

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

8 augustus 2000

WETSVOORSTEL

**betreffende de verplichte fiets-
en voetgangersvergoeding voor
het woon-werkverkeer**

(ingediend door de heren Daan Schalck en
Hans Bonte)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

8 août 2000

PROPOSITION DE LOI

**instaurant une indemnité obligatoire en
faveur des travailleurs qui effectuent à pied
ou à bicyclette les déplacements entre leur
domicile et leur lieu de travail**

(déposée par MM. Daan Schalck et
Hans Bonte)

SAMENVATTING

De fietsvergoeding die een werknemer ontvangt van de werkgever voor het woon-werkverkeer is vrijgesteld van belastingen en socialezekerheidsbijdragen voor zover deze het bedrag van 6 frank per kilometer niet overschrijdt. Alhoewel deze vergoeding vele voordelen biedt voor werkgevers, doordat bijvoorbeeld werknemers fit blijven en files vermeden worden, en de vergoeding veel minder bedraagt dan deze voor andere vervoermiddelen, zijn weinig werkgevers geneigd deze vergoeding toe te kennen, aldus de indieners. Daarom willen zij de werkgevers verplichten om een fietsvergoeding van 6 frank per kilometer toe te kennen aan de werknemers die met de fiets naar het werk komen, waarbij het fietsen mag voorafgaan aan of volgen op aanvullend gebruik van een gemeenschappelijk openbaar vervoermiddel. Deze vergoeding bedraagt drie frank per kilometer als de werkgever een fiets ter beschikking stelt. Daar te voet gaan dezelfde voordelen biedt als het fietsen, stellen zij eveneens voor een verplichte forfaitaire voetgangersvergoeding in te voeren van 300 frank per maand, doch enkel als dit de hoofdvervoerswijze is van de werknemer.

RÉSUMÉ

L'indemnité de bicyclette qu'un travailleur reçoit de son employeur pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail est exonérée d'impôt et de cotisations de sécurité sociale, pour autant que ladite indemnité n'excède pas six francs par kilomètre parcouru. Les auteurs estiment que, bien que cette indemnité présente de nombreux avantages pour l'employeur, par exemple, le fait que les travailleurs gardent la forme et évitent d'être coincés dans des embouteillages, et que cette indemnité soit beaucoup moins élevée que celle qui est versée pour les déplacements effectués par d'autres moyens de transport, peu d'employeurs sont enclins à l'accorder. Ils entendent dès lors obliger les employeurs à allouer une indemnité de 6 francs par kilomètre aux travailleurs qui utilisent la bicyclette pour se rendre à leur travail, étant entendu que l'utilisation de la bicyclette peut être complémentaire à celle d'un moyen de transport en commun public. Cette indemnité est de trois francs par kilomètre parcouru si l'employeur met une bicyclette à la disposition du travailleur. Étant donné que la marche présente les mêmes avantages que l'utilisation de la bicyclette, les auteurs proposent également l'instauration d'une indemnité forfaitaire obligatoire de 300 francs par mois pour les piétons, mais uniquement si la marche est le mode de déplacement principal du travailleur.

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CVP	:	Christelijke Volkspartij
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SP	:	Socialistische Partij
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 50 0000/000: Parlementair document van de 50e zittingsperiode +
het nummer en het volgnummer

QRVA	:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
HA	:	Handelingen (Integraal Verslag)
BV	:	Beknopt Verslag
PLEN	:	Plenum
COM	:	Commissievergadering

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 50 0000/000 : Document parlementaire de la 50e
législature, suivi du n° et du n° consécutif

QRVA	:	Questions et Réponses écrites
HA	:	Annales (Compte Rendu Intégral)
CRA	:	Compte Rendu Analytique
PLEN	:	Séance plénière
COM	:	Réunion de commission

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : aff.generales@laChambre.be

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De fiets in het woon-werkverkeer

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. Zo daalde het aandeel van de fiets in het woon-werkverkeer tussen 1970 en 1990 van 17,2% naar 10% van het aantal verplaatsingen. De fietser vindt echter stilaan zijn tweede adem. Al sinds het einde van de jaren '70 neemt het fietsbezit opnieuw toe en de jongste jaren zit ook het fietsgebruik opnieuw in de lift. De technische ontwikkeling van de fiets, de behoefte aan een gezonde invulling van de vrije tijd en de uitbouw van aantrekkelijke fietsroutes 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.

De verplichte fietsvergoeding

Situering

Dit wetsvoorstel wil de fiets als duurzaam vervoermiddel in het woon-werkverkeer stimuleren. Het verplicht de werkgevers om een vergoeding van 6 BEF per kilometer uit te keren aan alle werknemers die met de fiets naar het werk komen. Ook de werknemers die de fiets gebruiken in combinatie met het openbaar vervoer, hebben recht op deze fietsvergoeding.

Fietsende werknemers zijn voor de werkgever een voordeel op alle gebied. De investeringen in parkeervoorzieningen voor fietsers zijn veel lager dan 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 bicyclette dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail

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. C'est ainsi qu'entre 1970 et 1990, la part prise par la bicyclette dans le nombre de déplacements entre le domicile et le lieu de travail est tombée de 17,2% à 10%. La bicyclette trouve toutefois peu à peu son second souffle. Depuis la fin des années septante déjà, le nombre de vélos augmente à nouveau et, ces dernières années, la pratique du vélo suscite, elle aussi, un regain d'intérêt. Les améliorations techniques du vélo, le besoin de pratiquer des activités saines pendant les loisirs et l'aménagement d'itinéraires cyclistes agréables 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.

L'indemnité de bicyclette obligatoire

Contexte

La présente proposition de loi a pour objectif de stimuler l'utilisation de la bicyclette, en tant que moyen de transport durable, dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Elle oblige les employeurs à allouer une indemnité de 6 francs par kilomètre à tous les travailleurs qui se rendent à leur travail en bicyclette. Les travailleurs qui combinent le vélo et les transports en commun auraient, eux aussi, droit à cette indemnité de bicyclette.

Les travailleurs se déplaçant à bicyclette présentent, à tous 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 daarnaast 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.

De wet van 8 augustus 1997 heeft het idee van de fietsvergoeding definitief gelanceerd. Deze wet stelt een fietsvergoeding voor het woon-werkverkeer tot 6 BEF per kilometer vrij van belastingen (W.I.B. 1992, art. 38, 14°). Sinds 1 april 1999 is de fietsvergoeding ook vrijgesteld van socialezekerheidsbijdragen voor zover ze het bedrag van 6 BEF per kilometer niet overschrijdt.

Vooraf 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. Voor de Vlaamse leerkrachten ligt het voorstel voor een fietsvergoeding op tafel bij de CAO-onderhandelingen.

Toch kan deze voluntaristische aanpak niet alle overheden overtuigen. Zo hebben een aantal gemeenten uitdrukkelijk te kennen gegeven geen fietsvergoeding toe te willen kennen aan hun personeelsleden. Ook in het Franstalig landsgedeelte vindt het idee van de fietsvergoeding tot nu toe nauwelijks ingang.

Ook in de privé-sector heeft de (para)fiscale vrijstelling weinig geestdrift opgewekt voor de fietsvergoeding.

Il ressort par ailleurs 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.

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 6 francs 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 6 francs 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 allouent 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. Pour les enseignants flamands, la proposition visant à accorder une indemnité de bicyclette figure à l'ordre du jour des négociations en vue de la conclusion d'une convention collective de travail.

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

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 uitkeerden¹. Alles samen ging het om 248 werknemers op een totaal van nagenoeg 300.000. Hoewel deze cijfers sindsdien wellicht ten gunste geëvolueerd zijn, blijft de fietsvergoeding een uitzondering in de private sector.

Dit wetsvoorstel gaat een stap verder: het legt de werkgever een verplichting op om een fietsvergoeding van 6 BEF/km uit te keren aan alle werknemers die met de fiets deelnemen aan het woon-werkverkeer.

Bevoegdheid

Een wettelijke regeling met betrekking tot de tegemoetkoming van de wetgever in de vervoerskosten van de werknemer is in de Belgische context geen unicum. Integendeel, met de wet van 27 juli 1962² doorbrak de wetgever 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 1962³ 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 m.b.t. de terugbetaling van vervoerskosten deel gaan uitmaken van het sociaal overleg. Zo legde de collectieve arbeidsovereenkomst nr. 19 van 26 maart 1975⁴ de basis voor een tussenkomst van de werkgever in de kosten van

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 le domicile et le lieu de travail¹. 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 kilométrique de 6 francs par kilomètre à tous les travailleurs qui effectuent à bicyclette les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

Compétence

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 1962², 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 1962³ 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 1975⁴ a jeté les bases d'une participation des employeurs aux frais de

1 «De eenzame fietser wordt er niet rijker op», in *Vacature*, 13-14 juni 1996.

2 Wet van 27 juli tot vaststelling van een werkgeversbijdrage in het verlies geleden door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ingevolge de uitgifte van abonnementen voor werklieden en bedienden (B.S., 31 juli 1962).

3 Koninklijk Besluit van 28 juli 1962 tot vaststelling van het bedrag en de wijze van betaling van de werkgeversbijdrage in het verlies geleden door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ingevolge de uitgifte van abonnementen aan werklieden en bedienden (B.S., 31 juli 1962).

4 Collectieve Arbeidsovereenkomst nr. 19 van 26 maart 1975 betreffende de financiële bijdrage van de werkgevers in de prijs van het vervoer van de werknemers.

1 « *De eenzame fietser wordt er niet rijker op* » dans *Vacature* des 13-14 juin 1996.

2 Loi du 27 juillet 1962 établissant une intervention des employeurs dans la perte subie par la Société nationale des chemins de fer belges par l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés (*Moniteur belge* du 31 juillet 1962).

3 Arrêté royal du 28 juillet 1962 fixant le montant et les modalités de l'intervention des employeurs dans la perte subie par la Société nationale des chemins de fer belges par l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés (*Moniteur belge* du 31 juillet 1962).

4 Convention collective de travail n° 19 du 26 mars 1975 concernant l'intervention financière des employeurs dans le prix de transport des travailleurs.

het stads- en streekvervoer. Voor de bepaling van het bedrag van de tussenkomst baseren C.A.O. nr. 19 en zijn «opvolgers»⁵ zich evenwel tot vandaag op het K.B. van 28 juli 1962. 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. Dit gaat van aanvullende vergoedingen voor het openbaar vervoer over tegemoetkomingen in de kosten van het auto-gebruik 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.

Bedrag van de fietsvergoeding

Naar aanleiding van de Europese Dag van de Fiets (21 januari 1998) maakte de Fietzersbond een gedetailleerde berekening van de kostprijs van de fiets in het woon-werkverkeer⁶. Als vaste kosten moet rekening worden gehouden met: de aankoop van de fiets (25.000 BEF voor een degelijke stadsfiets), een solide beugelslot (2.000 BEF), regenkledij en waterbestendige fietstassen (8.000 BEF). Samen is dit 35.000 BEF of 7.000 BEF per jaar wanneer men rekening houdt met een afschrijving over een periode van 5 jaar.

Daarbovenop komen de jaarlijkse variabele kosten van het fietsen: onderhoud en vernieuwing van het materiaal (3.500 BEF), betaalde fietsenstalling (2.000 BEF), verzekering tegen fietsdiefstal (2.500 BEF). Samen maakt dit 8.000 BEF per jaar.

De kostprijs van een jaar fietsen bedraagt volgens deze berekening 15.000 BEF. Aangenomen dat de fietser gemiddeld 5 km van zijn/haar werk woont en 230 dagen per jaar werkt, komt dit neer op 6,52 BEF per kilometer.

⁵ De huidige basistekst is C.A.O. nr. 19ter van 5 maart 1991, algemeen bindend verklaard bij K.B. 21 mei 1991 (B.S., 4 juni 1991), laatst gewijzigd door C.A.O. nr. 19quinquies van 22 december 1992, algemeen bindend verklaard bij K.B. 11 februari 1993 (B.S., 19 maart 1993).

⁶ LOOTENS, J., «Volstaat 6 BEF/km om mensen op de fiets te krijgen?», paper n.a.v. de Europese Dag van de Fiets, 21 januari 1998.

transport urbain et régional des travailleurs. À ce jour, la CCT n° 19 et celles qui lui ont succédé⁵ ont toutefois toujours déterminé le montant de l'intervention sur la base de l'arrêté royal du 28 juillet 1962. 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. 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.

Montant de l'indemnité de bicyclette

À l'occasion de la Journée européenne de la bicyclette (21 janvier 1998), l'association des cyclistes *Fietzersbond* a effectué un calcul détaillé du coût d'utilisation de la bicyclette dans le cadre des déplacements entre le domicile et le lieu de travail⁶. Les frais fixes englobent : l'achat du vélo (25 000 francs pour un vélo de ville convenable), un antivol solide (2 000 francs), un équipement et des sacoches imperméables (8 000 francs). Cela représente une dépense totale de

35 000 francs ou de 7 000 francs 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 (3 500 francs), parking payant (2 000 francs), assurance contre le vol (2 500 francs). Ces frais représentent une dépense annuelle totale de 8 000 francs.

D'après ce calcul, le coût d'utilisation d'une bicyclette s'élève à 15 000 francs par an. En admettant que le cycliste habite à 5 km de son lieu de travail et qu'il travaille 230 jours par an, ce coût est de 6,52 francs par kilomètre.

⁵ Le texte de base actuel est celui de la CCT n° 19ter du 5 mars 1991, rendue obligatoire par arrêté royal du 21 mai 1991 (*Moniteur belge* du 4 juin 1991), modifiée en dernier lieu par la CCT n° 19quinquies du 22 décembre 1992, rendue obligatoire par arrêté royal du 11 février 1993 (*Moniteur belge* du 19 mars 1993).

⁶ LOOTENS J., « Volstaat 6 BEF/km om mensen op de fiets te krijgen ? », document rédigé à l'occasion de la Journée européenne de la bicyclette du 21 janvier 1998.

Conclusie: 6 BEF per kilometer is een billijk bedrag om de degelijk uitgeruste fietser te vergoeden voor zijn kosten en past perfect in het kader van de wet van 8 augustus 1997 die dit bedrag vrijstelt van belastingen.

Kostprijs van het wetsvoorstel voor de werkgever

Het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen⁷ 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 bevolking⁸, 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.

85% van de fietsen 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 6 BEF/km zou de Belgische werkgevers op jaarbasis dus bruto 1,764 miljard BEF kosten.

De fietsvergoeding is echter een kost die mag worden afgetrokken van het inkomen van het bedrijf. Op die manier draagt de overheid bij voor een bedrag van 688 miljoen BEF en bedraagt de netto-factuur voor het bedrijfsleven iets meer dan 1 miljard BEF per jaar.

Om dit cijfer te duiden, berekenden we dat de tegemoetkoming van de werkgevers in de NMBS-treinkaarten jaarlijks ongeveer 2,4 miljard BEF bedraagt (los van het feit dat een aantal werkgevers verder gaan dan de wettelijk verplichte tegemoetkoming in de trein-kosten).

7 MIERMANS, W. en HAJNAL, I., "Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen. Eindverslag", Hogeschool voor Verkeerskunde, Diepenbeek, 1996, p. 68.

8 In 1995 bestond de actieve beroepsbevolking uit 1.108.776 arbeiders en 3.053.428 bedienden; de zelfstandigen en werkgevers laten we in deze buiten beschouwing (bron: N.I.S., "Sociale statistieken. Enquête naar de beroepsbevolking 1995", p. 59-60.

Conclusion : l'octroi d'un montant de 6 francs par kilomètre est donc raisonnable pour indemniser de ses frais le cycliste correctement équipé et est dans le droit fil de la loi du 8 août 1997, qui exonère ce montant d'impôts.

Coût de la proposition de loi pour l'employeur

Une enquête sur les déplacements en Flandre (*Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen*⁷) 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 active⁸, 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 6 francs par kilomètre coûterait donc, aux employeurs belges, 1,764 milliards de francs brut sur base annuelle.

L'indemnité de bicyclette constitue toutefois un coût déductible des revenus de l'entreprise. Les pouvoirs publics participeront donc également à l'effort à concurrence de 688 millions de francs, de sorte que le coût net pour le monde économique sera d'un peu plus d'un milliard de francs par an.

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 2,4 milliards de francs par an (indépendamment du fait que certains employeurs ne se limitent pas à l'intervention légale obligatoire dans les frais de déplacement en train).

7 MIERMANS, W. et HAJNAL, I., « *Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen. Eindverslag* », Hogeschool voor Verkeerskunde, Diepenbeek, 1996, p. 68.

8 En 1995, la population active ayant un emploi se composait de 1 108 776 ouvriers et de 3 053 428 employés ; nous ne tenons pas compte en l'espèce des indépendants et des employeurs (source : INS « *Statistiques sociales. Enquête sur les forces de travail 1995* », pp. 58-59.

Deze cijfers zijn klein bier vergeleken met de inspanningen van het bedrijfsleven in de automobilité van de werknemers. Een Nederlands onderzoek⁹ 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%
	100,0%

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 leert trouwens dat een Nederlands bedrijf per werknemer gemiddeld 5.155 gulden per jaar uitgeeft aan auto-kosten, tegenover 1.831 gulden aan andere vervoer-kosten.

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.

Nog enkele specificaties

Het wetsvoorstel voorziet 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 3 BEF/km voor de werknemers die 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%¹⁰. De Nederlandse fiscus voorziet ook in een gunstig regime voor de bedrijfsfietsen. Zo moet de werk-

Ces chiffres ne représentent pas grand-chose en comparaison des efforts consentis par les entreprises pour l'automobilité des travailleurs. Une étude néerlandaise⁹ 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%
	100,0%

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 par an en frais de voiture contre 1 831 florins 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.

Encore quelques précisions

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 3 francs par kilomètre pour les travailleurs qui utilisent une bicyclette mise 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

9 LECHNER, S., JEURING, R., MARTENS, M., "Vervoerkosten bij bedrijven: 'incentives' of rationeel beheer?", in: Verkeerskunde, 1995, nr. 3, p. 40-43.

10 Financieel Economische Tijd, 30 januari 1998

9 LECHNER, S., JEURING, R., MARTENS, M., *Vervoerkosten bij bedrijven : « incentives » of rationeel beheer ?*, in : Verkeerskunde, 1995, n° 3, p. 40-43.

10 *Financieel Economische Tijd* du 30 janvier 1998.

gever bij de schenking slechts eenmalig 150 gulden bijtellen bij het brutoloon van de werknemer voor een fiets die tot 1.500 gulden mag kosten. De werkgever mag de fiets tot een bedrag van 1.000 gulden in één jaar aftrekken van zijn winst.

De verplichte voetgangersvergoeding

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 gaan¹¹. 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 vervoerskosten. Begunstigden van deze regeling zijn voetgangers, skeelers, fietsers, werknemers die het stads- en streekvervoer gebruiken voor een afstand van minder dan 5 km (waardoor ze geen recht hebben op een tegemoetkoming van de werkgever), inzittenden van wagens, mensen die de wagen of het

d'augmentation est de 15 à 20 %¹⁰. Le fisc néerlandais prévoit également un régime avantageux pour les bicyclettes d'entreprise. C'est ainsi qu'au moment où la bicyclette est offerte au travailleur, l'employeur ne doit ajouter qu'une seule fois 150 florins au salaire brut du travailleur pour une bicyclette qui peut coûter jusqu'à 15 000 florins. L'employeur peut déduire le coût de la bicyclette de son bénéfice à concurrence de 1 000 florins en un an.

L'indemnité de marche obligatoire

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 la cadre de l'enquête *Verplaatsingsgedrag Vlaanderen*, 3,7% seulement de la population active ont ainsi déclaré se rendre au travail à pied¹¹. 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 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 automobilis-

¹¹ MIERMANS, W. en HAJNAL, I., id., p. 42.

¹¹ MIERMANS, W. et HAJNAL, I., *ibid.*, p. 42.

openbaar vervoer aan de rand van de stad hebben verlaten. De premie bedraagt 6 BEF/km, met een maximum van 5 km per verplaatsing.

Dit wetsvoorstel verplicht de werkgever tot het betalen van een forfaitaire vergoeding van 300 BEF/maand aan de werknemers die te voet naar het werk gaan en hun gelijkgestelden. 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.

Het wetsvoorstel bepaalt uitdrukkelijk dat ook de werknemers die met skeelers, in line-skates of aanverwanten naar het werk komen aanspraak kunnen maken op de voetgangersvergoeding. Volgens de gangbare interpretatie van de wegcode, worden skaters en skeelers trouwens beschouwd als voetgangers.

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 300 BEF zou de werkgevers jaarlijks 554 miljoen 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 338 miljoen BEF per jaar.

Tenslotte ligt het voor de hand dat de fiscale vrijstelling die krachtens de wet van 8 augustus 1997 werd uitgewerkt voor de fietsvergoeding zou worden doorgetrokken naar de voetgangersvergoeding, voor zover de voetgangersvergoeding het bedrag van de wettelijk opgelegde vergoeding (300 BEF per maand) niet overschrijdt.

Hans Bonte (SP)
Daan Schalck (SP)

tes qui abandonnent leur voiture ou les transports publics à l'entrée de la ville. La prime s'élève à 6 francs 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 300 francs 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. 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.

La proposition de loi prévoit explicitement que les travailleurs qui se rendent à leur travail en *skeelers*, en *line-skates* ou au moyen d'un autre dispositif similaire peuvent, eux aussi, prétendre à l'indemnité de marche. Selon l'interprétation actuelle du Code de la route, les utilisateurs de *skaters* et *skeelers* sont d'ailleurs considérés comme des piétons.

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 300 francs coûterait 554 millions de francs 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 338 millions de francs par an pour les entreprises.

Il va enfin de soi que l'exonération fiscale dont bénéficie l'indemnité de bicyclette en vertu de la loi du 8 août 1997 s'appliquerait aussi à l'indemnité de marche, à condition qu'elle n'excède pas le montant de l'indemnité prévue par la loi (300 francs 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 de werkgevers en de 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 zes frank per afgelegde kilometer.

Het fietsen mag voorafgaan aan of volgen op aanvullend gebruik van de gemeenschappelijke openbaar vervoermiddelen. De vergoeding mag evenwel nooit 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 aangeezene weg voor de fietser moet zijn.

Indien de werknemer beschikt over een fiets die hem door de werkgever ter beschikking is gesteld, bedraagt de fietsvergoeding 3 frank per kilometer.

Art. 4

De werknemers die de verplaatsing van hun verblijfplaats naar de plaats van hun werk, en omgekeerd, te voet of met een van wielen voorzien schoeisel afleggen, hebben recht op een vergoeding van driehonderd frank per maand, ongeacht de afstand.

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 six francs 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 cependant 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 ne doit pas être 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 3 francs par kilomètre.

Art. 4

Les travailleurs qui effectuent leurs déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail à pied ou en utilisant des chaussures munies de roulettes ont droit à une indemnité de 300 francs par mois, quelle que soit la distance parcourue.

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

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*.

25 mei 2000

Hans Bonte (SP)
Daan Schalck (SP)

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

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*.

25 mai 2000