

- 2097 / 1 - 98 / 99

Chambre des représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1998 - 1999 (*)

24 MARS 1999

PROPOSITION DE LOI

**modifiant l'article 38, 14°, du Code
des impôts sur les revenus 1992
en vue d'inciter à l'utilisation
des motocyclettes et cyclomoteurs
pour les déplacements entre le
domicile et le lieu de travail**

**(Déposée par MM. Louis Michel
et Michel Wauthier)**

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Dans le débat sur la mobilité durable, les deux-roues motorisés sont trop souvent oubliés.

Les problèmes de mobilité rencontrés lors des déplacements entre le domicile et le lieu de travail trouvent, en général, leur origine dans un afflux trop important de voitures sur les mêmes axes routiers durant les mêmes plages horaires. Les solutions proposées renvoient fréquemment aux transports publics. On constate cependant que dans les grandes agglomérations, les déplacements du domicile au lieu de travail par les transports publics nécessitent deux fois plus de temps que les déplacements en voiture. Dans une matière aussi complexe que la mobilité, plusieurs solutions complémentaires doivent être envisagées afin de profiter des avantages des différents modes de transport. C'est à ce niveau que les deux-roues motorisés ont un rôle important à jouer, rôle qui jusqu'à présent ne leur a pas été reconnu.

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

- 2097 / 1 - 98 / 99

Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1998 - 1999 (*)

24 MAART 1999

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van artikel 38, 14°,
van het Wetboek van de
inkomstenbelastingen 1992, ter
bevordering van het gebruik
van motorfietsen en bromfietsen
in het woon-werkverkeer**

**(Ingediend door de heren Louis Michel
en Michel Wauthier)**

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

In het debat over de duurzame mobiliteit worden de gemotoriseerde tweewielers al te vaak over het hoofd gezien.

De mobiliteitsproblemen in verband met het woon-werkverkeer vloeien doorgaans voort uit een al te dichte verkeersstroom op dezelfde verkeersassen en in dezelfde tijdzones. Wie terzake oplossingen aanreikt, verwijst daarbij vaak naar het openbaar vervoer. Men stelt evenwel vast dat het woon-werkverkeer met het openbaar vervoer in de grote agglomeraties tweemaal meer tijd vergt dan met de auto. In een zo complexe materie als de mobiliteit, moeten diverse elkaar aanvullende oplossingen worden overwogen, teneinde de voordelen van de respectieve vervoersmodi optimaal te benutten. En dat de gemotoriseerde tweewielers op dat vlak een belangrijke rol te spelen hebben, is tot dusver helemaal niet erkend.

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

Les motocyclettes et cyclomoteurs par leur faible volume peuvent s'intégrer dans le trafic automobile sans surcharger les infrastructures routières. Leur faible consommation de carburant les rend particulièrement compétitifs par rapport à la voiture pour les déplacements individuels. De plus, les emplacements de stationnement qui peuvent leur être réservés sont économes en termes d'espace occupé.

Toutefois, à l'heure actuelle, les utilisateurs de cyclomoteurs et de motocyclettes ne peuvent profiter d'aucun incitant fiscal à la différence des cyclistes. Ceux-ci, quand ils perçoivent de leur employeur une indemnité kilométrique pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, bénéficient d'une exonération d'impôt à concurrence d'un montant maximal de 6 francs par kilomètre (art. 38, 14°, CIR/92). Une telle exonération doit pouvoir être étendue aux conducteurs de deux-roues motorisés dont la contribution à la mobilité est incontestable.

L. MICHEL
M. WAUTHIER

Door hun geringe omvang kunnen motorfietsen en bromfietsen zonder overlast voor de wegeninfrastructuur vlot door het autoverkeer heen rijden. Dankzij een zuinig brandstofverbruik zijn die voertuigen voor individuele reizen heel wat aantrekkelijker dan de auto. Bovendien kunnen de - plaatsbesparende - stallingsruimtes waarin eventueel moet worden voorzien, betrekkelijk goedkoop worden geïnstalleerd.

Momenteel is voor de gebruikers van motorfietsen en bromfietsen, anders dan voor de fietsers, evenwel in geen enkele fiscale stimulans voorzien. Fietsers die van hun werkgever een kilometervergoeding voor het woon-werkverkeer ontvangen, genieten immers een belastingvrijstelling van maximaal 6 frank per kilometer (artikel 38, 14°, WIB 1992). Een soortgelijke belastingvrijstelling moet kunnen worden uitgebreid tot de bestuurders van gemotoriseerde tweewielers die onmiskenbaar een substantiële bijdrage tot een grotere mobiliteit leveren.

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

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

Art. 2

Dans l'article 38, 14°, du Code des impôts sur les revenus 1992, modifié par la loi du 8 août 1997, l'alinéa 1^{er} est remplacé par la disposition suivante :

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

Art. 3

La présente loi produit ses effets à partir de l'exercice d'imposition 1999.

28 janvier 1999

L. MICHEL
M. WAUTHIER

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art. 2

Het bij de wet van 8 augustus 1997 gewijzigde artikel 38, 14°, eerste lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, wordt vervangen door de volgende bepaling:

«de kilometervergoeding toegekend voor reizen met de fiets, de bromfiets of de motorfiets tussen de woonplaats en de arbeidsplaats, voor een bedrag van maximum 6 frank per kilometer.».

Art. 3

Deze wet treedt in werking met ingang van het aanslagjaar 1999.

28 januari 1999