

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

28 oktober 2017

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de regelgeving inzake
sociale bijdragen en fiscaliteit ter
ondersteuning van het gebruik van de fiets
voor woon-werkverkeer**

(ingediend door de heer David Geerts en de
dames Ann Vanheste en Karin Temmerman)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

28 octobre 2017

PROPOSITION DE LOI

**modifiant la réglementation en matière de
cotisations sociales et de fiscalité en vue
de soutenir l'utilisation du vélo pour les
déplacements entre le domicile et
le lieu de travail**

(déposée par M. David Geerts
et Mmes Ann Vanheste et Karin Temmerman)

SAMENVATTING

Recente wetgeving moedigt voor het woon-werkverkeer het gebruik van een deel van de elektrische fietsen aan doch niet van de zogenaamde "speed-pedelecs". Dit zijn tweewielige voertuigen met pedalen met een trapondersteuning door een elektrische motor waarvan de aandrijfkracht wordt onderbroken bij een voertuigsnelheid van maximaal 45 km per uur.

Daarom het voorstel om in het kader van het woon-werkverkeer de vrijstelling van sociale bijdragen en de fiscale vrijstelling ook uit te breiden naar de gebruikers van deze laatste soort tweewielige voertuigen.

RÉSUMÉ

Une législation récente encourage, pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, l'utilisation d'une partie des vélos électriques, mais pas de ceux que l'on appelle les "speed-pedelecs". Les speed-pedelecs sont des véhicules à deux roues à pédales, munis d'un système d'aide au pédalage entraîné par un moteur électrique dont l'alimentation est interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse maximale de 45 km/h.

Cette proposition a pour objectif d'étendre la dispense de cotisations sociales ainsi que l'exonération fiscale aux utilisateurs de ce type de véhicules à deux roues dans le cadre des trajets effectués entre le domicile et le lieu de travail.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:	Abréviations dans la numérotation des publications:
DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54 ^e 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	CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV: Beknopt Verslag	CRABV: Compte Rendu Analytique
CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	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: Plenum	PLEN: Séance plénière
COM: Commissievergadering	COM: Réunion de commission
MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers	Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail : publicaties@dekamer.be	Commandes: Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.lachambre.be courriel : publications@lachambre.be
De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier	Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. Waarom elektrische fietsen ondersteunen?

Steeds meer mensen kiezen voor een elektrische fiets. Waar de elektrische fiets een aantal jaren in de kijker werd gezet om senioren opnieuw een vorm van mobiliteit te geven, wordt er nu vaak gekeken naar jongere mensen.

Deze mensen kiezen welbewust voor een elektrische fiets. Enerzijds om recreatieve redenen maar anderzijds ook om functionele redenen.

Voor kleine verplaatsingen is de fiets vaak een sneller vervoersmiddel dan de wagen. In een stedelijke omgeving met tal van congestieproblemen ligt dit voor de hand. In deze context is een gewone fiets vaak al sneller dan een auto. Dit geldt zeker indien de tijd om een parkeerplaats te zoeken wordt meegeteld.

Maar ook in landelijke gemeenten worden straten geknipt en wordt er ingezet op “Trage Wegen” en “Oude Miswegen” die door het gebruik van een fiets vaak snelle verbindingen worden.

Een ander voordeel van de fiets is dat men sneller een parkeerplaats vindt en dat de lokale wegbeheerders hun publieke ruimte veel efficiënter kunnen inrichten. Eén parkeerplaats voor de wagen, biedt de mogelijkheid om 8 à 10 fietsen te stallen.

Maar door de stijging van het aantal files in ons land zien we dat werknemers de elektrische fiets ook gebruiken als verplaatsingsmiddel om hun woon-werkverkeer te organiseren. Op afstanden tot 20 à 30 km is de elektrische fiets soms een sneller alternatief dat ook heel wat milieu- en gezondheidsvoordelen biedt.

Zeker door het gebruik van snelle elektrische fietsen die met beperkte trapondersteuning, een snelheid tot 45 km per uur halen – de zogenaamde *speed pedelecs* – is een verplaatsing met de fiets vaak sneller dan met de wagen.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. Pourquoi soutenir les vélos électriques?

Un nombre sans cesse croissant de personnes optent pour le vélo électrique. Alors qu’il y a quelques années, le vélo électrique était présenté comme un moyen de redonner une forme de mobilité aux seniors, les fabricants visent désormais souvent une clientèle plus jeune.

L’acquisition d’un vélo électrique par ces personnes constitue un choix conscient, motivé, d’une part, par des objectifs récréatifs, mais aussi, d’autre part, par des raisons pratiques.

Pour les petits trajets, le vélo constitue souvent un moyen de transport plus rapide que l’automobile. Dans un environnement urbain, avec ses innombrables problèmes de congestion, le fait est évident. Dans ce contexte, le vélo ordinaire est souvent plus rapide que la voiture, surtout si l’on prend en compte le temps nécessaire pour trouver une place de stationnement.

Mais même dans certaines communes rurales, des rues sont enlevées à la circulation automobile, tandis que se développent des réseaux de “voies lentes” qui permettent souvent de relier rapidement un point à l’autre à vélo.

Un autre avantage du vélo est que l’on peut trouver plus rapidement une place de stationnement et que les gestionnaires de voiries locaux peuvent aménager beaucoup plus efficacement l’espace public disponible. Sur l’équivalent d’une place de stationnement pour voiture, il est possible de garer entre 8 et 10 vélos.

En raison de l’augmentation du nombre de files dans notre pays, on constate que certaines personnes utilisent dorénavant aussi le vélo électrique comme moyen de déplacement pour se rendre à leur travail. Même pour des distances allant jusqu’à 20 ou 30 km, le vélo électrique constitue parfois une alternative plus rapide, qui offre en outre de nombreux avantages en termes d’environnement et de santé.

A fortiori, l’utilisation de vélos électriques rapides à pédalage assisté permettant d’atteindre une vitesse limitée à 45 km/h – appelés “*speed pedelecs*” –, permet souvent de se déplacer plus rapidement qu’en voiture.

2. Wetgeving inzake de vrijstelling sociale bijdragen voor woon-werkverkeer en de fiscale behandeling ervan.

Door de bekendmaking van het koninklijk besluit van 21 juli 2016, dat in het koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg van 1 december 1975 de “*speed pedelec*” heeft gelijkgesteld met een bromfiets, past de RSZ op basis van een administratieve onderrichting de vrijstelling van sociale bijdragen op de kilometervergoeding (begrensd bedrag) toegekend door de werkgever aan de werknemer voor verplaatsingen met de fiets tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling niet meer toe voor deze voertuigen.

Nochtans gaat het om zeer onderscheiden regelgevingen, met een totaal verschillend objectief. Het KB van 1 december 1975 – en de aanpassing daarvan door voormeld KB – viseren de verkeersveiligheid.

Iets anders is de aanmoediging van het gebruik van dergelijke voertuigen in het kader van het woonwerkverkeer. Zowel om milieuredenen, mobiliteitsredenen als om redenen van volksgezondheid is het aangewezen om ook het gebruik van dit soort fietsen te stimuleren. En voor veel gebruikers is de *speed pedelec* – net door die trapondersteuning die het gebruiksvriendelijk maakt voor langere afstanden – een aantrekkelijk alternatief voor bijvoorbeeld de wagen voor hun woon-werkverkeer. Net omdat het bij deze fietsen over trapondersteuning gaat (en de gebruiker dus ook zelf een duidelijke inspanning moet leveren, dit in tegenstelling tot de bromfiets), blijven ook de gezondheidsvoordelen voor de gebruiker overeind en kan een financiële tegemoetkoming vanuit de overheid verantwoord worden.

Daarom wensen wij het concept “fiets” in het koninklijk besluit van 28 november 1969 beter te omschrijven zodat de in artikel 19, § 2, 16° bedoelde vrijstelling ook op deze voertuigen van toepassing zou zijn.

2. Législation relative à la dispense de cotisations sociales pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail et à son traitement fiscal.

À la suite de la publication de l’arrêté royal du 21 juillet 2016 qui assimile le “*speed pedelec*” à un cyclomoteur dans 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, l’ONSS, sur la base d’une instruction administrative, n’applique plus à ces véhicules la dispense de cotisations sociales sur l’indemnité kilométrique (montant plafonné) accordée par l’employeur au travailleur pour les déplacements à bicyclette entre le domicile et le lieu de travail.

Il s’agit pourtant de réglementations très distinctes, dont l’objet est totalement différent. L’arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 – et sa modification par l’arrêté royal précité – portent sur la sécurité routière.

L’incitation à utiliser ce type de véhicules dans le cadre des déplacements entre le domicile et le lieu de travail est tout autre chose. Il est indiqué de stimuler l’utilisation de ce genre de bicyclettes tant pour des raisons environnementales et de mobilité que pour des raisons de santé publique. En outre, pour nombre d’utilisateurs, le *speed pedelec* constitue une alternative attrayante à la voiture, par exemple, pour leurs déplacements entre le domicile et le lieu de travail, précisément grâce à cette aide de pédalage qui le rend plus convivial pour parcourir de plus longues distances. C’est précisément parce que ces bicyclettes sont munies d’un système d’aide au pédalage (et que l’utilisateur doit donc aussi clairement fournir lui-même un effort, contrairement à ce qui est le cas pour un vélomoteur) que les avantages pour la santé de l’utilisateur sont maintenus et qu’une intervention financière des pouvoirs publics se justifie.

Nous souhaitons par conséquent mieux définir la notion de “bicyclette” dans l’arrêté royal du 28 novembre 1969 de manière à ce que la dispense visée à l’article 19, § 2, 16° s’applique également à ces véhicules.

Het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 wordt in dezelfde zin gewijzigd zodat de kilometervergoeding toegekend voor de werkelijk met de *speed pedelec* gedane verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling fiscaal worden vrijgesteld. Dit geldt ook voor het voordeel dat voortvloeit uit de terbeschikkingstelling van een fiets en de toebehoren, met inbegrip van de onderhouds- en stallingskosten, die daadwerkelijk wordt gebruikt voor de verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling.

David GEERTS (sp.a)
Ann VANHESTE (sp.a)
Karin TEMMERMAN (sp.a)

Le Code des impôts sur les revenus 1992 est modifié dans le même sens afin que l'indemnité kilométrique allouée pour les déplacements effectivement faits en *speed pedelec* entre le domicile et le lieu de travail soit exonérée fiscalement. Il en va de même pour l'avantage résultant de la mise à disposition d'une bicyclette et d'accessoires, y compris les frais d'entretien et de garage, qui est effectivement utilisée pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Artikel 38 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, laatstelijk gewijzigd bij de wet van 26 december 2015, wordt aangevuld met een paragraaf 7, luidende:

“§ 7. Voor de toepassing van § 1, eerste lid, 14°, wordt met een fiets gelijkgesteld, een tweewielig voertuig met pedalen met een trapondersteuning door een elektrische motor waarvan de aandrijfkracht wordt onderbroken bij een voertuigsnelheid van maximaal 45 km per uur.”

Art. 3

Artikel 19, § 2, 16°, van het koninklijk besluit van 28 november 1969 tot uitvoering van de wet van 27 juni 1969 tot herziening van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders, laatstelijk gewijzigd bij het koninklijk besluit van 17 juni 2010, wordt aangevuld met de volgende zin:

“Wordt met een fiets gelijkgesteld, een tweewielig voertuig met pedalen met een trapondersteuning door een elektrische motor waarvan de aandrijfkracht wordt onderbroken bij een voertuigsnelheid van maximaal 45 km per uur.”

Art. 4

De Koning kan de bepaling gewijzigd door artikel 3 opheffen, aanvullen, wijzigen of vervangen

12 oktober 2016

David GEERTS (sp.a)
Ann VANHESTE (sp.a)
Karin TEMMERMAN (sp.a)

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

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'article 38 du Code des impôts sur les revenus 1992, modifié en dernier lieu par la loi du 26 décembre 2015, est complété par un paragraphe 7 rédigé comme suit:

“§ 7. Pour l'application du paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, 14°, “Est assimilé à une bicyclette tout véhicule à deux roues à pédales, muni d'un système d'aide au pédalage entraîné par un moteur électrique dont l'alimentation est interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse maximale de 45 km à l'heure.”

Art. 3

L'article 19, § 2, 16°, de l'arrêté royal du 28 novembre 1969 pris en exécution de la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 17 juin 2010, est complété par la phrase suivante:

“Est assimilé à une bicyclette tout véhicule à deux roues à pédales, muni d'un système d'aide au pédalage grâce à un moteur électrique dont l'alimentation est interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse maximale de 45 km à l'heure.”

Art. 4

Le Roi peut abroger, compléter, modifier ou remplacer la disposition modifiée par l'article 3.

12 octobre 2016