

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

19 november 2014

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van koninklijk besluit nr. 20
van 20 juli 1970 tot vaststelling
van de tarieven van de belasting
over de toegevoegde waarde en tot indeling
van de goederen en de diensten bij die
tarieven teneinde het btw-tarief voor fietsen
te verlagen van 21 naar 6 procent**

(ingediend door mevrouw Barbara Pas
en de heren Filip Dewinter en Jan Penris)

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

19 novembre 2014

PROPOSITION DE LOI

**modifiant l'arrêté royal n° 20
du 20 juillet 1970 fixant les taux
de la taxe sur la valeur ajoutée
et déterminant la répartition des biens
et des services selon ces taux,
en vue de ramener de 21 % à 6 %
le taux de TVA applicable aux bicyclettes**

(déposée par Mme Barbara Pas
et MM. Filip Dewinter et Jan Penris)

SAMENVATTING

De indieners bepleiten een verlaging van het btw-tarief bij de aankoop van een fiets om ecologische, sociale, stedenbouwkundige en andere motieven.

RÉSUMÉ

Les auteurs prônent, en invoquant des motifs écologiques, sociaux, urbanistiques et autres, une diminution du taux de TVA appliqué à l'achat d'une bicyclette.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)

PLEN: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel neemt de tekst over van wetsvoorstel DOC 53 0674/001.

Aan dit wetsvoorstel liggen motieven van allerlei aard ten grondslag: men kan voor de vermindering van btw op fietsen van 21 naar 6 procent zijn:

- omwille van ecologische motieven;
- omwille van mobiliteitsargumenten;
- omwille van sociale of sociaaleconomische redenen;
- op basis van een stedenbouwkundige of grootschedelijke onderbouw;
- vanuit een motief van volksgezondheid.

Nederland is reeds lang het gidsland op het vlak van fietsen en fietsenverkoop. Op de webstek van de Nederlandse fietsersbond (laatste update op 23 januari 2013), lezen we dat er in Nederland 18 miljoen fietsen zijn. 13,5 miljoen inwoners van 4 jaar en ouder (84%) bezit een fiets. Die 13,5 miljoen fietsbezitters bezitten dus gemiddeld 1,3 fietsen. Jaarlijks worden circa 1,3 miljoen nieuwe fietsen verkocht met een totale waarde van bijna 1 miljard euro. De helft daarvan is een gewone toer- of stadsfiets. De laatste jaren neemt de verkoop van elektrische fietsen spectaculair toe.

In "Economische Berichten" nr. 15 van 27 februari 2014 van KBC lezen we: "Het aantal auto's is in ons land nauwkeurig gekend, het aantal fietsen niet. Uit enquêtes blijkt evenwel een hoog fietsbezet, maar wel uitsluitend in Vlaanderen. 89% van de Vlaamse gezinnen bezit minstens één fiets, tegenover slechts 53% in Wallonië. De voorbije decennia nam het fietsbezet in Vlaanderen overigens sterk toe. In 1991 en 2001 beschikten respectievelijk 72% en 78% van de gezinnen over een fiets. Ruw geschat komt het fietsbezet erop neer dat er in Vlaanderen zo'n 5 miljoen fietsen in omloop zijn, vergeleken met 3,2 miljoen auto's. Dat maakt pakweg 79 fietsen en 51 auto's per 100 Vlamingen. In Wallonië is dat 36 fietsen en 47 auto's per 100 inwoners. De stichting BOVAG-RAI, die de Nederlandse rijwiel- en auto-industrie overkoepelt, publiceert jaarlijks internationale cijfers over het geschatte fietsbezet per 100 inwoners. (...) Na Nederland, dat meer fietsen telt dan

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi reprend, en l'adaptant, le texte de la proposition de loi DOC 53 0674/001.

La présente proposition de loi est sous-tendue par des motifs de toutes sortes: l'on peut être favorable à une réduction de 21 % à 6 % du taux de TVA applicable aux bicyclettes:

- pour des motifs d'ordre écologique;
- pour des motifs liés à la mobilité;
- pour des motifs d'ordre social ou socioéconomique;
- pour des motifs liés à l'urbanisme ou à l'infrastructure des grandes villes;
- pour des motifs de santé publique.

Les Pays-Bas sont, depuis longtemps, le pays de référence en matière de cyclisme et de vente de bicyclettes. Selon le site internet du *Nederlandse fietsersbond* (dernière mise à jour le 23-01-2013), ce pays compte 18 millions de vélos. 13,5 millions de ses habitants âgés de 4 ans et plus (84 %) en possèdent un. Ces 13,5 millions de propriétaires de vélos possèdent donc, en moyenne, 1,3 vélo. Environ 1,3 million de bicyclettes sont vendues chaque année, pour une valeur totale de près d'un milliard d'euros. La moitié sont des vélos de randonnée ou de ville ordinaires. Ces dernières années, la vente de vélos électriques connaît une croissance spectaculaire.

Dans la publication de la KBC "*Economische berichten*" n° 15 du 27 février 2014, on peut lire ce qui suit: "On sait exactement combien de voitures roulent dans notre pays, mais il n'existe pas de chiffres précis concernant les bicyclettes. Il ressort néanmoins d'études que le nombre de propriétaires de vélos est élevé, mais uniquement en Flandre. 89 % des ménages flamands possèdent au moins un vélo, contre seulement 53 % des ménages wallons. Ces dernières décennies, le nombre de Flamands possédant un vélo a d'ailleurs fortement augmenté. En 1991 et en 2001, respectivement 72 % et 78 % des ménages disposaient d'une bicyclette. En gros, cela signifie que 5 millions de vélos sont en circulation en Flandre, contre 3,2 millions de voitures. Cela représente, grosso modo, 79 bicyclettes et 51 voitures pour 100 Flamands. En Wallonie, on compte 36 bicyclettes et 47 voitures pour 100 habitants. La fondation BOVAG-RAI, qui chapeaute l'industrie cycliste

inwoners, staat Vlaanderen samen met Denemarken en Duitsland op kop.

De verschillen tussen Vlaanderen en Wallonië blijken ook uit hun relatieve belang in de fietsenverkoop op de Belgische markt. Federvelo, dat de Belgische fabrikanten groepeerd, schat dat er in ons land jaarlijks tussen 400 000 en 500 000 nieuwe fietsen worden verkocht, waarvan circa 70% in Vlaanderen en 25% in Wallonië. Dat zijn bijna 5 fietsen per 100 Vlaming en niet meer dan 3 fietsen per 100 Walen. De schatting komt overeen met internationale verkoopcijfers gepubliceerd door het fietsvakblad *Bike Europe*. Volgens die cijfers werden in 2012 per 100 Belgen iets meer dan 4 nieuwe fietsen verkocht. Nederland en vooral Denemarken zijn de uitschieters met ruim 6, respectievelijk bijna 10 nieuwe fietsen per 100 inwoners.

De hoge Vlaamse verkoopcijfers hebben voornamelijk te maken met de populariteit van fietsen voor recreatieve verplaatsingen. Die vertaalt zich in een sterke verkoop van hoogwaardige fietsen, zoals racefietsen, mountainbikes en elektrische fietsen. Vooral de elektrische fiets is in opmars. In 2013 werden er in België ongeveer 50 000 verkocht, tegenover 20 000 in 2010. Omdat de duurdere fietsen vooral bij particuliere fietshandelaars worden verkocht, neemt de kleinhandel zo'n twee derde van de fietsverkoop en drie kwart van de omzet voor zijn rekening. Dat is beduidend meer dan in andere Europese landen, waar de verkoop grotendeels verloopt via grootwarenhuizen. De traditionele fietsenverkoper, doorgaans ook fietsenmaker, houdt in Vlaanderen dan ook goed stand. Hun aantal bedraagt momenteel bijna 1200, of 83% van het totale aantal in België.

Het is onze vaste overtuiging dat fiscale stimuli er kunnen voor zorgen dat het functionele fietsgebruik kan stijgen. Want het fietsgebruik doen stijgen, heeft eigenlijk alleen voordelen:

1. Fietsen horen in de perceptie van veel mensen thuis op het platteland, minder in de stad. Paradoxaal eigenlijk als men de grotere mobiliteit op het platteland stelt tegenover het vrijwel stilstaand verkeer in de stad. Nochtans verdient het juist aanbeveling, omwille van een vermindering van de CO₂-uitstoot, omwille van gezondheidsredenen, omwille van de mobiliteit en van algemene veiligheid om ook voor de kleine verplaatsingen (even naar het Postkantoor, naar de bakker, naar de

et automobile néerlandaise, publie chaque année une estimation internationale du nombre de vélos pour 100 habitants. (...) Après les Pays-Bas, qui comptent plus de bicyclettes que d'habitants, la Flandre figure en tête du peloton, avec le Danemark et l'Allemagne.

L'importance relative de la Flandre et de la Wallonie dans la vente de bicyclettes sur le marché belge témoigne également des différences entre les deux régions. Selon les estimations de Federvelo, qui regroupe les fabricants belges, entre 400 000 et 500 000 nouveaux vélos sont vendus chaque année dans notre pays, dont environ 70 % en Flandre et 25 % en Wallonie. Cela représente près de 5 vélos pour 100 Flamands, et pas plus de 3 vélos pour 100 Wallons. Cette estimation correspond aux chiffres de vente internationaux publiés par la revue cycliste *Bike Europe*. Selon ces chiffres, on a vendu, en 2012, un peu plus de 4 nouveaux vélos pour 100 Belges. Les Pays-Bas et surtout le Danemark arrivent en tête, avec, respectivement, près de 6 et près de 10 nouveaux vélos pour 100 habitants.

Les chiffres de vente élevés en Flandre sont essentiellement liés à la popularité du vélo pour les déplacements récréatifs. Cela se traduit par une vente substantielle de vélos de qualité supérieure, comme des vélos de course, des VTT et des vélos électriques. Ce sont surtout les ventes de vélos électriques qui ont le vent en poupe. En 2013, on en a vendu près de 50 000 en Belgique, contre 20 000 en 2010. Comme les vélos plus onéreux sont surtout vendus par des marchands de cycles particuliers, le commerce de détail assure environ deux tiers des ventes de vélos et réalise trois quart du chiffre d'affaires. Cette proportion est significativement plus élevée que dans d'autres pays européens, où les grandes surfaces concentrent la majorité des ventes. Les vendeurs de cycles traditionnels, qui sont généralement aussi réparateurs de vélos, résistent donc bien en Flandre. Leur nombre s'élève actuellement à près de 1200, soit 83 % du nombre total en Belgique." (traduction)

Nous sommes absolument convaincus que des incitants fiscaux pourraient accroître l'utilisation fonctionnelle du vélo, car rouler davantage à vélo ne présente, à vrai dire, que des avantages:

1. Pour beaucoup de gens, le vélo a davantage sa place à la campagne qu'en ville, ce qui est en réalité paradoxal lorsqu'on compare la plus grande mobilité qui règne dans nos campagnes et le trafic qui est quasi à l'arrêt dans nos villes. Pour les petits déplacements (pour se rendre au bureau de poste, chez le boulanger, chez l'épicier), il est précisément recommandé de prendre son vélo plutôt que de s'asseoir au volant de sa voiture, parce que la pratique du vélo entraîne

kruidenier) eerder naar de fiets te grijpen dan opnieuw achter het stuur van de auto te kruipen. Een bijkomende reden om vooral in de stad naar de fiets te grijpen, is dat het vooral de steden en de invalswegen naar de steden zijn die volledig dichtslibben.

2. Fietsen kunnen onze steden weer een stukje woonbaar helpen maken. Fietsen brengen een gevoel van gezelligheid teweeg en vertragen het snelle auto-verkeer in de binnensteden.

3. Voor het woonwerkverkeer wordt het gebruik van de fiets nu al fiscaal aantrekkelijk gemaakt. Men zou dit effect nog kunnen aanwakkeren en vergroten door bijvoorbeeld de btw op de aankoop van de fiets te verminderen van 21 naar 6 procent.

4. Fietsen worden vooral gebruikt door jongeren, door oudere mensen, door economisch minder gegoede mensen, door allerlei categorieën kansarmen, voor wie het aankopen van een eigen fiets nog juist kan en voor wie het aankopen van een auto boven hun koopkracht reikt. Nu de koopkracht van de ganse bevolking onder druk staat, zou een vermindering van de btw op de verkoop van fietsen eigenlijk bijna vanzelfsprekend moeten zijn. Nemen we een kroostrijk gezin. De kinderen zullen vanaf een bepaalde leeftijd met vriendjes naar school willen fietsen. Elk zijn eigen fiets wordt een dure zaak. Nemen we een gemiddelde aankoopprijs van 500 euro netto. 21 procent btw betekent een prijs van 605 euro, terwijl dit met 6 procent btw op slechts 530 euro neerkomt. Een besparing van 65 euro per fiets. Voor de 3 kinderen samen is dat een besparing van 195 euro!

5. De kwaal van deze moderne tijden lijkt een tekort aan beweging te zijn. Als we de mensen kunnen stimuleren meer te bewegen door vaker de fiets te gebruiken, omdat we juist de aankoop van die fiets goedkoper hebben gemaakt, vaart de volkgezondheid er wel bij. Minder uitgaven voor doktersbezoek, minder dure behandelingen. De fiets stoot geen CO₂-wolken uit, is zuinig in het onderhoud en is sportief.

6. elektrische fietsen zijn geen gemotoriseerde fietsen. Op fiets.be wordt uitstekend omschreven waarover het precies gaat: "De elektrische fiets is een prachtige innovatie. Het voordeel is eigenlijk heel simpel — hij verhoogt je actieradius als fietser. Elektrische fietsen maken moeilijkere trajecten met veel hellingen of tegenwind een stuk aangenamer. De motor helpt bij het vertrekken en op hellingen.

Tot voor kort was de elektrische fiets vooral populair bij de 50-plussers. Het laat hen toe toch mobiel te blijven

moins d'émission de CO₂, parce qu'elle est bonne pour la santé et qu'elle améliore la mobilité et la sécurité générale. Une raison supplémentaire pour opter pour le vélo en ville est que ce sont surtout les villes et les voies d'accès aux villes qui sont complètement saturées.

2. Les vélos peuvent nous aider à rendre nos villes à nouveau habitables. Les vélos apportent un sentiment de convivialité et ralentissent le trafic automobile dans les centres-villes.

3. Pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, l'utilisation du vélo est déjà rendue attrayante aujourd'hui sur le plan fiscal. On pourrait encore renforcer cet effet, par exemple, en ramenant de 21 % à 6 % la TVA sur l'achat d'un vélo.

4. Les vélos sont surtout utilisés par les jeunes, par les personnes âgées, par les moins nantis, par diverses catégories de personnes défavorisées, qui ont à peine de quoi se payer un vélo et qui n'ont pas les moyens de s'acheter une voiture. À présent que le pouvoir d'achat de l'ensemble de la population est sous pression et que les prix de l'énergie augmentent, une réduction de la TVA sur la vente de vélos devrait presque aller de soi. Prenons l'exemple d'une famille nombreuse. À partir d'un certain âge, les enfants voudront aller à l'école à vélo avec leurs amis. Acheter à chacun son propre vélo représente un budget considérable. Considérons un prix d'achat moyen de 500 euros net. Si l'on y ajoute une TVA de 21 %, on obtient un prix de 605 euros, alors que si la TVA était abaissée à 6 %, le vélo reviendrait à 530 euros seulement, soit une économie de 65 euros par vélo. Pour les trois enfants, la famille épargnerait 195 euros!

5. Le manque d'activité physique semble être le fléau de notre époque. Si nous pouvons stimuler les citoyens à faire davantage d'exercice en utilisant plus souvent le vélo, précisément parce que nous avons rendu l'acquisition de celui-ci meilleur marché, ce sera tout bénéfique pour la santé publique. Moins de dépenses chez le docteur, des traitements moins onéreux. Le vélo n'émet pas de CO₂, demande peu d'entretien et est sportif.

6. Les vélos électriques ne sont pas des vélos motorisés. Le site fiets.be définit très précisément de quoi il s'agit: "Le vélo électrique est une formidable innovation. Son atout est en fait très simple — il augmente le rayon d'action d'un cycliste. Les vélos électriques facilitent les trajets difficiles, lorsque les côtes sont nombreuses ou par vent de face. Le moteur aide le cycliste au démarrage et dans les côtes.

Jusqu'il y a peu, le vélo électrique était surtout populaire parmi les personnes de plus de cinquante ans. Il

en te kunnen blijven deelnemen aan (langere) fietstochten. Ook mensen met hartklachten, knieproblemen of andere kleine fysieke problemen schaffen zich vaak een elektrische fiets aan.

Ondertussen is de *e-bike* ook geliefd bij de “gewone” en jonge fietser, die blij is dat hij zich dankzij de hulp van de elektrische motor wat minder moet inspannen. Onder andere voor woon-werkverkeer biedt de elektrische fiets het voordeel dat langere afstanden behapbaar worden, zonder dat je je in het zweet moet fietsen. Ook voor ouders die hun kinderen op de fiets of in een fietskar meenemen, kan een *e-bike* het fietsplezier aanzienlijk vergroten.

Kortom, een elektrische fiets kan een oplossing zijn:

- wanneer je per fiets sneller je bestemming wil bereiken;
- wanneer je verre afstanden fietst;
- wanneer je traject veel heuvels of bruggen bevat;
- wanneer je kinderen of zware vrachten vervoert, of als je fysieke conditie het voortdurend trappen niet meer toelaat.

Het besluit is duidelijk: een verlaging van de btw van 21 naar 6 procent bij de verkoop van fietsen brengt eigenlijk alleen voordelen met zich mee.

Barbara PAS (VB)
Filip DEWINTER (VB)
Jan PENRIS (VB)

leur permet de conserver leur mobilité et de continuer à participer à de (longues) randonnées à vélo. Les personnes souffrant de problèmes cardiaques, de problèmes de genoux ou d'autres petits problèmes physiques s'achètent souvent un vélo électrique.

Entre-temps, le vélo électrique est également prisé par le jeune cycliste lambda, qui apprécie de devoir faire moins d'efforts grâce à l'assistance du moteur électrique. Pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail notamment, l'avantage du vélo électrique est qu'il permet de parcourir de longues distances sans trop transpirer. Le vélo électrique peut également accroître le plaisir de rouler à vélo pour les parents qui transportent leurs enfants sur leur vélo ou dans une remorque.

Bref, un vélo électrique peut offrir une solution:

- pour atteindre plus rapidement une destination à vélo;
- pour parcourir de longues distances à vélo;
- pour les trajets comportant beaucoup de côtes ou de ponts;
- pour transporter des enfants ou de lourdes charges ou lorsque votre état physique ne vous permet plus de pédaler en permanence” (traduction).

La conclusion est claire: une réduction de la TVA de 21 à 6 % pour la vente de vélos ne présente, en somme, que des avantages.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

In tabel A van de bijlage van het koninklijk besluit nr. 20 van 20 juli 1970 tot vaststelling van de tarieven van de belasting over de toegevoegde waarde en tot indeling van de goederen en diensten bij die tarieven, wordt een rubriek *XXIIIter* ingevoegd, luidende:

“*XXIIIter*. Fietsen

Alle soorten fietsen (kinderfietsen, koersfietsen, terreinfietsen, stadsfietsen, ligfietsen, elektrische fietsen), op voorwaarde dat ze niet gemotoriseerd zijn.”

7 oktober 2014

Barbara PAS (VB)
Filip DEWINTER (VB)
Jan PENRIS (VB)

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

Il est inséré, dans le tableau A de l'annexe à l'arrêté royal n° 20 du 20 juillet 1970 fixant le taux de la taxe sur la valeur ajoutée et déterminant la répartition des biens et services selon ces taux, une rubrique *XXIIIter*, libellée comme suit:

“*XXIIIter*. Vélos

Tous les types de vélos (vélos pour enfants, vélos de course, vélos tout-terrain, vélos de ville, vélos couchés, vélos électriques), à condition qu'ils ne soient pas motorisés.”

7 octobre 2014