

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

18 september 2008

WETSVOORSTEL**wat de fiets- en voetgangersvergoeding voor
het woon-werkverkeer betreft**(ingediend door de heer Hans Bonte c.s.)
_____**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

18 septembre 2008

PROPOSITION DE LOI**instaurant une indemnité en faveur des
travailleurs qui effectuent à pied ou
à bicyclette les déplacements entre
leur domicile et leur lieu de travail**(déposée par M. Hans Bonte et consorts)
_____**SAMENVATTING**

Dit wetsvoorstel strekt ertoe werkgevers te verplichten een fiets- en voetgangersvergoeding uit te keren aan hun werknemers voor het woon- werkverkeer met de fiets of te voet.

RÉSUMÉ

Cette proposition de loi vise à obliger les employeurs à verser une indemnité de marche et une indemnité de bicyclette à leurs travailleurs pour les déplacements qu'ils effectuent à pied ou à bicyclette entre leur domicile et leur lieu de travail.

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+VI.Pro	:	Socialistische partij anders + VlaamsProgressieven	
VB	:	Vlaams Belang	

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
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)

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
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,

Dit wetsvoorstel neemt in aangepaste vorm, de tekst over van het voorstel DOC 51 0542/001.

De fiets is op alle vlakken een duurzaam vervoermiddel : fietsers vervuilen niet, nemen weinig ruimte in beslag, maken geen lawaai en veroorzaken geen files. De fiets is ook sociaal duurzaam: fietsen is in principe voor iedereen haalbaar en betaalbaar.

Met de opkomst van de auto nam het belang van de fiets de jongste decennia voortdurend af. De fietser vindt echter stilaan zijn tweede adem. Vanaf het begin van de jaren '80 kwam er vanuit het beleid meer aandacht voor de fiets als vervoermiddel. Een expliciet fietsbeleid kwam echter pas in de jaren '90 op gang. Een aantal steden zoals Gent, Brugge en Hasselt namen verregaande maatregelen om het fietsen van en naar de stad veiliger en aantrekkelijker te maken. De provincies namen de jongste jaren het voortouw bij het uitwerken van provinciale fietsrouteplannen. En sinds 1996 probeert het Vlaams Gewest via het convenantenbeleid te komen tot een gecoördineerde uitbouw van het fietspadennet.

Algemeen bestaat dan ook de indruk dat het fietsgebruik opnieuw in de lift zit. De technische ontwikkeling van de fiets, de behoefte aan een gezonde invulling van de vrije tijd en de versterkte aandacht voor de fiets vanuit het beleid hebben onmiskenbaar gezorgd voor een «boom» van het recreatieve fietsen. En stilaan lijkt de fiets ook in het woon-werkverkeer en het woon-schoolverkeer opnieuw aan de winnende hand.

Fietsende werknemers zijn voor de werkgever een voordeel op vele gebieden. De investeringen in parkeervoorzieningen voor fietsers zijn veel lager dan deze voor automobilisten. Fietsende werknemers komen niet te laat omdat ze in de file vast zitten.

Het aanmoedigen van fietsende werknemers kan bovendien bijdragen tot het creëren van een milieu- en mensvriendelijk imago van het bedrijf.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi reprend, en l'adaptant, le texte de la proposition DOC 51 0542/001.

Le vélo est, à tous points de vue, un moyen de transport durable: les cyclistes ne polluent pas, occupent peu d'espace, ne sont pas source de nuisances sonores et ne provoquent pas d'embouteillages. Le vélo est aussi durable d'un point de vue social: il est en principe à la portée de tout un chacun.

Au cours des dernières décennies, la faveur dont jouissait le vélo n'a cessé de s'estomper en raison du développement de l'automobile. La bicyclette trouve toutefois peu à peu son second souffle. Depuis le début des années '80, les politiques se sont davantage intéressés à la bicyclette comme moyen de transport. Il a toutefois fallu attendre les années '90 pour qu'une politique explicite en faveur de la bicyclette ne voie véritablement le jour. Un certain nombre de villes comme Gand, Bruges et Hasselt ont pris des mesures radicales afin de rendre les déplacements à vélo de et vers la ville plus sûrs et plus attrayants. Au cours des dernières années, les provinces ont pris l'initiative d'établir des cartes d'itinéraires cyclables provinciaux. Et depuis 1996, la Région flamande oeuvre, par la mise en oeuvre de la politique de conventions, à un développement coordonné du réseau des pistes cyclables.

L'impression générale est dès lors que la pratique du vélo suscite un regain d'intérêt. Les améliorations techniques du vélo, le besoin de pratiquer des activités saines pendant les loisirs et l'intérêt accru manifesté par les politiques à l'égard de la bicyclette ne sont assurément pas étrangers au développement spectaculaire de l'usage récréatif du vélo. Et, progressivement, le vélo semble aussi se refaire une place au soleil dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ainsi qu'entre le domicile et l'école.

Les travailleurs se déplaçant à bicyclette présentent, à de nombreux points de vue, un avantage pour les employeurs. Les investissements en places de stationnement sont beaucoup moins élevés pour les cyclistes que pour les automobilistes. Les travailleurs se déplaçant à vélo arrivent à l'heure, du fait qu'ils ne sont pas bloqués dans les embouteillages.

L'encouragement des travailleurs à utiliser la bicyclette pour leurs déplacements entre le domicile et le lieu de travail peut, en outre, contribuer à conférer une image de marque écologique et humaine à l'entreprise.

Een onderzoek van een Nederlandse dokter leert bovendien dat fietsende werknemers fitter en gezonder zijn dan hun collega's, waardoor hun productiviteit hoger ligt en hun afwezigheid wegens ziekte lager. Dokter Zuiderveld deed in 1994-1995 een vergelijkend onderzoek bij een 120-tal mensen die werden onderverdeeld in een fietsgroep en een controlegroep. De leden van de fietsgroep schakelden voor hun woon-werkverkeer over op de fiets; de controlegroep liet haar verplaatsingsgedrag onveranderd. Na zes maanden bleek dat de fietsende werknemers hun conditie met 13% hadden verbeterd, tegenover een status quo bij de controlegroep.

Op federaal vlak zijn ons geen gegevens over het gebruik van de fiets in het woon-werkverkeer bekend. Het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen leert dat in 2000 12,3% van alle woon-werkverplaatsingen met de fiets wordt afgelegd. Na «Koning Auto» (61,3%) komt de fiets daarmee op de tweede plaats als hoofdvervoermiddel in het woon-werkverkeer, ruim vóór het carpoolen (7,5%), de trein (4,3%), te voet gaan (3,3%) en de bus of tram (samen 2,6%).

Wel blijkt het gebruik van de fiets sterk te verschillen volgens een aantal parameters. Zo fietst 19,0% van de arbeiders dagelijks naar het werk, terwijl dit slechts het geval is voor 7,5% van de kaderleden en 5,1% van de zelfstandigen.

Logischerwijs speelt ook de afstand tot de werkplek een belangrijke rol in de keuze voor de fiets als vervoermiddel. Zo haalt de fiets in de woon-werkverplaatsingen korter dan 5 kilometer een aandeel van 34,9%, nagenoeg evenveel als de auto. Zonder onderscheid te maken naar het verplaatsingsmotief, leert een enquête uitgevoerd in opdracht van het Nationaal Instituut voor Statistiek ook dat er grote regionale verschillen zijn in het fietsgebruik. Van de 100 verplaatsingen met de fiets worden er 91 gemaakt in Vlaanderen, tegenover 7 op 100 in Wallonië en slechts 1 op 100 in Brussel. Men mag aannemen dat deze verhouding ook van toepassing is op het fietsgebruik in het woon-werkverkeer, al kende het fietsgebruik in Brussel de laatste jaren een sterke stijging.

De wet van 8 augustus 1997 heeft het idee van de fietsvergoeding definitief gelanceerd. Deze wet stelt een fietsvergoeding voor het woon-werkverkeer tot 0,15 euro

Il ressort, en outre, d'une enquête effectuée par un docteur néerlandais que la santé des travailleurs qui utilisent la bicyclette est meilleure que celle de leurs collègues, ce qui accroît leur productivité et réduit leurs absences pour cause de maladie. En 1994-1995, le docteur Zuiderveld a soumis quelque 120 personnes, réparties en un groupe cycliste et un groupe de contrôle, à une enquête comparative. Les membres du groupe cycliste ont enfourché leur bicyclette pour effectuer les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, alors que les membres du groupe de contrôle n'ont pas modifié leur mode de déplacement. Au bout de six mois, il s'est avéré que les travailleurs utilisant la bicyclette avaient amélioré leur condition de 13%, tandis que ceux faisant partie du groupe de contrôle avaient fait du sur-place.

Nous ne disposons pas de données relatives à l'utilisation de la bicyclette pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail au niveau fédéral. Une enquête sur les déplacements en Flandre (Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen) montre qu'en 2000, la bicyclette a été utilisée pour effectuer 12,3% de tous les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Ce chiffre place la bicyclette en deuxième position, après «Sa Majesté l'Auto» (61,3%), mais largement devant le covoiturage (7,5%), le train (4,3%), les déplacements à pied (3,3%) et le bus ou le tram (globalement 2,6%).

Il s'avère cependant que l'utilisation de la bicyclette varie fortement en fonction d'un certain nombre de paramètres. Ainsi, 19,0% des ouvriers enfourchent quotidiennement la bicyclette pour se rendre à leur lieu de travail, alors que seuls 7,5% des cadres et 5,1% des indépendants en font autant.

En toute logique, la distance à parcourir jusqu'au lieu de travail intervient également pour une large part dans le choix de la bicyclette en tant que moyen de transport. Ainsi, lorsque les déplacements entre le domicile et le lieu de travail sont inférieurs à 5 kilomètres, la bicyclette représente une part de 34,9%, quasiment égale à celle de la voiture. Sans faire de distinction quant au motif de déplacement, une enquête réalisée à la demande de l'Institut national de statistique fait également apparaître d'importantes différences régionales dans l'utilisation de la bicyclette. Sur 100 déplacements effectués à bicyclette, 91 le sont en Flandre contre 7 en Wallonie et un seul à Bruxelles. On peut supposer que ce rapport s'applique également à l'utilisation de la bicyclette pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, bien que l'utilisation de la bicyclette à Bruxelles ait connu une forte augmentation ces dernières années.

La loi du 8 août 1997 a définitivement consacré le principe de l'octroi de l'indemnité de bicyclette. Cette loi prévoit en effet d'exonérer à concurrence de 0,15 euro

per kilometer vrij van belastingen (W.I.B. 1992, art. 38, 14°). Sinds 1 april 1999 is de fietsvergoeding ook vrijgesteld van bijdragen voor de sociale zekerheid, eveneens voor zover ze het bedrag van 0,15 euro per kilometer niet overschrijdt.

Voor al in de publieke sector heeft deze (para)fiscale vrijstelling de werkgevers ertoe aangezet om een fietsvergoeding in te voeren. Voorheen waren er reeds een beperkt aantal gemeenten die hun fietsende werknemers een vergoeding uitkeerden (o.a. Oostende, Sint-Niklaas, Leuven, Sint-Truiden, Mechelen). Hun voorbeeld werd sindsdien gevolgd voor tal van andere gemeenten en provinciebesturen (o.a. de provincie Antwerpen). Ook de Vlaamse, federale en Brusselse ambtenaren hebben sinds kort recht op een fietsvergoeding voor het woon-werkverkeer.

Dat dergelijke vergoeding wel degelijk een impact heeft op het verplaatsingsgedrag van de werknemer bewijst een studie van november 2003 in Gent. De Gentse ambtenaren krijgen deze vergoeding sedert een aantal jaren. Ondertussen is het verplaatsingsgedrag van de Gentse ambtenaren grondig gewijzigd.

In Vlaanderen komt meer dan 60% van de werknemers individueel met de wagen naar het werk. Voor de invoering van de premie was de situatie in Gent gelijkaardig. Nu is het aandeel van de automobilisten gedaald tot 40%. Achtentwintig procent komt met de fiets werken, 26% met het openbaar vervoer en 3% te voet. Tenslotte is er nog een kleine groep carpoolers, bromfietzers en motorrijders.

De voornaamste reden die de mensen opgeven om de wagen niet meer te gebruiken, is de premie. Dit toont voldoende aan dat dergelijke premie wel degelijk invloed heeft op het verplaatsingsgedrag.

Toch kan deze voluntaristische aanpak niet alle overheden overtuigen. Zo blijven een aantal gemeenten uitdrukkelijk weigeren om een fietsvergoeding toe te kennen aan hun personeelsleden. In het Franstalig landsgedeelte vindt het idee van de fietsvergoeding tot nu toe nauwelijks ingang. En ook in de privé-sector heeft de (para)fiscale vrijstelling weinig geestdrift opgewekt voor de fietsvergoeding. SD Worx stelde medio 1998 op basis van zijn eigen loonbestand vast dat slechts 73 werkgevers op 15.000 een fietsvergoeding voor het woon-werkverkeer uitkeerden. Alles samen ging het om 248 werknemers op een totaal van nagenoeg 300.000.

par kilomètre l'indemnité kilométrique qui est allouée pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail (CIR 1992, article 38, 14°). Depuis le 1^{er} avril 1999, l'indemnité de bicyclette est également exonérée de cotisations de sécurité sociale, pour autant qu'elle ne dépasse pas le montant de 0,15 euro par kilomètre.

C'est surtout dans le secteur public que cette exonération (para)fiscale a incité les employeurs à instaurer l'indemnité de bicyclette. Auparavant, un petit nombre de communes allouaient déjà une indemnité à leurs travailleurs qui utilisaient la bicyclette (notamment Ostende, Saint-Nicolas, Louvain, Saint-Trond, Malines). Depuis, de nombreuses autres communes et administrations provinciales ont suivi leur exemple (notamment la province d'Anvers). Les fonctionnaires flamands, fédéraux et bruxellois perçoivent, eux aussi, depuis peu une indemnité de bicyclette pour leurs déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail.

L'octroi d'une telle indemnité a incontestablement un impact sur le choix du mode de transport chez les travailleurs, ainsi qu'il ressort d'une étude menée à Gand en novembre 2003. Les fonctionnaires gantois perçoivent une telle indemnité depuis plusieurs années et leur comportement a évolué de façon radicale.

On sait qu'en Flandre, plus de 60% des travailleurs utilisent leur voiture pour se rendre à leur lieu de travail et ce chiffre était plus ou moins identique à Gand avant l'instauration de l'indemnité de bicyclette. À l'heure actuelle, la proportion d'automobilistes n'est plus que de 40%. Vingt-huit pour cent des travailleurs utilisent la bicyclette, 26% les transports en commun et 3% se rendent à pied à leur lieu de travail. Enfin, un petit groupe de fonctionnaires prévoient le covoiturage, le cyclomoteur ou la motocyclette.

La principale raison invoquée par ceux qui ont renoncé à l'utilisation de la voiture est l'indemnité dont ils bénéficient. Il est donc manifeste que l'octroi d'une telle indemnité a bel et bien une influence sur le choix du mode de déplacement.

Cette approche volontariste ne convainc toutefois pas toutes les autorités publiques. C'est ainsi qu'un certain nombre de communes ont déclaré expressément ne pas vouloir allouer d'indemnité de bicyclette aux membres de leur personnel. Dans la partie francophone du pays non plus, l'idée d'allouer une indemnité de bicyclette n'a guère eu de succès à ce jour. Dans le secteur privé non plus, l'exonération (para)fiscale n'a guère suscité l'enthousiasme en faveur de l'indemnité de bicyclette. Sur la base de son propre fichier salarial, SD Worx a constaté, mi-1998, que seuls 73 employeurs sur 15.000 allouaient une indemnité de bicyclette pour les déplacements entre

Hoewel deze cijfers sindsdien wellicht gunstig geëvolueerd zijn, blijft de fietsvergoeding eerder een uitzondering in de private sector.

Dit wetsvoorstel gaat een stap verder: het legt de werkgever een verplichting op om een fietsvergoeding van 0,18 euro per kilometer uit te keren aan alle werknemers die met de fiets deelnemen aan het woon-werkverkeer.

Daarmee sluiten wij ons aan bij het «Vlaams Totaalplan Fiets» (oktober 2002), dat stelt dat «de Vlaamse overheid een verplichte invoering van de fietsvergoeding op het federaal niveau zal bepleiten en nastreven». Ook de Fietzersbond stelde in zijn memorandum voor de federale verkiezingen van 18 mei 2003 en 10 juni 2007 voor om een fietsvergoeding in te voeren. Dit wetsvoorstel moet dan ook samen gelezen worden met het wetsvoorstel tot wijziging van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 wat de fiscale vrijstelling van de fiets- en voetgangersvergoeding betreft.

Een wettelijke regeling met betrekking tot de tegemoetkoming van de werkgever in de vervoerskosten van de werknemer is in de Belgische context geen unicum. Integendeel, met de wet van 27 juli 1962 doorbrak de werkgever het principe dat de kosten van het woon-werkverkeer ten laste vallen van de werknemer en verplichtte hij de werkgever om tussen te komen in de kostprijs van het sociaal abonnement van de werknemers. Het koninklijk besluit van 28 juli 1962 bepaalde het bedrag van deze tegemoetkoming en wordt sindsdien op geregelde tijdstippen aangepast aan de gewijzigde tariefstructuur van de NMBS. Om de betrokkenheid van de werkgevers en werknemers te garanderen, bepaalt artikel 1 van de wet van 1962 dat de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven om advies gevraagd wordt over iedere aanpassing van de terugbetalingstarieven.

Sindsdien is het vastleggen van regelingen met betrekking tot de terugbetaling van vervoerskosten deel gaan uitmaken van het sociaal overleg. Zo legde de collectieve arbeidsovereenkomst nr. 19 van 26 maart 1975 de basis voor een tussenkomst van de werkgever in de kosten van het stads- en streekvervoer.

Daarnaast werden op sectorieel vlak en op bedrijfsvlak allerlei collectieve akkoorden gesloten die gaan over een tegemoetkoming van de werkgever in de kosten van het woon-werkverkeer: van aanvullende vergoedingen

le domicile et le lieu de travail. Cette mesure concernait en tout 248 travailleurs sur un total de près de 300.000. Bien que, depuis lors, ces chiffres aient sans doute évolué dans le bon sens, l'indemnité de bicyclette reste l'exception dans le secteur privé.

La présente proposition va plus loin: elle impose à l'employeur l'obligation d'allouer une indemnité de 0,18 euro par kilomètre à tous les travailleurs qui effectuent à bicyclette les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

Nous nous alignons ainsi sur le «*Vlaams Totaalplan Fiets*» (octobre 2002), aux termes duquel «les autorités flamandes plaideront en faveur de l'instauration d'une indemnité de bicyclette obligatoire au niveau fédéral et poursuivront ce but.» Dans son memorandum publié à l'occasion des élections fédérales des 18 mai 2003 et 10 juin 2007, la *Fietzersbond* proposait également d'instaurer une indemnité de bicyclette. Aussi la présente proposition de loi forme-t-elle un tout avec la proposition de loi modifiant le Code des impôts sur les revenus 1992 en ce qui concerne l'exonération fiscale de l'indemnité de bicyclette et de l'indemnité de marche.

En Belgique, l'instauration de règles légales relatives à l'intervention de l'employeur dans les frais de transport du travailleur n'est pas une innovation. Au contraire, par la loi du 27 juillet 1962, le législateur a rompu avec le principe selon lequel les frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail étaient à la charge du travailleur et a obligé les employeurs à intervenir dans le coût de l'abonnement social des travailleurs. L'arrêté royal du 28 juillet 1962 a fixé le montant de cette intervention qui est, depuis lors, régulièrement adapté en fonction de la modification des structures tarifaires de la SNCB. Afin de garantir que les employeurs et les travailleurs soient associés à la procédure, l'article 1^{er} de la loi de 1962 prévoit que le Conseil central de l'économie est saisi d'une demande d'avis lors de chaque modification des tarifs de remboursement.

Depuis lors, les règles relatives au remboursement des frais de transport sont fixées dans le cadre de la concertation sociale. C'est ainsi que la convention collective de travail n° 19 du 26 mars 1975 a jeté les bases d'une participation des employeurs aux frais de transport urbain et régional des travailleurs.

Parallèlement, toutes sortes d'accords collectifs prévoyant une participation de l'employeur aux frais de déplacement entre le domicile et le lieu de travail ont été conclus au niveau sectoriel et au niveau des entreprises.

voor het openbaar vervoer over tegemoetkomingen in de kosten van het autogebruik tot en met de fietsvergoeding.

De indieners zijn evenwel van oordeel dat deze traditie van het sluiten van collectieve akkoorden niet wegneemt dat de wetgever de bevoegdheid behoudt om regulerend tussen te komen, zij het in overleg met en na advies van de sociale partners.

Het wetsvoorstel voorziet tenslotte zowel in een vergoeding voor de werknemers die de fiets als hoofdvervoermiddel gebruiken als in een vergoeding voor de werknemers die de fiets gebruiken voor het voor- of natransport. De fietsvergoeding wordt teruggebracht tot een bedrag van 0,09 euro per kilometer voor de werknemers die (gratis) over een fiets van het bedrijf beschikken. In Nederland raamde men begin 1998 het aantal bedrijfsfietsen op 5% van het totale fietspark. Het potentieel werd geraamd op 15 tot 20%.

Naar aanleiding van de Europese Dag van de Fiets (21 januari 1998) maakte de Fietsersbond een gedetailleerde berekening van de kostprijs van de fiets in het woon-werkverkeer. Als vaste kosten moet rekening worden gehouden met: de aankoop van de fiets (minstens 500 euro voor een degelijke stadsfiets), een solide beugelslot (50 euro), regenkledij en waterbestendige fietstassen (200 euro). Samen is dit 750 euro of 150 euro per jaar wanneer men rekening houdt met een afschrijving over een periode van vijf jaar. Daarbovenop komen de jaarlijkse variabele kosten van het fietsen: onderhoud en vernieuwing van het materiaal (90 euro), betaalde fietsenstalling (50 euro), verzekering tegen fietsdiefstal (60 euro). Samen brengt dit de kostprijs van het fietsen op 350 euro per jaar.

Aangenomen dat de fietser gemiddeld 4 kilometer van zijn werk woont en 220 dagen per jaar werkt, komt dit neer op 0,20 euro per kilometer.

Conclusie: 0,18 euro per kilometer is een billijk bedrag om de degelijk uitgeruste fietser te vergoeden voor zijn kosten en past perfect in het kader van het wetsvoorstel tot wijziging van het Wetboek inkomstebelasting 1992 wat de fiscale vrijstelling van de fiets- en voetgangersvergoeding betreft. Aangezien de werknemer van zijn fiets en het fietsmateriaal ook gebruik kan maken tijdens zijn vrije tijd, is de kleine prijskloof te verantwoorden.

Ces accords prévoient des interventions qui vont de l'indemnité complémentaire accordée aux travailleurs empruntant les transports en commun à l'indemnité de bicyclette, en passant par une participation aux frais d'utilisation de la voiture.

Les auteurs estiment toutefois qu'en dépit de cette tradition consistant à conclure des accords collectifs, le législateur reste compétent pour réglementer cette matière, fût-ce en concertation avec les partenaires sociaux et après avoir recueilli leur avis.

Enfin la proposition de loi prévoit qu'une indemnité sera allouée aux travailleurs qui utilisent la bicyclette comme moyen de transport principal ainsi qu'aux travailleurs qui utilisent la bicyclette en combinaison avec d'autres moyens de transport en commun. Le montant de l'indemnité de bicyclette est ramené à 0,09 euro par kilomètre pour les travailleurs qui utilisent une bicyclette mise gratuitement à leur disposition par l'entreprise. Début 1998, on a estimé, aux Pays-Bas, que le nombre de bicyclettes d'entreprise représentait 5% de l'ensemble du parc de bicyclettes. On estime que le potentiel d'augmentation est de 15 à 20%.

À l'occasion de la Journée européenne de la bicyclette (21 janvier 1998), l'association des cyclistes Fietsersbond a effectué un calcul détaillé du coût d'utilisation de la bicyclette dans le cadre des déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Les frais fixes englobent: l'achat du vélo (500 euros au moins pour un vélo de ville convenable), un antivol solide (50 euros), un équipement et des sacoches imperméables (200 euros). Cela représente une dépense totale de 750 euros ou de 150 euros par an si l'on se base sur une période d'amortissement de cinq ans. À cela s'ajoutent les frais annuels variables découlant de l'utilisation de la bicyclette: entretien et renouvellement du matériel (90 euros), parking payant (50 euros), assurance contre le vol (60 euros). Globalement, le coût de l'utilisation d'une bicyclette s'élève à 350 euros par an.

En admettant que le cycliste habite à une distance moyenne de 4 kilomètres de son lieu de travail et qu'il travaille 220 jours par an, ce coût est de 0,20 euro par kilomètre.

Conclusion: l'octroi d'un montant de 0,18 euro par kilomètre est donc raisonnable pour indemniser de ses frais le cycliste correctement équipé et est dans le droit fil de la proposition de loi modifiant le Code des impôts sur les revenus 1992 en ce qui concerne l'exonération fiscale de l'indemnité de bicyclette et de l'indemnité de marche. Étant donné que le travailleur peut également utiliser sa bicyclette et son matériel durant ses loisirs, cette légère différence de prix se justifie.

Het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen leert dat de gemiddelde Vlaming dagelijks 273 meter met de fiets aflegt van en naar zijn of haar werk. Vermenigvuldigen we dit met de omvang van de actieve bevolking, dan komen we op een totaal van 1,136 miljoen kilometer per dag. In de veronderstelling dat de werknemers gemiddeld 220 dagen per jaar werken, zou er jaarlijks dus ongeveer 250 miljoen kilometer gefietst worden in het Vlaamse woon-werkverkeer.

Vijfentachtig percent van het fietsbezit situeert zich in Vlaanderen; 15% in Wallonië. Als we ervan uitgaan dat deze verhouding ook geldt voor het fietsgebruik, dan zou er in België jaarlijks 294 miljoen kilometer gefietst worden in het woon-werkverkeer. De invoering van een fietsvergoeding van 0,18 euro per kilometer zou de Belgische werkgevers op jaarbasis dus bruto 52,9 miljoen euro kosten.

De fietsvergoeding is echter een kost die mag worden afgetrokken van het inkomen van het bedrijf. Op die manier bedraagt de netto-factuur voor het bedrijfsleven iets meer dan 30 miljoen euro per jaar.

Indien de werkgever een fiets ter beschikking stelt van de werknemer halveren de bovenstaande bedragen.

Om dit cijfer te duiden, berekenden we dat de tegemoetkoming van de werkgevers in de NMBS-treinkaarten jaarlijks ongeveer 60 miljoen euro bedraagt (los van het feit dat een aantal werkgevers verder gaan dan de wettelijk verplichte tegemoetkoming in de treinkosten). Deze cijfers zijn trouwens klein bier vergeleken met de inspanningen van het bedrijfsleven in de automobilité van de werknemers.

Een Nederlands onderzoek geeft volgend beeld van de kostenposten met betrekking tot het personenvervoer bij bedrijven:

Parkeerplaatsen	5,9%
Fietsen	3,9%
auto's	73,4%
bedrijfsvervoer	0,1%
vergoedingsregeling woon-werkverkeer	9,5%
vergoedingsregeling zakelijk verkeer	5,6%
overige	1,6%

Une enquête sur les déplacements en Flandre (Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen) montre que le Flamand moyen parcourt 273 mètres par jour à bicyclette pour se rendre à son travail et en revenir. Si l'on extrapole ce chiffre à l'ensemble de la population active, on arrive à un total de 1,136 million de kilomètres par jour. En supposant que l'on travaille en moyenne 220 jours par an, les travailleurs flamands parcourraient donc environ 250 millions de kilomètres par an pour effectuer les déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail.

Quatre-vingt-cinq pour cent des vélos se trouvent en Flandre et 15% en Wallonie. Si l'on applique également ce rapport à l'utilisation de la bicyclette, les travailleurs parcourraient par an, en Belgique, 294 millions de kilomètres pour effectuer les déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail. L'instauration d'une indemnité de bicyclette de 0,18 euro par kilomètre coûterait donc, aux employeurs belges, 52,9 millions d'euros brut sur base annuelle.

L'indemnité de bicyclette constitue toutefois un coût déductible des revenus de l'entreprise. De cette manière, le coût net pour le monde économique sera d'un peu plus de 30 millions d'euros par an.

Si l'employeur met une bicyclette à la disposition du travailleur, les montants ci-dessus sont à diviser par deux.

Il convient toutefois de mettre ce chiffre en perspective: nous avons calculé que l'intervention des employeurs dans le coût des cartes-train s'élève à quelque 60 millions d'euros par an (indépendamment du fait que certains employeurs ne se limitent pas à l'intervention légale obligatoire dans les frais de déplacement en train). Ces chiffres ne représentent d'ailleurs pas grand-chose en comparaison des efforts consentis par les entreprises pour l'automobilité des travailleurs.

Une étude néerlandaise présente, en ce qui concerne le transport de personnes dans les entreprises, les postes de frais comme suit:

Places de stationnement	5,9%
Bicyclettes	3,9%
Voitures	73,4%
Transport d'entreprise	0,1%
Indemnité domicile-lieu de travail	9,5%
Indemnité déplacements professionnels	5,6%
Autres	1,6%

Hoewel zakelijk verkeer en woon-werkverkeer hier niet onderscheiden worden, is het duidelijk dat de automobilité aan de bedrijven een veelvoud kost van de andere vervoermiddelen. Hetzelfde onderzoek leerde trouwens dat een Nederlands bedrijf per werknemer gemiddeld 5.155 gulden (ruim 2.500 euro) per jaar uitgeeft aan autokosten, tegenover 1.831 gulden (minder dan 1.000 euro) aan andere vervoerkosten.

We besluiten hieruit dat de fietsvergoeding op financieel vlak een haalbare kaart is voor het bedrijfsleven en slechts van beperkte omvang is vergeleken met de inspanningen die gebeuren voor de automobilité. Bij dit alles hebben we bovendien geen rekening gehouden met de indirecte kosten van de automobilité in het woon-werkverkeer zoals het werkverlet door files en de ongevallen in het woon-werkverkeer die alsmaar toenemen.

Net als fietsen, is te voet gaan gezond, milieu- en ruimtevriendelijk, sociaal en veilig tegenover de andere weggebruikers. Te voet naar het werk gaan, is vandaag niet evident: de afstanden in het woon-werkverkeer worden steeds groter, de bedrijven bevinden zich voornamelijk buiten de woongebieden, het comfort en de flexibiliteit van de auto verleiden de werknemers. In het kader van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen verklaarde dan ook slechts 3,7% van de werkenden te voet naar het werk te gaan. Het gaat daarbij uiteraard om het te voet gaan als hoofdvervoerswijze; over het te voet gaan in het voor- en natransport zijn geen gegevens bekend.

In tegenstelling tot de fietsvergoeding heeft het idee van de voetgangersvergoeding nog nauwelijks ingang gevonden. De redenen liggen voor de hand: weinig werknemers gaan te voet naar het werk en het te voet gaan wordt beschouwd als een vervoerswijze waaraan nauwelijks kosten verbonden zijn. In het beste geval genieten de voetgangers mee een algemene tegemoetkoming van hun werkgever in de vervoerskosten, ongeacht het vervoermiddel.

Eén van de weinige werkgevers die hierop een uitzondering maken, is de stad Gent. De stad keert sinds 1998 een vergoeding uit aan alle werknemers die niet individueel met de auto naar het werk komen en die geen recht hebben op een gedeeltelijke terugbetaling van de openbaar vervoerkosten. Begunstigden van deze regeling zijn voetgangers, skeelers, fietsers, werknemers die

Bien que nous n'établissions pas en l'occurrence de distinction entre les déplacements professionnels et les déplacements du domicile au lieu de travail, il est évident que l'automobilité coûte beaucoup plus cher aux entreprises que les autres moyens de transport. Il ressort d'ailleurs de la même étude qu'une entreprise néerlandaise dépense, par travailleur, en moyenne 5 155 florins (plus de 2 500 euros) par an en frais de voiture contre 1 831 florins (moins de 1 000 euros) en autres frais de déplacement.

Nous en concluons que l'indemnité de bicyclette constitue, d'un point de vue financier, une option réalisable pour les entreprises et que son incidence est limitée, comparée aux efforts consentis pour l'automobile. Et dans tout ce qui précède, nous n'avons même pas tenu compte des coûts indirects de l'automobilité dans les déplacements du domicile au lieu de travail, tels que les retards en raison des embouteillages et les accidents sur le chemin du travail qui ne cessent d'augmenter.

Comme la bicyclette, la marche est un mode de déplacement sain, écologique, peu envahissant, social et sûr par rapport aux autres moyens de transport. À l'heure actuelle, il n'est guère aisé de se rendre à pied jusqu'à son lieu de travail: les distances entre le domicile et les lieux de travail ne cessent d'augmenter, les entreprises sont principalement situées à l'extérieur des zones d'habitat, les travailleurs se laissent séduire par le confort et la flexibilité que leur offre l'automobile. Dans le cadre de l'enquête Verplaatsingsgedrag Vlaanderen, 3,7% seulement de la population active ont ainsi déclaré se rendre au travail à pied. Il va sans dire que ce chiffre concerne les personnes qui utilisent la marche comme mode de déplacement principal; il n'existe aucune donnée concernant l'utilisation de la marche avant et après l'utilisation d'un autre moyen de transport.

Contrairement à ce qui se passe pour l'indemnité de bicyclette, l'idée d'allouer une indemnité de marche est encore dans les limbes. Les raisons de ce peu d'intérêt sont évidentes: peu de travailleurs se rendent à pied à leur lieu de travail et la marche est considérée comme un mode de déplacement qui ne coûte guère.

Dans le meilleur des cas, les piétons bénéficient également d'une intervention générale de leur employeur dans leurs frais de déplacement, quel que soit le moyen de transport qu'ils utilisent.

L'un des rares employeurs à faire exception est la ville de Gand. Depuis 1998, la ville alloue une indemnité à tous les travailleurs qui n'effectuent pas les déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail en voiture individuelle et qui n'ont pas droit à une intervention dans le coût des transports publics. Bénéficient de cette mesure, les piétons, les utilisateurs de skeelers, les cyclistes, les

het stads- en streekvervoer gebruiken voor een afstand van minder dan 5 kilometer (waardoor ze geen recht hebben op een tegemoetkoming van de werkgever), inzittenden van wagens, mensen die de wagen of het openbaar vervoer aan de rand van de stad hebben verlaten. De premie bedraagt 0,15 euro per kilometer, met een maximum van 5 kilometer per verplaatsing.

Dit wetsvoorstel verplicht de werkgever tot het betalen van een forfaitaire vergoeding van 15 euro per maand aan de werknemers die te voet naar het werk gaan en hun gelijkgestelden (bijvoorbeeld mensen die zich met een rolstoel verplaatsen). De voetgangersvergoeding is zowel een blijk van waardering en aanmoediging voor een gezond en sociaal verplaatsingsgedrag als een tegemoetkoming voor de reële kosten van de voetgangers (paraplu, regenkledij, aangepaste kledij voor winterse omstandigheden, ...).

Wat de bevoegdheid van de federale wetgever betreft, verwijzen we naar onze toelichting bij de fietsvergoeding.

De vergoeding beperkt zich tot het te voet gaan als hoofdvervoerwijze. Een vergoeding voor het te voet gaan als voor- of natransportmiddel zou de kostprijs van het systeem voor de werkgevers te sterk opdrijven (haast elke werknemer gaat minstens enkele tientallen meters te voet), terwijl ze weinig substantieel zou zijn voor de werknemers die reeds een tegemoetkoming in de kosten van het openbaar vervoer of van de auto genieten.

Op basis van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen gaan we ervan uit dat ongeveer 154.000 werknemers te voet naar het werk gaan. Een maandelijkse voetgangersvergoeding a rato van 15 euro zou de werkgevers jaarlijks 27,72 miljoen euro kosten. Rekening houdend met het feit dat de voetgangersvergoeding volledig mag worden afgetrokken als een kost voor het bedrijf, bedraagt de netto-factuur voor het bedrijfsleven ongeveer 16 miljoen euro per jaar.

travailleurs utilisant les transports urbains et régionaux sur une distance inférieure à 5 kilomètres (ce qui ne leur ouvre pas le droit à une intervention de l'employeur), les passagers d'une voiture, les automobilistes qui abandonnent leur voiture ou les transports publics à l'entrée de la ville. La prime s'élève à 0,15 euro par kilomètre, avec un maximum de 5 kilomètres par déplacement.

La présente proposition de loi vise à obliger l'employeur à verser une indemnité forfaitaire de 15 euros par mois aux travailleurs qui effectuent les déplacements entre le domicile et le lieu de travail à pied, et à ceux qui y sont assimilés (par exemple les personnes qui se déplacent en chaise roulante). L'indemnité de marche constitue tant un témoignage d'estime et d'encouragement pour un mode de déplacement sain et social qu'une intervention dans les frais réels des piétons (parapluie, vêtements de pluie, vêtements adaptés aux conditions climatiques hivernales, ...).

Pour ce qui est de la compétence du législateur fédéral, on se reportera aux commentaires relatifs à l'indemnité de bicyclette.

L'indemnité se limite à la marche comme moyen de déplacement principal. L'octroi d'une indemnité pour la marche avant ou après l'utilisation d'un autre moyen de transport en commun gonflerait excessivement le coût du système pour les employeurs (presque chaque travailleur parcourt au moins quelques dizaines de mètres à pied), alors que l'indemnité ne représenterait pas grand-chose pour les travailleurs qui bénéficient déjà d'une intervention dans les frais de transports en commun ou de la voiture.

Sur la base de l'étude «Verplaatsingsgedrag Vlaanderen», nous estimons qu'environ 154 000 travailleurs se rendent à pied à leur travail. Une indemnité de marche mensuelle de 15 euros coûterait 27,72 millions d'euros par an aux employeurs. Compte tenu du fait que l'indemnité de marche peut être entièrement déduite à titre de frais par l'entreprise, la facture nette s'élèverait à 16 millions d'euros par an pour les entreprises.

Ten slotte ligt het voor de hand dat de fiscale vrijstelling die krachtens de wet van 8 augustus 1997 werd uitgewerkt voor de fietsvergoeding zou worden opgetrokken naar 0,30 euro per kilometer zoals voorzien in hogergenoemd wetsvoorstel. Tevens dient deze vrijstelling te worden doorgetrokken naar de voetgangersvergoeding, voor zover de voetgangersvergoeding het bedrag van de wettelijk opgelegde vergoeding (15 euro per maand) niet overschrijdt.

Hans BONTE (sp.a+VI.Pro)
David GEERTS (sp.a+VI.Pro)
Meryame KITIR (sp.a+VI.Pro)
Dirk VAN DER MAELEN (sp.a+VI.Pro)

Enfin, il va de soi que l'exonération fiscale dont bénéficie l'indemnité de bicyclette en vertu de la loi du 8 août 1997 serait portée à 0,30 euro par kilomètre ainsi que le prévoit la proposition de loi susvisée. En outre, il convient d'appliquer également cette exonération à l'indemnité de marche, à condition qu'elle n'excède pas le montant de l'indemnité prévue par la loi (15 euros par mois).

WETSVOORSTEL**Artikel 1.**

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

Art. 2

Deze wet is van toepassing op werkgevers en werknemers.

Voor de toepassing van deze wet worden gelijkgesteld met:

1° werknemers: de personen die, anders dan krachtens een arbeidsovereenkomst, arbeid verrichten onder het gezag van een andere persoon ;

2° werkgevers: de personen die de onder 1° genoemde personen tewerkstellen.

Art. 3.

De werknemers die voor de verplaatsing van hun verblijfplaats naar de plaats van hun werk, en omgekeerd, gebruik maken van de fiets, hebben, wanneer zij voor het traject in één richting ten minste één kilometer afleggen, recht op een vergoeding van 0,18 euro per afgelegde kilometer.

Het fietsen mag voorafgaan aan of volgen op aanvullend gebruik van de gemeenschappelijke openbare vervoermiddelen. De vergoeding mag niet gecumuleerd worden met een tegemoetkoming in de kosten van het openbaar vervoer voor hetzelfde traject en tijdens dezelfde periode.

De vergoeding wordt toegekend op basis van de door de werknemer gedetailleerd weergegeven reisweg die niet de kortste, maar wel de veiligste en meest aangewezen weg voor de fietser is.

Indien de werknemer beschikt over een fiets die hem door de werkgever ter beschikking is gesteld, bedraagt de fietsvergoeding 0,09 euro per afgelegde kilometer.

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

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

Art. 2.

La présente loi s'applique aux employeurs et aux travailleurs.

Pour l'application de la présente loi, sont assimilés:

1° aux travailleurs: les personnes qui, autrement qu'en vertu d'un contrat de travail, fournissent des prestations de travail sous l'autorité d'une autre personne;

2° aux employeurs: les personnes qui occupent les personnes visées au 1°.

Art. 3.

Les travailleurs qui utilisent la bicyclette pour effectuer leurs déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail ont droit à une indemnité de 0,18 euro par kilomètre parcouru si le trajet qu'ils parcourent dans un sens est d'un kilomètre au moins.

La bicyclette peut être utilisée en amont ou en aval de moyens de transport en commun. L'indemnité ne peut être cumulée avec une intervention dans les frais de transport en commun accordée pour le même trajet et pendant la même période.

L'indemnité est accordée sur la base d'un itinéraire détaillé fourni par le travailleur. Cet itinéraire n'est pas le plus court, mais le plus sûr et le plus approprié pour le cycliste.

Si le travailleur utilise une bicyclette mise à sa disposition par l'employeur, l'indemnité de bicyclette s'élève à 0,09 euro par kilomètre.

Art. 4.

De werknemers die de verplaatsing van hun verblijfplaats naar de plaats van hun werk, en omgekeerd, als voetganger afleggen, hebben recht op een vergoeding van 15 euro per maand, ongeacht de afstand.

Dit recht vervalt wanneer de werknemer voor dezelfde verplaatsing een beroep doet op andere vervoermiddelen.

Als voetganger wordt beschouwd hij die voldoet aan de definitie bedoeld in artikel 2.46 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Art. 5.

Deze wet treedt in werking op de eerste dag van de vierde maand na die waarin ze is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

3 juli 2008

Hans BONTE (sp.a+VI.Pro)
David GEERTS (sp.a+VI.Pro)
Meryame KITIR (sp.a+VI.Pro)
Dirk VAN DER MAELEN (sp.a+VI.Pro)

Art. 4.

Les travailleurs qui effectuent leurs déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail en qualité de piéton ont droit à une indemnité de 15 euros par mois, quelle que soit la distance parcourue.

Ce droit s'éteint lorsque le travailleur utilise d'autres moyens de transport pour effectuer le même déplacement.

Est considérée comme piéton la personne qui répond à la définition prévue à l'article 2.46 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

Art. 5.

La présente loi entre en vigueur le premier jour du quatrième mois qui suit celui au cours duquel elle aura été publiée au *Moniteur belge*.

3 juillet 2008