

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

13 februari 2008

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van het Wetboek van de
inkomstenbelastingen 1992 teneinde het
fietsgebruik voor het woon-werkverkeer
fiscaal aan te moedigen**

(ingediend door de heer Herman De Croo c.s.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

13 février 2008

PROPOSITION DE LOI

**modifiant le Code des impôts sur les revenus
1992, en vue d'encourager fiscalement
l'utilisation de la bicyclette sur
le chemin du travail**

(déposée par M. Herman De Croo et consorts)

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel strekt ertoe de kilometervergoeding toegekend voor verplaatsingen met de fiets tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling, vrij te stellen voor een bedrag van maximum 0,20 euro in plaats van de huidige 0,15 euro.

RÉSUMÉ

La présente proposition de loi vise à exonérer l'indemnité kilométrique allouée pour les déplacements en bicyclette entre le domicile et le lieu de travail, à concurrence d'un montant maximum de 0,20 euro au lieu du montant actuel de 0,15 euro.

cdH	:	centre démocrate Humaniste	
CD&V-N-VA	:	Christen-Democratisch en Vlaams/Nieuw-Vlaamse Alliantie	
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
FN	:	Front National	
LDD	:	Lijst Dedecker	
MR	:	Mouvement Réformateur	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
PS	:	Parti Socialiste	
sp.a - spirit	:	Socialistische partij anders - sociaal, progressief, internationaal, regionalistisch, integraal-democratisch, toekomstgericht.	
VB	:	Vlaams Belang	

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :		Abréviations dans la numérotation des publications :	
DOC 52 0000/000 :	Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 52 0000/000 :	Document parlementaire de la 52 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA :	Questions et Réponses écrites
CRIV :	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)	CRIV :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV :	Beknopt Verslag (blauwe kaft)	CRABV :	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV :	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)	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: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN :	Plenum	PLEN :	Séance plénière
COM :	Commissievergadering	COM :	Réunion de commission
MOT :	moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT :	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers	Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Bestellingen :	Commandes :
Natieplein 2	Place de la Nation 2
1008 Brussel	1008 Bruxelles
Tel. : 02/ 549 81 60	Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be	www.laChambre.be
e-mail : publicaties@deKamer.be	e-mail : publications@laChambre.be

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dankzij de wet van 8 augustus 1997 tot wijziging van artikel 38 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 (*Belgisch Staatsblad* 05/11/1997) is de fietsvergoeding vrij van inkomstenbelasting tot 0,15 euro per afgelegde kilometer. De werknemer hoeft de fietsvergoeding dus niet aan te geven in zijn belastingaangifte indien deze niet groter is dan 0,15 euro per kilometer.

Een werkgever kon ook daarvoor reeds fietsvergoedingen toekennen, maar deze waren fiscaal en sociaal niet vrijgesteld. Sinds 1997 is de fietsvergoeding vrij van inkomstenbelasting, maar nog niet vrij van sociale zekerheidsbijdragen. Dat weerhield sommige bedrijfsleiders ervan om de fietsvergoeding toe te kennen, omdat ze tot hogere bedrijfslasten kon leiden.

Het koninklijk besluit van 29 januari 1999 tot wijziging van het koninklijk besluit van 28 november 1969 tot uitvoering van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders (*Belgisch Staatsblad* 6/2/1999) stelt de fietsvergoeding daarom vrij van sociale zekerheidsbijdragen, zowel voor de werkgever als voor de werknemer. De fietsvergoeding kan namelijk als bedrijfskost worden ingebracht bij de berekening van het bedrijfsresultaat.

De fietsvergoeding is een vergoeding die door een werkgever wordt toegekend aan werknemers die de verplaatsing van hun woonplaats naar het werk geheel of gedeeltelijk met de fiets maken. Het doel van deze fietsvergoeding bestaat erin een hoger aandeel van het fietsgebruik te realiseren in de woon-werkverplaatsingen. We mogen er, baserend op het eindverslag 'Diagnostiek Woon-Werkverkeer van 30 juni 2005' van uitgaan dat de aanwezigheid van maatregelen ten voordele van de fiets inderdaad een positieve invloed uitoefent op het gebruik van de fiets in de woonwerkverplaatsingen. Wanneer er geen fietsvergoeding is, gebruikt 73,4% van de werknemers de wagen voor deze verplaatsingen en 6,3% de fiets; wanneer er een bijkomende verplaatsingsvergoeding is voor het fietsen dan zakt het gebruik van de wagen tot 65,7% en stijgt het gebruik van de fiets tot 9,5%. Dit is dus een stijging van meer dan 50%.

De vrijstelling is op dit ogenblik beperkt tot 0,15 euro per kilometer, en wordt niet geïndexeerd. Wordt meer dan 0,15 euro toegekend, dan moet de werknemer het bedrag boven de 0,15 euro aangeven in zijn belastingaangifte.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Grâce à la loi du 8 août 1997 modifiant l'article 38 du Code des impôts sur les revenus 1992 (Moniteur belge, 5 novembre 1997), l'indemnité de bicyclette est exonérée de l'impôt sur les revenus à concurrence de 0,15 euro par kilomètre parcouru. Le travailleur n'est donc pas tenu de déclarer cette indemnité dans sa déclaration fiscale si son montant n'excède pas 0,15 euro par kilomètre.

Auparavant, un employeur pouvait également allouer des indemnités de bicyclette, mais elles ne bénéficiaient d'aucune exonération fiscale ou sociale. Depuis 1997, l'indemnité de bicyclette est exonérée de l'impôt sur les revenus, mais pas encore exempté de cotisations de sécurité sociale. L'indemnité de bicyclette étant susceptible d'alourdir les charges professionnelles, certains chefs d'entreprise se sont abstenus de l'octroyer.

L'arrêté royal du 29 janvier 1999 modifiant l'arrêté royal du 28 novembre 1969 pris en exécution de la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs (Moniteur belge, 6 février 1999) prévoit par conséquent d'exonérer l'indemnité de bicyclette de cotisations de sécurité sociale, tant pour l'employeur que pour le travailleur. Cette indemnité peut en effet être imputée en tant que charge d'exploitation lors du calcul du résultat d'exploitation.

L'indemnité de bicyclette est une indemnité octroyée par l'employeur aux travailleurs qui effectuent totalement ou partiellement les déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail à vélo. Elle a pour but d'augmenter la part de l'utilisation du vélo dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. On peut conclure, sur la base du rapport final «Diagnostic déplacements domicile-travail au 30 juin 2005», que les mesures incitatives pour l'utilisation du vélo ont effectivement une influence positive sur l'utilisation du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail. Alors qu'il n'existe pas d'indemnité de bicyclette, 73,4% des travailleurs utilisent la voiture pour ces déplacements et 6,3% le vélo; lorsqu'il existe une mesure incitative supplémentaire pour les vélos, on constate que l'utilisation de la voiture passe à 65,7% et l'utilisation du vélo à 9,5%. Cela représente donc une hausse de près de 50%.

Actuellement, l'exonération est plafonnée à 0,15 euro le kilomètre et n'est pas indexée. Si l'employeur octroie plus de 0,15 euro, le travailleur doit déclarer le montant supérieur à 0,15 euro dans sa déclaration fiscale.

Werkgever en werknemer zullen socialezekerheidsbijdragen betalen voor het deel boven de 0,15 euro.

Gezien de fietsvergoeding niet aan indexering is onderworpen en de fiscale voordelen op dit moment meer dan tien jaar in gebruik zijn, verliest de vergoeding aan aantrekkingskracht. We merken dan ook dat buurland Nederland de fiscale vrijstelling van de fietsvergoeding sinds 1 januari 2004 van 0,17 euro op 0,18 euro heeft gebracht (www.mobilit.fgov.be).

Het lijkt dan ook, meer dan 10 jaar na de vaststelling van de bovenvermelde fiscale grenzen, aangewezen de internationale trend te volgen en de vrijstelling voor de fietsvergoeding te verhogen tot 0,20 euro per kilometer.

De fiets als vervoermiddel van en naar het werk heeft immers voor zowel werknemer, werkgever als voor de overheid duidelijke voordelen.

Werkgevers dienen minder grote investeringen op het vlak van parkeervoorzieningen door te voeren wanneer een groter deel van het personeel met de fiets naar het werk komt. Op deze wijze wordt dure bedrijfsruimte uitgespaard. Wie dagelijks naar zijn werk fietst, heeft een betere algemene conditie en is dus productiever. Fietzers komen ook minder vaak te laat op het werk vermits ze zelden in de file zitten of afhankelijk zijn van het openbaar en collectief vervoer. Door het toekennen van een fietsvergoeding aan zijn werknemers kan een bedrijf bovendien een milieu- en mobiliteitsvriendelijk imago creëren.

Ook voor de overheid biedt deze fietsvergoeding een aantal voordelen. De fietsers zelf veroorzaken bijvoorbeeld geen files zodat de mobiliteit verbetert voor leveranciers en klanten. De algemene gezondheid gaat er op vooruit en er is minder uitstoot van schadelijke gassen. Deze kostenbesparingen zijn mogelijks impliciet en eerder op (middel)lange termijn, maar ze vallen niet te ontkennen.

Bovendien worden werknemers voor hun milieuvriendelijk gedrag beloond en is fietsen goedkoper dan rijden met de wagen.

Deze voordelen worden aangevuld met andere factoren die het fietsgebruik kunnen bevorderen: de steeds zwaarder wordende verkeersdruk in de woongebieden, de verbeterde verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruikers, de zware fiscale druk op het autobezit en

L'employeur comme le travailleur seront alors tenus de verser des cotisations de sécurité sociale sur la partie supérieure à 0,15 euro.

Étant donné que l'indemnité de bicyclette n'est pas soumise à indexation et que les avantages fiscaux existent depuis plus de dix ans déjà, l'indemnité perd de son attrait. Nous faisons également observer que, depuis le 1^{er} janvier 2004, notre voisin néerlandais a porté l'exonération fiscale de l'indemnité de bicyclette de 0,17 à 0,18 EUR. (www.mobilit.fgov.be).

Il semble dès lors recommandé, plus de 10 ans après la fixation des plafonds fiscaux susvisés, de suivre la tendance internationale et de porter l'exonération relative à l'indemnité de bicyclette à 0,20 euro par kilomètre.

En effet, l'utilisation du vélo comme moyen de transport pour se rendre au travail présente des avantages incontestables tant pour le travailleur et l'employeur que pour les pouvoirs publics.

Si une plus grande partie du personnel se rend au travail à vélo, les employeurs devront réaliser des investissements moins importants en infrastructures de stationnement. Ils économisent ainsi un espace industriel coûteux. Celui qui se rend chaque jour à vélo au travail, jouit d'une meilleure condition physique générale et est donc plus productif. Les cyclistes arrivent également moins souvent en retard au travail puisqu'ils sont rarement bloqués dans les embouteillages et ne dépendent pas des transports en commun ou d'un transport collectif. En octroyant à ses travailleurs une indemnité kilométrique pour les déplacements à vélo, l'entreprise peut en outre se créer une image de marque respectueuse de l'environnement et soucieuses de la mobilité.

Cette indemnité kilométrique allouée pour les déplacements à vélo offre également une série d'avantages à l'autorité. Les cyclistes eux-mêmes ne causent par exemple aucun embouteillage, facilitant ainsi la mobilité des fournisseurs et des clients. Pédales est bon pour la santé et réduit les émissions de gaz nocifs. Même si ces économies de coûts sont implicites et se marqueront plutôt à moyen ou long terme, elles ne sont pas négligeables.

En outre, les travailleurs sont récompensés pour leur comportement respectueux de l'environnement et rouler à vélo est moins coûteux qu'utiliser la voiture.

Ces avantages sont complétés par d'autres facteurs qui peuvent encourager l'utilisation du vélo: le trafic routier qui devient toujours plus dense dans les zones habitées, l'amélioration de la sécurité routière pour les usagers faibles, la lourde pression fiscale sur la posses-

vooral op de brandstof, de bewustwording van de milieu- en klimaatproblematiek, ...

Er is nog steeds een erg grote potentiële markt voor het gebruik van de fiets in de woon-werkverplaatsingen. Volgens het eindverslag van de 'Diagnostiek Woon-werkverkeer van 30 juni 2005' neemt slechts 7,7% van de werknemers de fiets als hoofdvervoermiddel van en naar het werk. Nochtans bedraagt de gemiddelde afstand tussen woon- en werkplaats in België slechts 19,8 kilometer. Gemiddelde afstanden zijn uiteraard slechts statistische abstracties Volgens de analyses van Proff. Jean-Paul Hubert en Philippe Toint van de UFNDP in Namen op basis van de Enquête naar de Mobiliteit van de huishoudens in België 1998-1999 zijn de meeste trips van het korte type, zijnde minder dan 7,5 kilometer. De meeste verplaatsingen in het woon-werkverkeer, het woon-schoolverkeer en voor winkeldoeleinden zijn van het korte type: 80% zijn niet langer dan 20 km, 50% niet meer dan 5 km (cfr. *La Mobilité Quotidienne des Belges*, Jean-Paul HUBERT et Philippe TOINT, Presses Universitaires de Namur, 2002). Bovendien kan de fiets in combinatie met het openbaar vervoer ook een deur-tot-deur alternatief bieden voor langere trips. Dit betekent dat een zeer groot aantal werknemers de verplaatsing van en naar het werk met de fiets zou kunnen afleggen.

Inzake de budgettaire impact blijkt uit de informatie van de Federale Overheidsdienst Financiën – dienst Belastingen en Invorderingen - dat voor het aanslagjaar 2006 ca. 165 000 werknemers gebruik maken van een fietsvergoeding. Er dient echter een onderscheid gemaakt te worden tussen belastingsplichtigen die toepassing maken van het wettelijk kostenforfait (art. 51 W.I.B. 1992) en diegene die toepassing maken van de aftrek van werkelijke beroepskosten, forfaitair vastgesteld overeenkomstig art. 66bis W.I.B. 1992. In beide gevallen geniet de belastingsplichtige van de vrijstelling voor de fietsvergoeding. De werkelijke beroepskosten uit art. 66bis W.I.B. 1992 worden, samen met de andere werkelijke beroepskosten van de belastingsplichtige, in één rubriek van de aangifte opgenomen. Er is daarom geen verdere opsplitsing van de in deze rubriek opgenomen werkelijke beroepskosten mogelijk. De financiële inspanning voor de overheid wordt echter door de eerder vermelde voordelen en terugverdieneffecten gecompenseerd.

Herman DE CROO (Open Vld)
Guido DE PADT (Open Vld)
Ludo VAN CAMPENHOUT (Open Vld)
Carina VAN CAUTER (Open Vld)

sion d'une voiture et surtout sur le carburant, la prise de conscience de la problématique de l'environnement et du climat, ...

Il existe encore un très grand marché potentiel pour l'utilisation du vélo dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. D'après le rapport final 'Diagnostic déplacements domicile-lieu de travail du 30 juin 2005', seuls 7,7% des travailleurs utilisent le vélo comme moyen de transport principal pour aller travailler. En Belgique, la distance moyenne entre le domicile et le lieu de travail n'est pourtant que de 19,8 kilomètres. Les distances moyennes ne sont toutefois que des abstractions statistiques. Selon les analyses des professeurs Jean-Paul Hubert et Philippe Toint des FUNDP de Namur, qui se basent sur l'Enquête sur la mobilité des ménages en Belgique 1998-1999, la plupart des trajets sont de type court, soit moins de 7,5 kilomètres. La plupart des déplacements effectués pour se rendre au travail, pour se rendre à l'école et pour faire des courses sont de type court: 80% ne dépassent pas 20 km et 50% ne dépassent pas 5 km (cf. *La Mobilité Quotidienne des Belges*, Jean-Paul HUBERT et Philippe TOINT, Presses Universitaires de Namur, 2002). En outre, le vélo, combiné aux transports en commun, peut également offrir une solution alternative de porte à porte pour des trajets plus longs. Cela signifie qu'un très grand nombre de travailleurs pourraient effectuer à vélo le déplacement entre leur domicile et leur lieu de travail.

En ce qui concerne l'incidence budgétaire, il ressort des informations fournies par le Service public fédéral Finances – administration des Impôts et du Recouvrement – que, pour l'exercice d'imposition 2006, environ 165 000 travailleurs ont perçu une indemnité de bicyclette. Il convient toutefois d'opérer une distinction entre les contribuables qui appliquent le forfait légal de frais (art. 51 du CIR 1992) et ceux qui ont recours à la déduction des frais professionnels réels fixés forfaitairement conformément à l'article 66bis du CIR 1992. Dans les deux cas, le contribuable bénéficie d'une exonération en ce qui concerne l'indemnité de bicyclette. Les frais professionnels réels visés à l'article 66bis du CIR 1992 sont repris, en même temps que les autres frais professionnels réels du contribuable, dans une seule et même rubrique de la déclaration. Il est donc impossible de scinder les frais professionnels réels contenus dans cette rubrique. Les efforts financiers consentis par les pouvoirs publics sont néanmoins compensés par les avantages et les effets de retour évoqués ci-dessus.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 38, § 1, 14^o, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 worden de woorden «0,15 euro» vervangen door de woorden «0,20 euro».

Art. 3

Deze wet is van toepassing vanaf het aanslagjaar 2008.

17 januari 2008

Herman DE CROO (Open Vld)
Guido DE PADT (Open Vld)
Ludo VAN CAMPENHOUT (Open Vld)
Carina VAN CAUTER (Open Vld)

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

À l'article 38, § 1^{er}, 14^o, du Code des impôts sur les revenus 1992, les mots «0,15 EUR» sont remplacés par les mots «0,20 EUR».

Art. 3

La présente loi est applicable à partir de l'exercice d'imposition 2008.

17 janvier 2008