

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

7 november 2008

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van het Wetboek van
de inkomstenbelastingen 1992 wat
de fiscale vrijstelling van de fiets- en
voetgangersvergoeding betreft**

(ingediend door de heer Hans Bonte c.s.)
_____**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

7 novembre 2008

PROPOSITION DE LOI

**modifiant le Code des impôts sur
les revenus 1992 en ce qui concerne
l'exonération fiscale de l'indemnité
de marche et de bicyclette**

(déposée par M. Hans Bonte et consorts)
_____**SAMENVATTING**

Dit wetsvoorstel strekt er enerzijds toe een hoger bedrag van de fietsvergoeding die aan werknemers wordt toegekend, vrij te stellen van belastingen. Anderzijds beoogt dit voorstel de invoering van de vrijstelling van belastingen van de voetgangersvergoeding.

Dit wetsvoorstel hangt samen met het voorstel DOC 52 1438/001.

RÉSUMÉ

Cette proposition de loi vise, d'une part, à augmenter le montant à concurrence duquel l'indemnité de bicyclette octroyée aux travailleurs est exonérée d'impôts et, d'autre part, à instaurer l'exonération fiscale de l'indemnité de marche.

Cette proposition de loi forme un tout avec la proposition DOC 52 1438/001.

cdH	:	centre démocrate Humaniste	
CD&V – N-VA	:	Christen-Democratisch en Vlaams/Nieuw-Vlaamse Alliantie	
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen	
FN	:	Front National	
LDD	:	Lijst Dedecker	
MR	:	Mouvement Réformateur	
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten	
PS	:	Parti Socialiste	
sp.a+VI.Pro	:	Socialistische partij anders + VlaamsProgressieven	
VB	:	Vlaams Belang	

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 52 0000/000 :	Parlementair document van de 52 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 52 0000/000 :	Document parlementaire de la 52 ^{ème} 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 (groene kaft)	CRIV :	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV :	Beknopt Verslag (blauwe kaft)	CRABV :	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV :	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)	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: couverture blanche; COM: couverture saumon)
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)

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
Bestellingen :	Commandes :
Natieplein 2	Place de la Nation 2
1008 Brussel	1008 Bruxelles
Tel. : 02/ 549 81 60	Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be	www.laChambre.be
e-mail : publicaties@deKamer.be	e-mail : publications@laChambre.be

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De fiets is op alle vlakken een duurzaam vervoermiddel: fietsen 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. De fietser vindt echter stilaan zijn tweede adem. Vanaf het begin van de jaren '80 kwam er vanuit het beleid meer aandacht voor de fiets als vervoermiddel. Een expliciet fietsbeleid kwam echter pas in de jaren '90 op gang. Een aantal steden zoals Gent, Brugge en Hasselt namen verregaande maatregelen om het fietsen van en naar de stad veiliger en aantrekkelijker te maken. De provincies namen de jongste jaren het voortouw bij het uitwerken van provinciale fietsrouteplannen. En sinds 1996 probeert het Vlaams Gewest via het convenantenbeleid te komen tot een gecoördineerde uitbouw van een functioneel fietspadennet.

Algemeen bestaat dan ook de indruk dat het fietsgebruik opnieuw in de lift zit. De technische ontwikkeling van de fiets, de behoefte aan een gezonde invulling van de vrije tijd en de versterkte aandacht voor de fiets vanuit het beleid 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.

Fietsende werknemers zijn voor de werkgever een voordeel op vele gebieden. De investeringen in parkeervoorzieningen voor fietsers zijn veel lager dan deze 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. Een onderzoek van een Nederlandse dokter leert bovendien dat fietsende werknemers fitter en gezonder zijn dan hun collega's, waardoor hun productiviteit hoger ligt en hun afwezigheid wegens ziekte lager.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

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. La bicyclette trouve toutefois peu à peu son second souffle. Depuis le début des années '80, les politiques se sont davantage intéressés à la bicyclette comme moyen de transport. Il a toutefois fallu attendre les années '90 pour qu'une politique explicite en faveur de la bicyclette ne voie véritablement le jour. Un certain nombre de villes comme Gand, Bruges et Hasselt ont pris des mesures radicales afin de rendre les déplacements à vélo de et vers la ville plus sûrs et plus attrayants. Au cours des dernières années, les provinces ont pris l'initiative d'établir des cartes d'itinéraires cyclables provinciaux. Et depuis 1996 la Région flamande oeuvre, par la mise en oeuvre de la politique de conventions, à un développement coordonné du réseau des pistes cyclables.

L'impression générale est dès lors que la pratique du vélo suscite un regain d'intérêt. Les améliorations techniques du vélo, le besoin de pratiquer des activités saines pendant les loisirs et l'intérêt accru manifesté par les politiques à l'égard de la bicyclette 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. v1286f-NF.02.doc

Les travailleurs se déplaçant à bicyclette présentent, à de nombreux 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. Il ressort en outre 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.

Op federaal vlak hebben we enkel relevante cijfers ter onzer beschikking uit de woon-werkdiagnostiek van 2005. Hieruit leren we dat 42% van de bedrijven reeds een fietsvergoeding uitkeert en hiermee hun werknemers stimuleert om een duurzaam vervoermiddel te gebruiken. Om de gebruikers verder te stimuleren en de mogelijkheid te geven aan de werkgevers om verder te gaan dan het wettelijk minimum, stellen de indieners voor om de wet van 8 augustus 1997 (art. 38, 14°, van het WIB 1992) aan te passen zodat de forfaitaire voetgangersvergoeding en de fietsvergoeding tot 0,30 euro per kilometer vrijgesteld worden van alle lasten.

De wet van 8 augustus 1997 heeft het idee van de fietsvergoeding definitief gelanceerd. Deze wet stelt een fietsvergoeding voor het woon-werkverkeer tot 0,15 euro per kilometer vrij van belastingen (art. 38, 14°, van het WIB 1992). Sinds 1 april 1999 is de fietsvergoeding ook vrijgesteld van bijdragen voor de sociale zekerheid, eveneens voor zover ze het bedrag van 0,15 euro per kilometer niet overschrijdt. Vooral 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 door tal van andere gemeenten en provinciebesturen (o.a. de provincie Antwerpen). De indieners denken dat dit navolging verdient in de private sector. Aan de werkgevers die een extra inspanning doen voor hun fietsende werknemers kan een fiscale aftrek van deze onkosten tot 120% worden voorzien.

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. Daarom dient ook de wandelvergoeding vrijgesteld te worden van alle lasten. 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,...). De vergoeding beperkt zich tot het te voet gaan (of gelijkgestelden) als hoofdvervoermiddel en daarom wordt de vrijstelling gerechtvaardigd aangezien alle vervoerwijzen een tegemoetkoming krijgen voor deze verplaatsing.

Les seules données dont nous disposons au niveau fédéral proviennent du diagnostic 2005 des déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Elles nous apprennent que 42% des entreprises allouent déjà une indemnité de bicyclette et incitent ainsi leurs travailleurs à utiliser un moyen de transport durable. Pour inciter davantage les utilisateurs et permettre aux employeurs d'aller au-delà du minimum légal, nous proposons d'adapter la loi du 8 août 1997 (art. 38, 14°, du CIR 1992) de manière à ce que l'indemnité forfaitaire de marche et l'indemnité de bicyclette, jusqu'à concurrence de 0,30 euro par kilomètre, soient exonérées de toutes charges.

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 0,15 euro par kilomètre l'indemnité kilométrique qui est allouée pour les déplacements en bicyclette entre le domicile et le lieu de travail (article 38, 14°, du CIR 1992). 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 0,15 euro 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 allouaient 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). Nous pensons que cet exemple mériterait d'être suivi dans le secteur privé. Les employeurs consentant un effort supplémentaire en faveur de leurs travailleurs qui utilisent la bicyclette pourraient bénéficier d'une déduction fiscale de ces frais jusqu'à concurrence de 120%.

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. 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, ...). L'indemnité se limite à la marche (ou assimilés) comme moyen de déplacement principal. Dans la mesure où tous les autres modes de transport font l'objet d'une intervention pour ce type de déplacements, il est légitime de prévoir une exonération pour la marche.

De Fietzersbond stelde in zijn memorandum voor de federale verkiezingen van 18 mei 2003 en 10 juni 2007 voor om een fietsvergoeding in te voeren een fiscale vrijstelling te voorzien. Dit wetsvoorstel moet dan ook samen gelezen worden met het wetsvoorstel over de invoering van de fietsvergoeding van 0,18 euro per kilometer en de forfaitaire voetgangersvergoeding van 15 euro per maand. Het (fiscale) voordeel dat aan de werknemers gegeven wordt door dit wetsvoorstel is zeer beperkt.

Indien we stellen dat een werknemer de volle 0,30 euro per kilometer zal ontvangen en hij of zij 220 dagen twee keer per dag vier kilometer met de fiets overbrugt, zal de vrijstelling 528 euro bedragen. Dit komt ongeveer overeen met het voordeel van een gemiddelde middenklasse bedrijfswagen per maand. Voor iemand die te voet naar het werk gaat, bedraagt de vrijstelling 180 euro per jaar, hetgeen overeenkomt met een stevig paar stapschoenen.

We besluiten hieruit dat de vrijstelling van fiets- en wandelvergoeding op financieel vlak een haalbare kaart is voor het bedrijfsleven en slechts van beperkte omvang is vergeleken met de inspanningen die gebeuren voor de automobilititeit.

Hans BONTE (sp.a + VI. Pro)
David GEERTS (sp.a + VI. Pro)
Meryame KITIR (sp.a + VI. Pro)
Dirk VAN DER MAELEN (sp.a + VI. Pro)

Dans son mémorandum publié à l'occasion des élections fédérales du 18 mai 2003, la *Fietzersbond* proposait également l'instauration d'une indemnité de bicyclette exemptée d'impôt. La présente proposition de loi doit donc un tout avec la proposition de loi relative à l'instauration de l'indemnité de bicyclette de 0,18 euro par kilomètre et de l'indemnité de marche forfaitaire de 15 euros par mois. L'avantage (fiscal) que la présente proposition de loi octroie aux travailleurs est très limité.

À supposer qu'un travailleur reçoive l'intégralité des 0,30 euros par kilomètre et qu'il parcoure pendant 220 jours deux fois quatre kilomètres à vélo, il bénéficiera d'une indemnité de 528 euros, ce qui équivaut plus ou moins à l'avantage mensuel d'un véhicule d'entreprise standard de classe moyenne. Pour une personne qui se rend au travail à pied, l'exonération sera de 180 euros par an, soit le prix d'une bonne paire de chaussures de marche.

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.

WETSVOORSTEL**Artikel 1.**

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

Art. 2.

In artikel 38, § 1, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 20 juli 2000, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de bepaling onder 14° worden de woorden «0,15 EUR» vervangen door de woorden «0,30 euro»;

2° paragraaf 1 wordt aangevuld met de bepaling onder 25°, luidende:

«25° de forfaitaire vergoeding toegekend voor verplaatsingen te voet tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling, voor een bedrag van maximaal 180 euro per jaar.»

Art. 3.

Deze wet is van toepassing vanaf het aanslagjaar 2008.

3 juli 2008

Hans BONTE (sp.a + VI. Pro)
David GEERTS (sp.a + VI. Pro)
Meryame KITIR (sp.a + VI. Pro)
Dirk VAN DER MAELEN (sp.a + VI. Pro)

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

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

Art. 2.

Dans l'article 38, § 1^{er}, du Code des impôts sur les revenus 1992, modifié par l'arrêté royal du 20 juillet 2000, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le 14°, les mots «0,15 EUR» sont remplacés par les mots «0,30 euro»;

2° le paragraphe 1^{er} est complété comme suit:

« 25° l'indemnité forfaitaire allouée pour les déplacements à pied entre le domicile et le lieu de travail à concurrence d'un montant maximum de 180 euros par an.»

Art. 3.

La présente loi est applicable à partir de l'exercice d'imposition 2008.

3 juillet 2008