

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1996 - 1997 (*)

6 JUIN 1997

PROPOSITION DE LOI

**modifiant l'article 31 du Code des
impôts sur les revenus 1992,
en vue d'encourager fiscalement
l'utilisation de la bicyclette sur
le chemin du travail**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES
FINANCES ET DU BUDGET (1)

PAR
M. JEF TAVERNIER

- (1) Composition de la Commission
Président : M. Didden (M.).

A. — Titulaires	B. — Suppléants
C.V.P. MM. Didden, Leterme, Pieters, Vanpoucke.	M. Ansoms, Mme. D'Hondt, MM. Eyskens, Van Erps, Van Parys.
P.S. MM. Demotte, Dufour, Meureau.	MM. Canon, Delizée, Henry, Moriau. MM. Huts, Lano, Van Aperen, van den Abeelen.
V.L.D. MM. Daems, De Grauwe, Desimpel.	Mme. Croes echt. Lieten, MM. Schellens, Van Gheluwe.
S.P. MM. Schoeters, Suykens.	MM. de Donnée, Maingain, Michel.
P.R.L.- MM. Bertrand, Reynders.	
F.D.F.	
P.S.C. M. Arens.	Mme. Cahay-André, M. Fournaux.
VI. M. Huysentruyt.	Mme Colen, M. Van den Eynde.
Blok	
Agalev/M. Tavernier.	MM. Detienne, Viseur.
Ecolo	

C. — Membre sans voix délibérative :

VU M. Olaerts

Voir:

- 999 - 96 / 97:

- N° 1 : Proposition de loi de MM. Van Dienderen en Deleuze.
- N° 2 et 3 : Amendements

Voir aussi:

- N° 5 : Texte adopté par la commission.

(*) Troisième session de la 49^{ème} législature

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1996 - 1997 (*)

6 JUNI 1997

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van artikel 31 van
het Wetboek van de inkomsten-
belastingen 1992 om het fietsgebruik
voor het woon-werkverkeer fiscaal
aan te moedigen**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
FINANCIËN EN DE BEGROTING (1)

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER JEF TAVERNIER

- (1) Samenstelling van de Commissie
Voorzitter : de heer Didden (M.).

A. — Vaste Leden	B. — Plaatsvervangers
C.V.P. HH. Didden, Leterme, Pieters, Vanpoucke.	H. Ansoms, Mevr. D'Hondt, HH. Eyskens, Van Erps, Van Parys.
P.S. HH. Demotte, Dufour, Meur- reau.	HH. Canon, Delizée, Henry, Moriau. HH. Huts, Lano, Van Aperen, van den Abeelen.
V.L.D. HH. Daems, De Grauwe, Desimpel.	Mevr. Croes echt. Lieten, HH. Schel- lens, Van Gheluwe.
S.P. HH. Schoeters, Suykens.	HH. de Donnée, Maingain, Michel.
P.R.L.- HH. Bertrand, Reynders.	
F.D.F.	
P.S.C. H. Arens.	Mevr. Cahay-André, H. Fournaux.
VI. H. Huysentruyt.	Mevr. Colen, H. Van den Eynde.
Blok	
Agalev/H. Tavernier.	HH. Detienne, Viseur.
Ecolo	

C. — Niet-stemgerechtigde Lid

VU H. Olaerts

Zie:

- 999 - 96 / 97:

- N° 1 : Wetsvoorstel van de heren Van Dienderen en Deleuze.
- N° 2 en 3 : Amendementen

Zie ook:

- N° 5 : Tekst aangenomen door de commissie.

(*) Derde zitting van de 49^{ste} zittingsperiode

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de loi au cours de ses réunions des 22 avril et 21 mai 1997.

I. — EXPOSE INTRODUCTIF D'UN DES AUTEURS

M. Van Dienderen fait observer que de nombreux spécialistes en matière de mobilité s'attendent à ce que la circulation routière s'intensifie encore à l'avenir aggravant par là même le problème de la formation de files.

Il souligne également les conséquences néfastes qui en résulteront pour l'environnement (augmentation des risques de changements climatiques), principalement perceptibles dans l'hémisphère sud.

Par le biais de sa proposition de loi, l'auteur tient à apporter sa modeste contribution à une solution (plus globale) de ce problème.

L'intervenant renvoie aux chiffres de l'Institut national de statistique, repris dans les développements de sa proposition de loi (Doc. n° 619/1, p. 2), d'où il ressort que l'utilisation de la bicyclette sur le chemin du travail a baissé de près de 3% en Flandre au cours de la période 1981 - 1991.

Pour la société, la bicyclette est cependant un moyen de transport respectueux de l'environnement et bon marché (en termes d'aménagement de l'infrastructure). Mais il n'est pas gratuit. Une bicyclette coûte quelque 10 000 francs par an (cf. les chiffres de la fédération cycliste néerlandaise cités dans les développements).

Certaines entreprises (notamment Ecover à Malle et la société intercommunale limbourgeoise Interelectra) octroient déjà une indemnité aux membres de leur personnel qui se rendent à leur travail à bicyclette. Certaines villes et communes envisagent également de prendre des mesures similaires.

Si une telle indemnité était exemptée d'impôt, à l'instar du régime appliqué aux Pays-Bas, ce que souhaitent les auteurs de la présente proposition de loi, de telles mesures deviendraient nettement plus avantageuses pour les employeurs.

Une étude réalisée en Grande-Bretagne a du reste montré que les personnes qui parcourent régulièrement de courtes distances à bicyclette avaient la même condition physique que des personnes comptant dix ans de moins. Elles sont en outre moins souvent absentes au travail.

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie heeft dit wetsvoorstel besproken tijdens haar vergaderingen van 22 april en 21 mei 1997.

I. — INLEIDING VAN EEN DER AUTEURS

De heer Van Dienderen geeft aan dat volgens veel mobiliteitsspecialisten het wegverkeer en bijgevolg ook het fileprobleem in de toekomst nog zal toenemen.

Hij wijst ook op de schadelijke gevolgen voor het leefmilieu (verhoging van de kans op klimaatverandering), die zich vooral in het zuidelijk halfrond laten gevoelen.

Via zijn wetsvoorstel wil de auteur een bescheiden bijdrage leveren tot een (meer globale) oplossing van dit probleem.

Spreker verwijst naar de, in de toelichting van zijn voorstel (Stuk nr 619/1, blz.2) vermelde cijfers van het Nationaal Instituut voor Statistiek, waaruit blijkt dat het gebruik van de fiets voor het woon- werkverkeer in Vlaanderen tijdens de periode 1981-1991 met een kleine drie procent is gedaald.

Voor de maatschappij is de fiets nochtans een milieuvriendelijk en goedkoop (voor de aanleg van infrastructuur) vervoermiddel. Toch is hij niet helemaal gratis. Hij kost ongeveer 10.000 frank per jaar (cfr. de in de toelichting vermelde cijfers van de Nederlandse fietsersbond).

Bepaalde ondernemingen (bijv. ECOVER in Malle en de Limburgse intercommunale INTERELECTRA) betalen nu reeds een vergoeding aan werknemers die met de fiets naar het werk komen. Ook sommige steden en gemeenten overwegen dergelijke maatregelen.

Indien dergelijke vergoeding, zoals in Nederland, van belasting zou worden vrijgesteld, wat de auteurs van onderhavig wetsvoorstel beogen, zouden dergelijke maatregelen in de toekomst voor de werkgevers veel aantrekkelijker worden.

Een onderzoek in Groot-Britannië heeft trouwens uitgewezen dat mensen die regelmatig korte afstanden fietsen, over de lichamelijke conditie beschikken van mensen die 10 jaar jonger zijn.

Zij zijn ook minder vaak afwezig op het werk.

La proposition a obtenu le soutien du *Bicycle Council* (qui regroupe tant les fabricants et vendeurs de cycles que l'association des cyclistes) et de plusieurs groupes politiques.

Elle vise à compléter l'article 31 du Code des impôts sur les revenus 1992 par les alinéas suivants:

«Sont expressément considérés comme un remboursement de frais propres à l'employeur, les frais afférents aux déplacements à bicyclette sur le chemin du travail et aux déplacements effectués dans l'exercice de l'activité professionnelle, y compris l'intégralité des frais exposés en vue de la mise à disposition de la bicyclette.

N'est pas non plus considérée comme une rémunération imposable, l'indemnité kilométrique allouée pour les déplacements à pied ou à bicyclette, dont le montant, qui ne peut être inférieur à 6 francs, est fixé par le Roi.»

M. Van Dienderen fait également état de certaines rétributions qui, dans la pratique, font d'ores et déjà l'objet d'une exonération fiscale totale ou partielle (cf. développements, p. 5, dernier alinéa).

Il renvoie enfin à l'accord gouvernemental et à la résolution A3-0256/92 du Parlement européen sur le Livre vert relatif à l'impact des transports sur l'environnement une stratégie de la Communauté axée sur la «mobilité durable». Dans ce document, le Parlement insiste sur une fiscalité cohérente. Au point 8, il invite la Commission et le Conseil à *mettre en oeuvre, dans le secteur des transports, un paquet cohérent de mesures fiscales dont l'objectif serait d'éliminer, vers l'an 2000, les disparités des conditions de concurrence entre les différents moyens de transports et de réduire la pollution causée par le trafic.*».

II. — DISCUSSION

Le vice-premier ministre et ministre des Finances indique que le gouvernement n'est, en principe, pas opposé à la proposition de loi. Le ministre a toutefois des objections techniques à faire valoir. Les déplacements de service sont d'ores et déjà considérés comme des frais propres à l'employeur, si bien qu'il est inutile d'adapter le Code des impôts sur les revenus sur ce point.

Dans l'état actuel de la législation, les remboursements et indemnités pour remboursement de frais liés à l'utilisation d'une bicyclette personnelle pour les déplacements du domicile au lieu de travail ne peuvent être assimilés à des remboursements de frais propres à l'employeur et doivent être traités comme des rémunérations visées à l'art. 31 du CIR 92.

Het voorstel heeft de steun gekregen van de Bicycle Council (die zowel de fietsfabrikanten, de fietsverkopers als de fietsersbeweging verenigt) en van meerdere politieke fracties.

Het strekt ertoe artikel 31 van het WIB 1992 aan te vullen met de volgende leden :

«Worden uitdrukkelijk beschouwd als terugbetaling van eigen kosten van de werkgever : de kosten die verband houden met verplaatsingen in dienst-opdracht, daarin begrepen de volledige kosten van terbeschikkingstelling van de fiets.

Wordt evenmin beschouwd als belastbare bezoldiging : een kilometervergoeding voor verplaatsingen te voet of met de fiets waarvan het bedrag door de Koning bepaald wordt, met een minimum van 6 frank.»

De heer Van Dienderen vermeldt ook bepaalde beloningen die nu reeds in de praktijk geheel of gedeeltelijk van belasting zijn vrijgesteld. (cfr. de toelichting blz.5, onderaan).

Hij verwijst tenslotte naar het regeerakkoord en naar resolutie A3-0256/92 van het Europees Parlement over het Groenboek betreffende de invloed van het vervoer op het milieu - een strategie van de gemeenschap gericht op «duurzame mobiliteit». Daarin dringt het parlement aan op een samenhangend belastingbeleid. In punt 8 verzoekt het de Commissie en de Raad : *«een samenhangend pakket van belastingmaatregelen voor de vervoerssector in te voeren met als doel tegen het jaar 2000 de verschillen in concurrentievoorwaarden tussen de verschillende vervoerswijzen te beëindigen en de milieuvervuiling door het verkeer terug te dringen».*

II. — BESPREKING

De Vice-eerste minister en minister van Financiën geeft aan dat de regering in principe niet gekant is tegen het wetsvoorstel. De minister heeft wel technische bezwaren. De verplaatsingen in dienstverband worden nu reeds als eigen kosten van de werkgever beschouwd, zodat het niet nodig is het wetboek van de inkomstenbelastingen op dit punt aan te passen.

In de huidige stand van de wetgeving kunnen de terugbetalingen en vergoedingen voor terugbetaling van kosten die verband houden met het gebruik van een eigen fiets op de weg van en naar het werk niet worden gelijkgesteld met eigen kosten van de werkgever en moeten ze worden behandeld als bezoldigingen bedoeld bij artikel 31 van het WIB 92.

En cas de mise à disposition d'une bicyclette par l'employeur pour effectuer les déplacements du domicile au lieu de travail et d'autres déplacements privés, un avantage de toute nature - même minime - devrait en principe être imposé dans le chef des bénéficiaires sur pied de l'art. 31 du CIR 92.

Dans un cas comme dans l'autre, si une quelconque exonération devait être accordée en la matière, elle ne pourrait l'être que dans le contexte de l'art. 38 du CIR 92, étant toutefois entendu que les dispositions de l'art. 38, 9°, actuel peuvent s'appliquer, en sorte qu'une exonération de 5.000 F par an peut d'ores et déjà être obtenue.

Dans certains cas, cette exonération est d'ailleurs d'ores et déjà portée à 10 000 francs.

M. Tavernier infère de la réponse donnée par le ministre qu'à l'alinéa 1er de l'article 2, les mots «et aux déplacements effectués dans l'exercice de l'activité professionnelle» pourraient être supprimés, étant donné que les frais en question sont d'ores et déjà considérés comme des frais propres à l'employeur.

L'alinéa 2 de l'article 2 comble par contre réellement une lacune de la législation fiscale. Le ministre estime toutefois que cette disposition ne devrait pas être insérée à l'article 31, mais à l'article 38, 9°, du CIR 1992.

Les auteurs de la proposition estiment qu'en plus d'une indemnité forfaitaire s'élevant par exemple à 5 000 francs, l'employeur devrait pouvoir allouer une indemnité kilométrique non imposable (de 6 francs ou éventuellement plus) pour les déplacements sur le chemin du travail.

Le ministre fait observer que le montant forfaitaire de 6 francs par kilomètre prévu à l'article 66, § 4, du CIR 1992 n'est pas une indemnité kilométrique exonérée d'impôt, mais plutôt un plafond fixé pour la déduction des frais professionnels afférents aux déplacements sur le chemin du travail.

M. Tavernier partage cet avis. Lorsqu'il perçoit une indemnité de son employeur pour les déplacements qu'il effectue sur le chemin du travail, le travailleur peut actuellement déduire celle-ci, à titre de frais professionnels, à concurrence de 6 francs par kilomètre.

Si son employeur lui alloue par exemple une indemnité de 10 francs par kilomètre, il sera imposé à concurrence de 4 francs par kilomètre.

Les auteurs de la proposition de loi souhaitent que ce régime s'applique également aux travailleurs qui se rendent à leur travail à bicyclette et perçoivent à ce titre une indemnité de leur employeur.

Ingeval de werkgever zijn personeel een fiets bezorgt voor ritten van en naar het werk en andere privé-doeleinden, zou een voordeel, van welke aard en hoe gering het ook moge zijn, in beginsel in hoofde van de begunstigden belast moeten worden op grond van artikel 31 van het WIB 92.

Mocht in beide gevallen in dat verband een of ander voordeel worden toegekend, dan zou dat slechts kunnen geschieden in 0 samenhang met artikel 38 van het WIB 92, met dien verstande dat de bepalingen van het huidige artikel 38, 9°, toepassing kunnen vinden zodat nu al een jaarlijkse vrijstelling van 5.000 F kan worden verkregen.

In bepaalde gevallen wordt deze vrijstelling trouwens nu reeds verhoogd tot 10.000 frank.

De heer Tavernier leidt uit het antwoord van de minister af dat in het eerste lid van artikel 2 de woorden «en verplaatsingen in dienstopdracht» kunnen worden weggelaten, aangezien de desbetreffende kosten nu reeds als eigen kosten van de werkgever worden beschouwd.

Het tweede lid van artikel 2 daarentegen voegt wel degelijk iets toe aan de bestaande belastingwetgeving. Volgens de minister moet deze bepaling echter niet in artikel 31 maar in artikel 38,9° van het WIB 1992 worden ondergebracht.

Naast de mogelijkheid tot toekenning van een forfaitaire vergoeding van, bijvoorbeeld 5000 frank, moet volgens de auteurs van het voorstel de werkgever ook een kilometervergoeding (6 frank of eventueel meer) voor het woon- werkverkeer kunnen uitkeren, die niet belastbaar zou zijn.

De Minister merkt op dat het forfaitair bedrag van 6 frank per kilometer, als bepaald in artikel 66, §4 van het WIB 1992 geen belastingvrije kilometervergoeding is maar veeleer een maximumbedrag aan aftrekbare beroepskosten in verband met het woon-werkverkeer.

De heer Tavernier is het daarmee eens. Wanneer de werknemer thans van zijn werkgever een vergoeding ontvangt voor het woon-werkverkeer kan hij die tot beloop van 6 frank per kilometer als aftrekbare beroepskosten inbrengen.

Krijgt hij van zijn werkgever bijvoorbeeld 10 frank per kilometer dan zal hij ten belope van 4 frank per kilometer worden belast.

De auteurs van het wetsvoorstel willen dat deze regeling ook zou gelden voor de werknemers die zich per fiets verplaatsen naar hun werk en daarvoor van hun werkgever een vergoeding ontvangen.

On pourrait même éventuellement envisager d'étendre ce régime à tous les travailleurs qui se rendent à leur travail à bicyclette, qu'ils perçoivent ou non une indemnité de leur employeur.

M. Van Dienderen estime que le coût pour le Trésor serait dérisoire, étant donné que peu d'entreprises ou d'institutions allouent une telle indemnité à leurs travailleurs. Aux termes de l'actuel article 38, 9°, du CIR 1992, ces indemnités accordées par l'employeur ne sont exonérées que dans la mesure où elles ne dépassent pas 5.000 francs.

Le président, M. Didden, estime que l'augmentation du montant à 10 000 francs prévue à l'article 38, 9° (in fine), devrait être étendue à la contribution versée par l'employeur sur une base volontaire. L'augmentation ne concerne en effet à l'heure actuelle que la contribution versée obligatoirement par l'employeur.

M. Tavernier estime qu'il ne faudrait pas seulement rembourser les frais afférents aux déplacements à bicyclette, mais qu'il faudrait aussi récompenser l'effort proprement dit consenti par le travailleur utilisant la bicyclette sur le chemin du travail. Dans le cadre d'une politique globale de mobilité, la taxe à payer pour l'utilisation de la voiture doit être variable.

L'encouragement d'une mobilité écologique doit dès lors aussi se fonder sur une indemnité kilométrique et pas uniquement sur une indemnité forfaitaire (amortissement, etc.) en cas d'utilisation de la bicyclette.

Il ne suffit pas de porter l'indemnité prévue à l'article 38, 9°, du CIR de 5.000 à 10.000 francs. Il serait plus indiqué d'allouer une indemnité kilométrique.

Le ministre partage ce point de vue.

*
* *

MM. Tavernier et Jean-Pierre Viseur présentent un amendement (n° 1, Doc. n° 619/2) visant à remplacer le texte de l'article 2 de la proposition de loi par la disposition suivante:

«L'article 38 du Code des impôts sur les revenus 1992 est complété par un 14°, libellé comme suit:

«14° l'indemnité kilométrique allouée pour les déplacements à pied ou à bicyclette sur le chemin du travail. Le montant de l'indemnité kilométrique exonérée est fixé par le Roi et s'élève à 6 francs minimum.»»

Eventueel kan er zelfs aan worden gedacht deze regeling uit te breiden tot alle werknemers die zich per fiets naar hun werk verplaatsen, ongeacht of ze daarvoor van hun werkgever een vergoeding ontvangen.

De heer Van Dienderen meent dat de kosten voor de Schatkist zeer gering zouden zijn aangezien slechts weinig bedrijven of instellingen dergelijke vergoeding aan hun werknemers uitkeren.

Luidens de huidige tekst van artikel 38,9° van het WIB 1992 worden deze vergoedingen in hoofde van de werkgever slechts tot beloop van 5.000 frank van belasting vrijgesteld.

Voorzitter Didden geeft aan dat de in artikel 38,9° (in fine) bepaalde verhoging van het bedrag tot 10.000 frank tot de vrijwillige werkgeversbijdrage zou moeten worden uitgebreid.

Thans gaat het immers enkel om de verplichte werkgeversbijdrage.

De heer Tavernier vindt dat niet alleen de fietskosten maar ook de inspanning van het fietsen zelf moet worden beloond. In het kader van een globaal mobiliteitspolitiek moet de te betalen belasting op het gebruik van de auto variabel zijn.

Ook de aanmoediging van milieuvriendelijke mobiliteit moet bijgevolg steunen op een vergoeding per kilometer en niet louter op een forfaitaire vergoeding (afschrijvingskosten e.d.) voor het gebruik van de fiets.

Het verhogen van de in artikel 38,9° van het WIB bepaalde vergoeding van 5.000 naar 10.000 frank is dan niet voldoende. Een vergoeding per afgelegde kilometer lijkt meer aangewezen.

De minister is het daarmee eens.

*
* *

De heren Tavernier en Jean-Pierre Viseur dienen een amendement (nr 1 - Stuk nr 619/2) in, dat ertoe strekt de tekst van artikel 2 van het wetsvoorstel te vervangen door de volgende bepaling :

«Artikel 38 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 wordt aangevuld met een 14°, luidend als volgt :

«14° een kilometervergoeding voor verplaatsingen te voet of met de fiets van en naar het werk.

Het bedrag van de vrijgestelde kilometervergoeding wordt door de Koning bepaald en bedraagt minimum 6 frank».

M. Tavernier précise que cet amendement tient compte des objections techniques formulées par le ministre. Seule la seconde partie du texte initial de la proposition est maintenue.

En cas d'adoption de l'amendement, l'intitulé de la proposition devrait évidemment être modifié.

Le ministre fait observer que l'amendement a une portée plus large que la proposition de loi initiale, dans la mesure où il concerne également les déplacements à pied.

En outre, le Conseil d'Etat émet toujours des réserves sur les dispositions d'habilitation du Roi, telles que celle qui est contenue dans l'amendement. Le Conseil d'Etat estime que de telles habilitations sont anticonstitutionnelles. Le montant maximum de l'exonération doit être fixé par la loi.

M. Tavernier fait observer que dans la proposition de loi, l'exonération de 6 francs par kilomètre est considérée comme un minimum.

Le ministre précise qu'il s'agit du montant de l'exonération maximale légale prévue pour les déplacements effectués au moyen d'un véhicule. Il renvoie à ce sujet à l'article 66, § 4, du CIR 1992.

*
* *

Lorsqu'un employeur accorde, par exemple, une indemnité de 10 francs par kilomètre, l'exonération fiscale est limitée à 6 francs par kilomètre. Le reste de l'indemnité (4 francs par kilomètres) reste donc imposable.

Une augmentation de ce montant maximum de 6 francs nécessiterait une modification de l'article 66, § 4, du CIR 1992.

Il est évident que le montant maximum prévu à l'article 38, 14°, du même Code devrait alors également être adapté.

*
* *

M. Tavernier présente ensuite un nouvel amendement (n° 2, Doc. n° 619/3) visant à remplacer l'article 2 de la proposition de loi par la disposition suivante:

«L'article 38 du Code des impôts sur les revenus 1992 est complété par un 14°, libellé comme suit:

De heer Tavernier geeft aan dat dit amendement de technische bezwaren van de minister opvangt.

Enkel het tweede gedeelte van het oorspronkelijke voorstel blijft behouden.

Indien het amendement wordt aangenomen moet uiteraard ook het opschrift van het wetsvoorstel worden gewijzigd.

De minister merkt op dat het amendement ruimer is dan het oorspronkelijke wetsvoorstel aangezien het ook betrekking heeft op verplaatsingen te voet.

Daarenboven maakt de Raad van State bezwaar tegen habilitaties voor de Koning, zoals verleend in het amendement. Volgens de Raad is dit in strijd met de Grondwet. Het maximumbedrag van de vrijstelling moet bij wet worden bepaald.

De heer Tavernier merkt op dat in het wetsvoorstel 6 frank per kilometer als een minimum wordt beschouwd.

De minister preciseert dat het gaat om het wettelijk bepaalde maximum bedrag voor de verplaatsingen per voertuig. Hij verwijst in dit verband naar artikel 66, § 4 van het WIB 1992.

*
* *

Wanneer de werkgever bijvoorbeeld een vergoeding toekent van 10 frank per kilometer, dan geldt de fiscale vrijstelling slechts tot beloop van 6 frank per kilometer. De overige 4 frank per kilometer blijft dus belastbaar.

Indien dit maximumbedrag van 6 frank per kilometer zou worden verhoogd, vergt dit een wijziging van artikel 66 § 4 van het WIB 1992.

Het spreekt vanzelf dat het in artikel 38, 14° van hetzelfde wetboek ingeschreven maximumbedrag dan eveneens zal worden aangepast.

*
* *

De heer Tavernier dient vervolgens een nieuw amendement (nr 2 - Stuk nr 619/3) in dat ertoe strekt artikel 2 van het wetsvoorstel te vervangen door de volgende bepaling :

«Artikel 38 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 wordt aangevuld met een 14°, luidend als volgt :

«14° l'indemnité kilométrique allouée pour les déplacements en bicyclette entre le domicile et le lieu de travail, à concurrence d'un montant maximum de 6 francs par kilomètre».»

III. — VOTES

L'article 1er est adopté à l'unanimité.

L'amendement n° 1 est retiré.

L'amendement n° 2 visant à remplacer le texte de l'article 2 est adopté à l'unanimité.

L'ensemble de la proposition de loi, telle qu'elle a été modifiée par l'amendement n° 2, est adopté à l'unanimité.

Le rapporteur,

J. TAVERNIER

Le président,

M. DIDDEN

«14° de kilometervergoeding toegekend voor verplaatsingen met de fiets tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling, voor een bedrag van maximum 6 frank per kilometer».

III. — STEMMINGEN

Artikel 1 wordt éénparig aangenomen.

Amendement nr 1 wordt ingetrokken.

Amendement nr 2 tot vervanging van de tekst van artikel 2 wordt éénparig aangenomen.

Het gehele wetsvoorstel, zoals gewijzigd door amendement nr 2 wordt éénparig aangenomen.

De rapporteur,

J.TAVERNIER

De Voorzitter,

M. DIDDEN