L'article 149 alinéa 4 de la loi sur les communes est réservé.

Ainsi adopté par l'assemblée communale/le Conseil général et la Commune de :

Fribourg,	le 17 octobre	1988
Marly,	le 16 novembre	1988
Granges-Paccot	le 12 décembre	1988
Belfaux,	le 13 décembre	1988
Givisiez,	le 14 décembre	1988
Villars-sur-Glâne,	le 15 décembre	1988

¹ Entrée en vigueur, le 1er mai 1989

Ainsi adopté par le Conseil général de la Ville de Fribourg, le 17 octobre 1988

Le Secrétaire :

A. DUBEY

Le Président :

B. GARNIER

Approuvé par la Direction de la Justice, de la Police et des Affaires militaires, le 25 avril 1989

Le Conseiller d'Etat-Directeur :

R.RIMAZ

LE CONSEIL GENERAL DE LA VILLE DE FRIBOURG

vu

- la loi sur les communes du 25 septembre 1980 (LCo ; RSF 140.1) et son règlement d'exécution du 28 décembre 1981 (RELCO ; RSF 140.11);
- le Message n° 49 du Conseil communal du 16 décembre 2024;
- le rapport de la Commission financière,

arrête :

Article premier

Le règlement sur le service des taxis du 17 octobre 1988 est abrogé.

Article 2

La présente décision est sujette à référendum, conformément à l'article 52 LCo.

Ainsi adopté par le Conseil général de la Ville de Fribourg, le

AU NOM DU CONSEIL GENERAL DE LA VILLE DE FRIBOURG

Le Président :

Le Secrétaire de Ville adjoint :

Simon Murith

Mathieu Maridor

