

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1995-1996 (*)

17 JUNI 1996

WETSVOORSTEL

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

**(Ingediend door de heren Hugo Van
Dienderen en Olivier Deleuze)**

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De eenzijdige keuze voor de automobilititeit leidt tot steeds langer wordende files, tot ongevallen, tot aantasting van het milieu en zelfs van het klimaat. Dit wetsvoorstel wil het gebruik van de fiets fiscaal aanmoedigen voor het woon-werkverkeer. Het maakt maatregelen die sommige bedrijven nu al nemen interessanter voor werknemer en werkgever. Daarbij verwijst het naar Nederland waar een gelijkaardige regeling al van kracht is. De fiscale maatregel zal maar optimaal renderen, als hij ingepast wordt in een Totaalplan fiets. Met dit plan wil de fietsersbeweging het fietsen in het algemeen bevorderen. Het plan moet door de overheden op federaal, regionaal en gemeentelijk niveau worden uitgewerkt.

(*) Tweede zitting van de 49^e zittingsperiode.

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1995-1996 (*)

17 JUIN 1996

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**

**(Déposée par MM. Hugo Van
Dienderen et Olivier Deleuze)**

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

En optant unilatéralement pour l'« automobilité », on favorise la formation de files de plus en plus longues, la multiplication des accidents, les atteintes à l'environnement, voire au climat. La présente proposition de loi vise à encourager fiscalement l'utilisation de la bicyclette sur le chemin du travail, en rendant plus intéressantes, tant pour les travailleurs que pour les employeurs, les mesures que certaines entreprises appliquent déjà actuellement. Elle s'inspire en cela des Pays-Bas, qui appliquent déjà un régime analogue. L'incitant fiscal n'aura un effet optimal que s'il s'inscrit dans un « Plan global bicyclette », par lequel les associations de cyclistes souhaitent encourager l'utilisation de la bicyclette en général. Le plan doit être mis en œuvre par les pouvoirs publics aux niveaux fédéral, régional et communal.

(*) Deuxième session de la 49^e législature.

Woon-werkverkeer

Een betrekkelijk groot aantal werknemers gaat nog altijd met de fiets, de motorfiets of bromfiets naar het werk. Volgens de jongste volkstelling van het Nationaal Instituut voor Statistiek van 1991 gaat 13,84 % van de werknemers in Vlaanderen met een tweewieler naar het werk. Dat is wel een daling met een kleine drie procent tegenover de vorige volkstelling van 1981. Toen gebruikte nog 16,63 % de fiets, de motorfiets of de bromfiets voor het woon-werkverkeer. In dezelfde periode is het aandeel van de auto gestegen van 59,21 % in 1981 tot 68,65 % in 1991.

Uit de NIS-cijfers blijkt verder nog dat 47 % van de verplaatsingen van de woning naar het werk (bijna de helft) minder dan tien kilometer bedraagt. Dat is een afstand die door velen met de fiets kan worden afgelegd, als het beleid op de verschillende niveaus dit aantrekkelijk maakt.

Fietskosten

De fiets is een goedkoop vervoermiddel, maar helemaal gratis is hij niet. Kosten zijn de aankoop, het onderhoud, mogelijk een verzekering, stallingkosten, fiets- en regenkledij. De Nederlandse fietsersbond berekende in 1991 de kostprijs van het fietsgebruik. Daarbij werd uitgegaan van een hoog kwaliteitsniveau. De vaste kosten (afschrijving over 5 jaar, verzekering over 3 jaar, kledij en jaarlijkse onderhoudsbeurt) bedragen zowat 800 frank per maand of 9 600 frank per jaar. De variabele kosten (slijtage onderdelen, klein onderhoud) bedragen zowat 2 frank/km. Het is dan ook logisch dat ook fietsers vergoed worden voor hun woon-werkverplaatsing. Temeer daar zij een reële bijdrage leveren aan een mens- en milieuvriendelijk verkeersbeleid.

Bedrijven en overheden in actie

Het bedrijf Ecover in Malle, een producent van ecologisch verantwoorde was- en reinigingsmiddelen, betaalt 15 frank per kilometer aan werknemers die met de fiets naar het werk komen. De werknemers die de bromfiets gebruiken krijgen 10 frank. 10 van de 40 (één vierde) van de werknemers komen met de fiets naar het bedrijf. Gemiddeld leggen ze 9 km per dag af. Het bedrijf betaalt 250 000 frank per jaar aan fietspremies, maar omwille van de fiscale afroeping ontvangen de werknemers daarvan maar 47 %.

Déplacements sur le chemin du travail

Un nombre relativement élevé de travailleurs utilisent encore la bicyclette, la moto ou le cyclomoteur pour se rendre au travail. Selon le dernier recensement effectué par l'Institut national de statistique en 1991, 13,84% des personnes qui travaillent en Flandre utilisent un deux-roues pour se rendre au travail. Ce chiffre représente toutefois une baisse de près de trois pour cent par rapport au précédent recensement de 1981. A l'époque, 16,63 % des travailleurs utilisaient encore la bicyclette, la moto ou le cyclomoteur sur le chemin du travail. Durant la même période, la part de l'automobile est passée de 59,21 % en 1981 à 68,65 % en 1991.

Il ressort également des chiffres de l'INS que 47 % des déplacements sur le chemin du travail (près de la moitié !) sont inférieurs à dix kilomètres, soit une distance que beaucoup peuvent parcourir à bicyclette, à condition que la politique menée aux différents niveaux de pouvoir en rende l'utilisation intéressante.

Frais de bicyclette

La bicyclette est un moyen de transport bon marché, mais pas totalement gratuit. Il y a en effet le prix d'achat, les frais d'entretien, l'assurance éventuelle, les frais de garage, les vêtements spécifiques pour rouler à bicyclette et les vêtements de pluie. En 1991, la fédération cycliste néerlandaise a calculé le coût de l'utilisation d'une bicyclette, en se basant sur un niveau de qualité élevé. Les frais fixes (amortissement en cinq ans, assurance pour trois ans, vêtements et entretien annuel) s'élèvent à quelque 800 francs par mois ou 9 600 francs par an. Les frais variables (usure des pièces, petit entretien) s'élèvent à environ 2 francs par kilomètre. Il ne serait dès lors que logique que les cyclistes perçoivent également une indemnité pour leurs déplacements sur le chemin du travail, d'autant qu'ils contribuent réellement à une politique des transports respectueuse de l'homme et de l'environnement.

Les actions menées par les entreprises et les pouvoirs publics

La société Ecover de Malle, qui produit des lessives et des détergents écologiques, octroie une indemnité kilométrique de 15 francs aux membres de son personnel qui se rendent à leur travail à bicyclette. Les travailleurs qui utilisent un cyclomoteur perçoivent quant à eux une indemnité de 10 francs. Sur les quarante travailleurs que compte l'entreprise, dix (soit un quart) se rendent à l'usine à bicyclette. Ils parcourent en moyenne neuf kilomètres par jour. La société consacre annuellement 250 000 francs aux primes de bicyclette, mais, celles-ci étant imposables, les travailleurs ne perçoivent que 47 % de cette somme.

De intercommunale Interelectra, die in Limburg elektriciteit verdeelt en kabeldistributie verzorgt geeft eveneens een fietspremie van 15 frank per kilometer, maar tot een maximum van 5 000 frank per maand.

De stad Antwerpen wil goedkoop fietsen ter beschikking stellen van zijn ambtenaren. Het bestuur denkt aan leasingfietsen zowel voor het woon-werkverkeer als voor verplaatsingen tussen stadsdiensten. In een fietscontract met de Fietzersbond engageert de stad zich om na te gaan of ze een fietsvergoeding kan geven aan ambtenaren die met de fiets naar het werk komen.

In Nederland worden fietsleasecontracten opgesteld. Werknemers krijgen van hun bedrijf de fietsen ter beschikking voor hun woon-werkverplaatsing met gratis onderhoud en een diefstalverzekering bovenop. De verzekeringsmaatschappij De Centrale heeft in haar nieuw gebouw in Den Haag speciale voorzieningen voor fietsers opgenomen. Er zijn toiletten, wastafels en douches. Daarnaast zijn er speciale kluisjes om natte kleren te laten drogen en kasten voor kleren en andere persoonlijke bezittingen.

De Nederlandse provincie Groningen geeft haar fietsende medewerkers cadeaubonnen. De provincie Gelderland geeft haar werknemers voor vijf jaar een fiets in bruikleen, en betaalt onderhoud en diefstalverzekering.

De ambtenaren van de gemeente Dordrecht krijgen sinds april 1993 geen kilometervergoeding meer voor de auto in het woon-werkverkeer. Bovendien wordt geen gratis verkeerpas meer verstrekt voor de parkeergarage onder het gemeentehuis. Diegenen die minder dan 10 km van het werk wonen, krijgen een loop/fietspremie. Voor degenen die verder weg wonen is er een (bijna) gratis abonnement voor de bus of trein of een voordelige carpoolingregeling. Het merendeel van de 1 800 ambtenaren neemt nu de fiets. 800 maken gebruik van een gratis dienstfiets, die na 5 jaar eigendom wordt van de ambtenaren. 300 pakken de eigen fiets, waarvoor zij per jaar 250 gulden (belaste) premie ontvangen. De gemeente heeft uitgerekend dat de extra uitgaven voor fietsen en openbaar vervoer worden gecompenseerd door de bespaarde autovergoeding en parkeerpasjes.

Er zijn dus in België en Nederland — de fietsnatie bij uitstek — bedrijven en overheidsinstanties die op een originele manier een bijdrage leveren tot

La société intercommunale Interelectra, qui gère un réseau d'électricité et de télédistribution au Limbourg, octroie également une prime de bicyclette de 15 francs au kilomètre, avec un plafond de 5 000 francs par mois.

La ville d'Anvers veut mettre, à un prix modéré, des bicyclettes à la disposition de ses fonctionnaires. L'administration envisage de proposer des bicyclettes en leasing tant pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail que pour ceux entre les différents services de la ville. Dans un contrat qu'elle a conclu avec le *Fietzersbond*, la ville s'engage à examiner si elle peut octroyer une prime de bicyclette aux fonctionnaires qui se rendent à leur travail à bicyclette.

Aux Pays-Bas, les bicyclettes font l'objet de contrats de leasing. Les entreprises mettent des bicyclettes à la disposition des membres de leur personnel qui souhaitent utiliser ce mode de déplacement pour se rendre à leur travail. L'entretien et l'assurance contre le vol sont également pris en charge par l'employeur. La compagnie d'assurance *De Centrale* a prévu, dans le nouvel immeuble qu'elle occupe à La Haye, des équipements spéciaux destinés aux cyclistes. Outre des toilettes, des lavabos et des douches, ceux-ci disposent de niches spéciales permettant de faire sécher les vêtements mouillés et d'armoires pour mettre leurs vêtements et autres objets personnels.

La province néerlandaise de Groningue octroie des chèques-cadeau à ceux de ses collaborateurs qui se rendent au travail à bicyclette. La province de Gueldre prête des bicyclettes à ses collaborateurs pendant cinq ans et en supporte les frais d'entretien et d'assurance contre le vol.

Les fonctionnaires de la commune de Dordrecht ne perçoivent plus, depuis le mois d'avril 1993, d'indemnité kilométrique s'ils se rendent à leur travail en voiture. Il ne leur est en outre plus délivré de carte permettant d'utiliser gratuitement l'aire de stationnement située sous la maison communale. Les fonctionnaires qui habitent à moins de 10 kilomètres de leur lieu de travail perçoivent une prime de marche et/ou de bicyclette. Ceux dont le domicile est plus éloigné bénéficient d'un abonnement (pratiquement gratuit) de bus ou de train ou d'un système de covoiturage avantageux. La plupart de ces 1 800 fonctionnaires se rendent actuellement à leur travail à bicyclette. Huit cents utilisent une bicyclette de service gratuite dont ils deviennent propriétaires après cinq ans. Trois cents autres utilisent leur propre bicyclette et perçoivent en compensation une prime (imposable) de 250 florins par an. La commune a calculé que les dépenses supplémentaires afférentes aux bicyclettes et aux transports en commun sont compensées par les économies réalisées au niveau de l'indemnité de voiture et des cartes de stationnement.

Il y a donc en Belgique et aux Pays-Bas — le pays de la bicyclette par excellence — des entreprises et des institutions publiques qui contribuent de manière

een milieuvriendelijke oplossing van de mobiliteitscrisis. Ze hebben daarvoor ook specifieke en concrete motieven. Congestieproblemen brengen hun bereikbaarheid in gevaar, zakenrelaties en goederentrafiek raken niet tijdig ter plaatse, werknemers arriveren te laat wegens file. Daarenboven kost de aanleg van voldoende parkeerplaatsen een bom geld.

Gezond voor mens en milieu

Een onderzoek in Engeland heeft uitgewezen dat mensen die regelmatig korte afstanden fietsen, beschikken over de lichamelijke conditie van mensen die 10 jaar jonger zijn. Zij hebben gemiddeld een grotere weerstand tegen hartziekten en tegen andere welvaartsziekten dan hun niet fietsende leeftijdgenoten. Mensen die regelmatig fietsen, lopen 50 % minder kans op een hartaanval. In Engeland leidden hartziekten jaarlijks tot een verlies van 35 miljoen werkdagen. Meer fietsen past dus bij een gezondere levensstijl, met minder maatschappelijke kosten.

De fiets is goedkoop voor individu en maatschappij, soepel, neemt weinig ruimte in beslag, veroorzaakt geen file- of parkeerproblemen en is daardoor betrouwbaar. Uiteraard is hij milieuvriendelijk. Voor korte woon- werkafstanden tot zo'n 10 kilometer is de fiets ideaal.

Nederland, het voorbeeld

Vanaf 1 september 1995 zijn een aantal fiscale maatregelen van kracht waarmee de Nederlandse staatssecretaris Vermeend van Financiën het gebruik van de fiets in werksituaties wil bevorderen. Zowel voor de werkgever als de werknemer wordt « een fiets van de zaak » fiscaal gunstiger. Ook het voor zakelijke doeleinde gebruiken van de eigen fiets gaat een belastingvoordeel opleveren.

Dankzij de door Vermeend genomen maatregelen mag een werkgever die voor zijn werknemer een fiets van de zaak aanschaft de kosten, wanneer die lager zijn dan 1 000 gulden, in één jaar in mindering brengen op de winst. Duurdere fietsen kunnen over drie jaar worden afgeschreven. Een werknemer die een fiets van de zaak cadeau krijgt hoeft, als de fiets niet duurder is dan 1 500 gulden, slechts 150 gulden als loon in natura op te geven. Mag de werknemer de fiets gebruiken maar blijft hij eigendom van de werkgever, dan hoeft er voor fietsen met een waarde van minder dan 1 500 gulden helemaal niets bijgeteld te

re originele à résoudre la crise de mobilité tout en respectant l'environnement. Cette démarche repose sur des motivations spécifiques et concrètes. Les problèmes de circulation compromettent en effet l'accessibilité de ces sociétés et retardent l'arrivée des clients, des marchandises et des travailleurs. L'aménagement de places de parking coûte en outre extrêmement cher.

Bon pour la santé et l'environnement

Une étude réalisée en Angleterre a 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 général moins exposées aux maladies cardio-vasculaires et résistent mieux aux maladies des pays riches que les personnes du même âge qui ne pratiquent pas le cyclisme. Le risque de crise cardiaque est réduit de moitié chez les personnes qui font régulièrement de la bicyclette. En Angleterre, les maladies cardio-vasculaires occasionnent chaque année une perte de 35 millions de journées de travail. Faire davantage de bicyclette permet dès lors de vivre plus sainement et de réduire le coût social lié aux maladies.

La bicyclette est bon marché pour l'individu et la société, c'est un véhicule souple et peu encombrant; elle ne provoque ni embouteillages ni problèmes de parking et est, de ce fait, un mode de locomotion fiable. Inutile de rappeler son caractère écologique. La bicyclette est le moyen de transport idéal pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail sur de courtes distances pouvant aller jusqu'à dix kilomètres.

L'exemple des Pays-Bas

Le 1^{er} septembre 1995, un certain nombre de mesures fiscales sont entrées en vigueur aux Pays-Bas, mesures grâce auxquelles le secrétaire d'Etat néerlandais aux Finances, M. Vermeend, entend promouvoir l'usage de la bicyclette à des fins professionnelles. L'usage de la « bicyclette de société » devient fiscalement plus intéressant aussi bien pour l'employeur que pour le travailleur. L'utilisation d'une bicyclette personnelle à des fins professionnelles sera également assortie d'un avantage fiscal.

Grâce aux mesures prises par M. Vermeend, l'employeur qui achète une bicyclette de société pour un travailleur, peut déduire en une seule année le montant de cet achat de ses bénéfices, à condition que le prix de la bicyclette soit inférieur à 1 000 florins. Pour les bicyclettes plus chères, la déduction peut être répartie sur trois exercices. Le travailleur auquel l'entreprise offre une bicyclette dont le prix n'excède pas 1 500 florins, ne doit déclarer que 150 florins au titre de salaire en nature. Si le travailleur peut utiliser la bicyclette mais que celle-ci reste la propriété de l'entreprise, aucun montant ne

worden. Voor zakelijke reizen met de eigen fiets, mag de werkgever 0,12 gulden per kilometer onbelast vergoeden. Neemt een werknemer alle fietskosten voor eigen rekening, dat mag hij datzelfde bedrag als aftrekpost invoeren, mits hij 10 kilometer of meer van het werk woont.

De *Bicycle Council* heeft op de Europese Dag van de Fiets uitvoerig aandacht besteed aan de Nederlandse regeling. Bij die gelegenheid deed de raad een oproep tot de Belgische politieke wereld om dit voorbeeld te volgen. De indieners van dit voorstel willen de fiscale handschoenen opnemen. De *Bicycle Council* die wordt voorgezeten door Eddy Merckx verenigt zowel de fabricatie en de distributiesector als de fietsersbeweging.

Ook in België fiscale stimulans voor de fiets in het woon-werkverkeer

Volgens de huidige fiscale wetgeving in België kan de werkgever een fiets van het bedrijf, een fiets met accessoires die hij geeft aan zijn werknemers en een fietskilometervergoeding als kost inbrengen. Op dat vlak kan het Nederlands voorbeeld zonder wetswijziging worden toegepast. Voor de werknemer is wel een wijziging noodzakelijk.

Artikel 31 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen aanvaardt het niet belastbaar zijn van sommige vergoedingen wanneer zij terugbetaling uitmaken van kosten van de werkgever. Daaronder vallen in principe alle verplaatsingsvergoedingen, met uitzondering van deze voor woon-werkverkeer, die beschouwd worden als kosten van de werknemer, en waarvoor een aparte beperkte vrijstellingsregeling bestaat. Ook is het zo dat de wetgeving normaal rekening houdt met een belastbaar privé gedeelte.

De voorgestelde wetswijziging heeft uitdrukkelijk de bedoeling een uitzondering te maken voor verplaatsingen met de fiets. Deze zouden wel volledig als werkgeverskosten mogen beschouwd worden.

Er bestaan in de fiscale praktijk reeds allerlei beloningen die niet of slechts gedeeltelijk beschouwd worden als belastbare voordelen. Voorbeelden daarvan zijn : de soldij van militairen, sommige vergoedingen in de sport, *walking time* en *travel money* in de haven, mobiliteitsvergoeding in de bouwsector, vergoedingen van vrijwillige brandweerlieden, enz. (zie de administratieve commentaar n° 31/55 tot 31/85). Al deze voorbeelden zijn niet bij wet geregeld maar worden door de administratie in de praktijk aanvaard, meestal op aandringen van de sector of van één of andere groepering.

peut être ajouté au revenu imposable si la valeur de la bicyclette est inférieure à 1 500 florins. Pour les déplacements professionnels effectués avec une bicyclette personnelle, l'employeur peut octroyer au travailleur une indemnité kilométrique non imposable de 0,12 florin/km. Si le travailleur prend en charge tous les frais afférents à l'utilisation de sa bicyclette, il peut les déduire fiscalement, à condition qu'il habite à dix kilomètres au moins de son lieu de travail.

Lors de la journée européenne de la bicyclette, le *Bicycle Council* a consacré un examen approfondi à la réglementation néerlandaise. A cette occasion, le conseil a invité le monde politique belge à suivre cet exemple. Les auteurs de la présente proposition entendent relever ce défi fiscal. Le *Bicycle Council*, présidé par Eddy Merckx, rassemble en son sein aussi bien les secteurs de la fabrication et de la distribution de cycles que les associations de cyclistes.

Encourager fiscalement l'utilisation de la bicyclette sur le chemin du travail en Belgique

La législation fiscale en vigueur en Belgique permet à l'employeur de déduire, au titre de frais, les bicyclettes de l'entreprise, les bicyclettes et leurs accessoires qu'il donne à ses travailleurs ainsi que les indemnités kilométriques qu'il accorde en cas d'utilisation d'une bicyclette. On peut, en l'occurrence, reprendre le modèle néerlandais sans modifier la loi. Par contre, il faudra la modifier en ce qui concerne le travailleur.

L'article 31 du Code des impôts sur les revenus prévoit l'exonération fiscale de certaines indemnités lorsque celles-ci constituent le remboursement de frais de l'employeur. Parmi ces indemnités figurent en principe toutes les indemnités pour frais de déplacement, à l'exception de celles relatives aux déplacements sur le chemin du travail, qui sont considérés comme des frais du travailleur et pour lesquels il existe un régime distinct d'exonération limitée. En outre, la législation tient normalement compte d'une quotité privée imposable.

La présente proposition de loi tend à prévoir une exception pour les déplacements à bicyclette. Ceux-ci pourraient être considérés intégralement comme des frais de l'employeur.

Il existe déjà, dans la pratique fiscale, diverses rétributions qui ne sont pas, ou qui ne sont qu'en partie considérées comme des avantages imposables. Citons, à titre d'exemples, la solde des militaires, certaines indemnités dans le monde sportif, le *walking time* et le *travel money* dans les ports, l'indemnité de mobilité dans le secteur du bâtiment, les indemnités des pompiers volontaires, etc. (voir le commentaire administratif n° 31/55 à 31/85). Tous ces exemples ne sont pas régis par la loi mais sont, dans la pratique, admis par l'administration, généralement à la demande pressante du secteur ou de l'un ou de l'autre groupement.

Wij vragen nu uitdrukkelijk de fietsvergoedingen daaraan toe te voegen. Bij voorkeur gebeurt dat op ondubbelzinnige wijze in de wet zelf. Gedacht wordt aan een vergoeding tot 15 frank per kilometer. In het voorstel van wet zelf wordt gesproken van minimum 6 frank. Dit is het bedrag dat nu aanvaard wordt bij de aftrek van de werkelijke kosten voor het woonwerkverkeer per auto. Uiteraard moet de belastingvrije fietsvergoeding aangepast worden aan de kosten van levensonderhoud en aan een mogelijke verhoging van de aftrek van autokosten. De bedoeling is dus wel degelijk een belastingvrije beloning mogelijk te maken die méér inhoudt dan een enge berekening van de werkelijke kosten. Door een brede interpretatie van het kostenbegrip kan, zoals in andere voorbeelden het geval is, een maatschappelijk zinvol gedrag aangemoedigd worden.

Het voorstel, de regering en het Europees Parlement

Volgens de indieners van dit voorstel speelt het in op het federaal regeringsprogramma. Dat stelt het volgende in het vooruitzicht :

— « een pakket maatregelen ten gunste van fietsers (invoering van het begrip « fietsroute ») en de voetgangers te voorzien die het langzaam verkeer veiliger en aantrekkelijker maken » (blz. 19);

— « Het milieuvriendelijk beleid zal worden versterkt in het bijzonder dank zij ... een fiscaliteit die rekening houdt met de bescherming van het leefmilieu. » (blz. 23).

De indieners verwijzen ook 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. ».

Totaalplan fiets

Minister van Financiën Maystadt is naar aanleiding van het Nederlandse voorbeeld al ondervraagd over de wenselijkheid om het Nederlandse voorbeeld te volgen. In antwoord op parlementaire vraag 234 van Hugo Van Dienderen stelde hij :

« Ik blijf geloven dat enkel het aannemen van fiscale maatregelen een zeer beperkend effect zou hebben en dat dergelijke maatregelen echt zin hebben indien zijn ingeschreven zijn in een gezamenlijk plan waarin tevens een luik met betrekking tot de

Nous demandons aujourd'hui expressément que l'on ajoute à cette liste les indemnités pour frais d'utilisation de la bicyclette. Nous souhaiterions que cela soit inscrit de manière claire dans la loi même. Nous songeons à une indemnité allant jusqu'à 15 francs par kilomètre. Il est question, dans la proposition de loi proprement dite, de six francs, soit le montant admis aujourd'hui pour la déduction des frais réels afférents aux déplacements effectués en voiture entre le domicile et le lieu de travail. Il va de soi que l'indemnité immunisée pour frais d'utilisation de la bicyclette doit être adaptée au coût de la vie et en cas d'augmentation éventuelle de la déduction pour frais de voiture. Le but est donc bien de permettre une rémunération exonérée d'impôt, qui implique davantage qu'un calcul strict des frais réels. Une interprétation extensive de la notion de frais permettrait, comme dans le cas des autres exemples, d'encourager un comportement social raisonnable.

La proposition, le gouvernement et le Parlement européen

Nous estimons que notre proposition s'inscrit dans la ligne du programme du gouvernement fédéral, qui prévoit ce qui suit :

— des mesures en faveur des cyclistes (introduction de la notion de « route cyclable ») et des piétons, rendant le trafic lent plus sûr et plus attrayant (p. 19);

— la politique environnementale sera renforcée, notamment grâce à ... une fiscalité attentive à la protection de l'environnement (p. 23).

Nous renvoyons également 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 œuvre, 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 transport et de réduire la pollution causée par le trafic.* ».

Plan global bicyclette

Le ministre des Finances, M. Maystadt, a déjà été interrogé sur la pertinence de suivre le modèle néerlandais d'incitation fiscale à l'utilisation de la bicyclette. Il a apporté la réponse suivante à la question parlementaire n° 234 formulée par Hugo Van Dienderen à ce sujet :

« Je continue à penser que la seule adoption de mesures fiscales n'aurait qu'un effet très limité et que de telles mesures n'auront véritablement de sens que si elles s'inscrivent dans un plan d'ensemble comportant aussi un volet relatif aux infrastructu-

infrastructuur begrepen is. » (*Vragen en Antwoorden*, Kamer, 1995-1996, n° 23, blz. 2535).

De minister heeft gelijk : van een fiscaal voordeel moeten geen wonderen worden verwacht. De voorgestelde maatregel zal meer effect sorteren, als hij in een samenhangend plan wordt geïntegreerd. Improvisatie is uit de boze, omdat daardoor de goodwill tegenover het gebruik van de fiets voor het woon-werkverkeer wordt ondergraven. Het verdient aanbeveling dat dit plan deel uitmaakt van een meer globaal opzet dat ook carpooling, openbaar vervoer en telewerken omvat.

Ook voor het gebruik van de fiets voor het woon-werkverkeer zijn nog andere maatregelen broodnodig. Overdekte en veilige fietsstallingen dicht bij de werkplek zijn erg gewenst. Bij stations van de Nederlandse Spoorwegen waar weinig beschikbare ruimte is, zijn fietscarroussels gebouwd. Dit systeem is afgekeken van Japan en kan via een hijssysteem erg veel fietsen bergen. Even moet ons hierbij een detail van het hart dat niet-fietsers misschien pietluttig vinden. Het is toch belangrijk en er mee rekening houden kost niet zo veel. Fietsers geven de voorkeur aan steunen waaraan ze hun frame kunnen bevestigen met hun eigen slot of, beter nog, met een stevig vergrendelbare beugel. De traditionele wielklemmen bekoren hen weinig, omdat die het voorwiel kunnen beschadigen.

Verder is een nationaal in te voeren verplichte registratie van fietsen een goed instrument om gestolen of verloren, maar teruggevonden fietsen aan hun eigenaars terug te bezorgen. De registratie kan ook onderdeel zijn van een beleid om de kwaal van de fietsdiefstal tegen te gaan. De kans op diefstal belet mensen om hun fiets te gebruiken.

Minister Maystadt wijst terecht op het belang van de infrastructuur. Als wegbeheerders hebben de gewesten en gemeenten een grote rol te spelen. Veilige en comfortabele fietsroutes naar de bedrijven, de overheidskantoren en naar de scholen maken deze vorm van woon-werkverplaatsing aantrekkelijk. Voor bezoekers van de overheidsgebouwen en voor de leerlingen zijn zo'n routes ook interessant. Een kilometer hoogwaardige fietsroute kost 20 keer minder dan een kilometer autosnelweg en tien keer minder dan een kilometer autoweg. De fietsroute komt op 20 miljoen frank, de autosnelweg op 400 miljoen frank en de autoweg op 200 miljoen frank.

Dat zijn enkele elementen van een globaal fietsbeleid. Voor zo'n beleid pleit de fietsersbeweging met haar Totaalplan fiets. Dat wil tegen het jaar 2005 de

res. » (*Questions et Réponses*, Chambre, 1995-1996, n° 23, p. 2535).

Le ministre a raison d'affirmer qu'il ne faut pas attendre d'effets miraculeux d'un simple avantage fiscal. La mesure proposée aura une incidence plus nette si elle s'inscrit dans un plan cohérent. L'improvisation est à proscrire car elle découragerait la bonne volonté des personnes a priori disposées à utiliser la bicyclette pour se déplacer entre leur domicile et leur lieu de travail. Il convient que ce plan s'insère dans un projet plus global qui englobe également le covoiturage, les transports en commun et le télétravail.

D'autres mesures sont également indispensables en vue d'encourager l'utilisation du vélo pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. L'installation de parcs à vélos couverts et sûrs près du lieu de travail est absolument nécessaire. Des carroussels à vélos ont été installés à proximité des gares néerlandaises où l'espace disponible est limité. Ces dispositifs, inspirés d'un modèle japonais, peuvent abriter un grand nombre de vélos grâce à leur système de levage. Nous tenons à insister sur un détail que les non-cyclistes trouveront peut-être insignifiant, mais qui a néanmoins son importance et dont la prise en compte ne coûtera pas grand-chose. Les cyclistes préfèrent les supports auxquels ils peuvent fixer le cadre de leur vélo au moyen de leur propre cadenas ou, mieux encore, d'un solide anneau verrouillable. Les râteliers à vélos traditionnels ne leur plaisent guère, car ils sont susceptibles d'endommager la roue avant du vélo.

Par ailleurs, l'instauration d'un enregistrement obligatoire des bicyclettes au niveau national permettrait de rendre à leur propriétaire les vélos volés ou perdus qui sont retrouvés. Cet enregistrement pourrait également s'inscrire dans une politique de lutte contre le vol de bicyclettes. Le risque de vol dissuade les gens d'utiliser leur vélo.

Le ministre Maystadt insiste à juste titre sur l'importance des infrastructures. Les régions et les communes, qui gèrent les voies de circulation, ont un rôle important à jouer sur ce plan. L'aménagement de pistes cyclables offrant un accès sûr et confortable aux entreprises, aux administrations publiques et aux écoles fera de la bicyclette un mode de locomotion attrayant pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Ces voies réservées aux cyclistes ne manqueront pas de séduire également les personnes devant se rendre auprès des administrations publiques ainsi que les écoliers. Un kilomètre de piste cyclable parfaitement aménagée coûte vingt fois moins qu'un kilomètre d'autoroute et dix fois moins qu'un kilomètre de route ordinaire. Le kilomètre de piste cyclable coûte 20 millions de francs, tandis que le kilomètre d'autoroute coûte 400 millions de francs et le kilomètre de route ordinaire 200 millions de francs.

Voilà énumérés quelques éléments à intégrer dans une politique globale visant à encourager l'utilisation de la bicyclette. C'est une politique de ce type

Fietsnorm 2005 halen. In dat jaar moet het aantal fietsverplaatsingen in vergelijking met 1995 verdubbeld zijn en moet één op tien autoritten door de fiets zijn overgenomen. De Fietsnorm bepaalt nog dat het aantal fietsende verkeersslachtoffers in 2005 moet gehalveerd zijn in vergelijking met 1995. De indieners van dit wetsvoorstel staan positief tegen het plan. Ze zullen het met andere initiatieven helpen verwezenlijken.

En de regen tenslotte

Er is natuurlijk het probleem regen. Eigenlijk blijkt het maar 1 op 20 ritten te regenen. Inderdaad in de lage landen bij de zee regent het maar zo'n 6 % van de tijd. Tegenwoordig bestaat er zeer goede ademende regenbescherming. Met wat creativiteit moet het mogelijk zijn het voorbeeld van bedrijven en overheidsinstellingen te volgen en ruimten in te richten waar fietsende werknemers zich kunnen verfrissen en omkleden.

H. VAN DIENDEREN
O. DELEUZE

que prône l'association des cyclistes en présentant son « *Plan global bicyclette* ». L'objectif de ce plan est que la norme « Bicyclette 2005 » soit atteinte d'ici l'an 2005. D'ici là, le nombre de déplacements à bicyclette devra doubler par rapport à 1995 et un trajet sur dix devra être effectué à bicyclette au lieu de l'être en voiture. La norme « Bicyclette 2005 » prévoit également que le nombre de cyclistes victimes d'accidents de la route doit être réduit de moitié entre 1995 et l'an 2005. Les auteurs de la présente proposition de loi sont favorables à ce plan. Ils s'efforceront de contribuer à le réaliser en prenant d'autres initiatives.

Et enfin, la pluie

Bien entendu, il y a le problème de la pluie. En fait, il semble que sur vingt trajets, il n'y en ait qu'un qui se fasse sous la pluie. Dans les zones de plaine proches de la mer, il ne pleut en effet que pendant quelque 6 % du temps. En outre, il existe actuellement d'excellents vêtements imperméables fabriqués dans des matières qui respirent. En faisant preuve d'un peu de créativité, il devrait être possible de suivre l'exemple des entreprises et des établissements publics et d'aménager des locaux où les travailleurs à vélo pourraient se rafraîchir et se changer.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

Artikel 31 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 wordt aangevuld met de volgende leden :

« Worden uitdrukkelijk beschouwd als terugbetaling van eigen kosten van de werkgever : de kosten die verband houden met verplaatsingen per fiets van en naar het werk en verplaatsingen in dienstopdracht, 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. »

22 april 1996.

H. VAN DIENDEREN
O. DELEUZE
J. TAVERNIER
M. DIDDEN
J. LEFEVRE
L. SUYKENS
A. VAN DE CASTEELE

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

Art. 2

L'article 31 du Code des impôts sur les revenus 1992 est complété 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. »

22 avril 1996.