

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2010-2011

4 MAI 2011

Proposition de loi modifiant l'arrêté royal n° 20 du 20 juillet 1970 fixant les taux de la taxe sur la valeur ajoutée et déterminant la répartition des biens et des services selon ces taux, en vue de ramener de 21 % à 6 % le taux de la taxe sur la valeur ajoutée applicable aux bicyclettes

(Déposée par
Mme Anke Van dermeersch et consorts)

DÉVELOPPEMENTS

La présente proposition de loi est sous-tendue par des motifs de toutes sortes : l'on peut être favorable à une réduction de 21 % à 6 % du taux de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) applicable aux bicyclettes :

- pour des motifs d'ordre écologique;
- pour des motifs liés à la mobilité;
- pour des motifs d'ordre social ou socioéconomique;
- pour des motifs liés à l'urbanisme ou à l'infrastructure des grandes villes;
- pour des motifs de santé publique.

Certains de ces motifs seront examinés en détail ci-après. Nous tenons à souligner au préalable qu'il est regrettable que si peu de statistiques soient établies et tenues à jour en Belgique. Les Pays-Bas ne se contentent pas d'être le pays de référence en matière de cyclisme et de vente de bicyclettes, ils sont en outre très actifs dans la réalisation de statistiques. Ainsi, on peut lire dans *De Pers* (27 janvier 2008) qu'en 2005, un peu plus de 1 239 000 bicyclettes ont été vendues, contre 1 250 000 en 2004. Les Pays-Bas comptent un

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2010-2011

4 MEI 2011

Wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit nr. 20 van 20 juli 1970 tot vaststelling van de tarieven van de belasting over de toegevoegde waarde en tot indeling van de goederen en de diensten bij die tarieven teneinde het tarief van de belasting over de toegevoegde waarde voor fietsen te verlagen van 21 naar 6 %

(Ingediend door
mevrouw Anke Van dermeersch c.s.)

TOELICHTING

Aan dit wetsvoorstel liggen motieven van allerlei aard ten grondslag : men kan voor de vermindering van de belasting over de toegevoegde waarde (btw) op fietsen van 21 naar 6 % zijn :

- om ecologische motieven;
- om mobiliteitsgronden;
- om sociale of sociaaleconomische redenen;
- op basis van een stedenbouwkundige of grootstedelijke onderbouw;
- vanuit een motief van volksgezondheid.

Enkele van deze motieven worden hieronder verder uitgewerkt. Vooraleer hiermee van wal te steken, betreuren de indieners dat in België zo weinig statistieken worden aangelegd en bijgehouden. Nederland is niet alleen het gidsland op het vlak van fietsen en fietsenverkoop, het is tevens een metend land bij uitstek. Zo leest men in *De Pers* (27 januari 2008) dat er in 2005 ruim 1 239 000 fietsen werden verkocht, tegenover 1 250 000 in 2004. Nederland is een land met ruim 18 miljoen tweewielers in het verkeer,

peu plus de 18 millions de cyclistes, dont 3 000 000 circulent tous les jours. « Avec en moyenne plus d'une bicyclette par habitant, les Pays-Bas sont depuis des années le pays qui enregistre, à l'échelle mondiale, la proportion la plus forte dans ce domaine. Ils sont suivis par le Danemark, l'Allemagne, la Norvège, la Suède, la Finlande, le Japon et la Suisse. La Belgique n'occupe que la neuvième place et l'Italie, la dixième » (traduction).

En ce qui concerne la quantité de vélos vendus chaque année en Belgique, on ne dispose manifestement pas de données chiffrées. Bien sûr, la Flandre est connue depuis des années déjà pour être le pays du cyclotourisme par excellence, le deux-roues y étant donc utilisé comme un instrument récréatif. Il y a quelques temps, l'association sans but lucratif (ASBL) *Fietsersbond* publiait un communiqué dans lequel elle se réjouissait de l'augmentation des ventes de vélos en Belgique. « La cause principale est évidente. Les efforts accrus des diverses autorités pour encourager l'utilisation du vélo et prendre au sérieux la sécurité des cyclistes ont fortement fait croître la demande. L'augmentation des ventes et de l'utilisation du vélo se situe surtout dans les déplacements de loisir. Mais l'ASBL *Fietsersbond* souhaite également voir augmenter l'utilisation fonctionnelle du vélo (déplacements pour se rendre au travail, faire ses courses, aller à l'école).

Nous sommes absolument convaincus que des incitants fiscaux pourraient en effet aussi accroître l'utilisation fonctionnelle du vélo, car rouler davantage à vélo ne présente, à vrai dire, que des avantages :

1. Pour beaucoup de gens, le vélo a davantage sa place à la campagne qu'en ville, ce qui est en réalité paradoxal lorsqu'on compare la plus grande mobilité qui règne dans nos campagnes et le trafic qui est quasi à l'arrêt dans nos villes. Pour les petits déplacements (pour se rendre au bureau de poste, chez le boulanger, chez l'épicier), il est précisément recommandé de prendre son vélo plutôt que de s'asseoir au volant de sa voiture, parce que la pratique du vélo entraîne moins d'émission de CO₂, parce qu'elle est bonne pour la santé et qu'elle améliore la mobilité et la sécurité générale. Une raison supplémentaire pour opter pour le vélo en ville est que ce sont surtout les villes et les voies d'accès aux villes qui sont complètement saturées.

2. Les vélos peuvent nous aider à rendre nos villes à nouveau habitables. Les vélos apportent un sentiment de convivialité et ralentissent le trafic automobile dans les centres-villes.

3. Pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, l'utilisation du vélo est déjà rendue attrayante aujourd'hui sur le plan fiscal. On pourrait encore renforcer cet effet, par exemple, en ramenant de 21 % à 6 % la TVA sur l'achat d'un vélo.

waarvan er dagelijks 3 000 000 rondrijden. « Met gemiddeld meer dan een fiets per inwoner kent Nederland al jaren het hoogste fietsbezit ter wereld. Het wordt op de ranglijst gevolgd door Denemarken, Duitsland, Noorwegen, Zweden, Finland, Japan en Zwitserland. België neemt pas de 9de plaats in en Italië de 10de ».

Over de hoeveelheid fietsen dat in België jaarlijks worden verkocht zijn blijkbaar geen cijfergegevens beschikbaar. Wel staat Vlaanderen al jaren lang gekend als hét land van de wielertoeristen, met tweewielers als recreatief instrument dus. Een tijd geleden verspreidde de vereniging zonder winstoogmerk (VZW) *Fietsersbond* een bericht waarin het zich verheugd verklaarde over de stijging van het aantal verkochte fietsen in België. « De hoofdoorzaak ligt voor de hand. De toegenomen inspanningen van de diverse overheden om het fietsgebruik te stimuleren en de veiligheid voor fietsers ernstig te nemen heeft de vraag sterk doen toenemen. De stijging van de verkoop en het fietsgebruik zit vooral in het vrijetijdsverkeer. Maar de *Fietsersbond* wil ook het functionele fietsgebruik (woonwerk-, woonwinkel- en woon-schoolverkeer) zien stijgen.

Het is onze vaste overtuiging dat fiscale stimuli er inderdaad kunnen voor zorgen dat ook het functionele fietsgebruik kan stijgen. Want het fietsgebruik doen stijgen, heeft eigenlijk alleen voordelen :

1. Fietsen horen in de perceptie van veel mensen thuis op het platteland, minder in de stad. Paradoxaal eigenlijk als men de grotere mobiliteit op het platteland stelt tegenover het vrijwel stilstaand verkeer in de stad. Nochtans verdient het juist aanbeveling, omwille van een vermindering van de CO₂-uitstoot, omwille van gezondheidsredenen, omwille van de mobiliteit en van algemene veiligheid om ook voor de kleine verplaatsingen (even naar het Postkantoor, naar de bakker, naar de kruidenier) eerder naar de fiets te grijpen dan opnieuw achter het stuur van de auto. Een bijkomende reden om vooral in de stad naar de fiets te grijpen, is dat het vooral de steden en de invalswegen naar de steden zijn, die volledig dichtslippen.

2. Fietsen kunnen onze steden weer een stukje bewoonbaar helpen maken. Fietsen brengen een gevoel van gezelligheid teweeg en vertragen het snelle autoverkeer in de binnensteden.

3. Voor het woonwerkverkeer wordt het gebruik van de fiets nu al fiscaal aantrekkelijk gemaakt. Men zou dit effect nog kunnen aanwakkeren en vergroten door bijvoorbeeld de btw op de aankoop van de fiets te verminderen van 21 naar 6 %.

4. Les vélos sont surtout utilisés par les jeunes, par les personnes âgées, par les moins nantis, par diverses catégories de personnes défavorisées, qui ont à peine de quoi se payer un vélo et qui n'ont pas les moyens de s'acheter une voiture. À présent que le pouvoir d'achat de l'ensemble de la population est sous pression et que les prix de l'énergie augmentent, une réduction de la TVA sur la vente de vélos devrait presque aller de soi. Prenons l'exemple d'une famille nombreuse. À partir d'un certain âge, les enfants voudront aller à l'école à vélo avec leurs amis. Acheter à chacun son propre vélo représente un budget considérable. Considérons un prix d'achat moyen de 500 euros net. Si l'on y ajoute une TVA de 21 %, on obtient un prix de 605 euros, alors que si la TVA était abaissée à 6 %, le vélo reviendrait à 530 euros seulement, soit une économie de 65 euros par vélo. Pour les trois enfants, la famille épargnerait 195 euros !

5. Le manque d'activité physique semble être le fléau de notre époque. Si nous pouvons stimuler les citoyens à faire davantage d'exercice en utilisant plus souvent le vélo, précisément parce que nous avons rendu l'acquisition de celui-ci meilleur marché, ce sera tout bénéfique pour la santé publique. Moins de dépenses chez le docteur, des traitements moins onéreux. Le vélo n'émet pas de CO₂, demande peu d'entretien et est sportif.

6. Enfin, on nous rappelle souvent que les actes criminels sont le fait de personnes qui sombrent dans la criminalité en raison de leur situation socioéconomique générale difficile. Comme tout est si cher, et que la société laisse aux criminels si peu de possibilités et d'argent, ils ne peuvent rien s'acheter. Même pas un vélo. Donc ils le volent. En réduisant la TVA de 21 à 6 %, on pourra peut-être endiguer un tant soit peu la vague des vols de vélos. Ne nous faisons cependant pas d'illusions : une véritable réduction du nombre de vols de vélos ne sera possible que moyennant un ensemble de mesures à la fois préventives et répressives, associé à une politique de poursuites digne de ce nom. Mais les petits ruisseaux font les grandes rivières.

La conclusion est claire : une réduction de la TVA de 21 à 6 % pour la vente de vélos ne présente, en somme, que des avantages.

*
* *

4. Fietsen worden vooral gebruikt door jongeren, door oudere mensen, door economisch minder goedgee mensen, door allerlei categorieën kansarmen, voor wie het aankopen van een eigen fiets nog juist kan en voor wie het aankopen van een auto boven hun koopkracht reikt. Nu de koopkracht van de ganse bevolking onder druk staat, nu de energieprijzen stijgen, zou een vermindering van de btw op de verkoop van fietsen eigenlijk bijna vanzelfsprekend moeten zijn. Nemen we een kroostrijk gezin. De kinderen zullen vanaf een bepaalde leeftijd met vriendjes naar school willen fietsen. Elk zijn eigen fiets wordt een dure zaak. Nemen we een gemiddelde aankoopprijs van 500 euro netto. 21 % btw betekent een prijs van 605 euro, terwijl dit met 6 % btw op slechts 530 euro neerkomt. Een besparing van 65 euro per fiets. Voor de 3 kinderen samen is dat een besparing van 195 euro !

5. De kwaal van deze moderne tijden lijkt een tekort aan beweging te zijn. Als we de mensen kunnen stimuleren meer te bewegen door vaker de fiets te gebruiken, omdat we juist de aankoop van die fiets goedkoper hebben gemaakt, vaart de volkgezondheid er wel bij. Minder uitgaven voor doktersbezoek, minder dure behandelingen. De fiets stoot geen CO₂-wolven uit, is zuinig in het onderhoud en is sportief.

6. Tot slot wordt ons vaak voorgehouden dat criminele daden worden gesteld door mensen die de weg van de criminaliteit opgaan omwille van een algemene socio-economische achterstelling. Omdat het allemaal zo duur is, en de criminelen zo weinig kansen en geld van de maatschappij krijgen, kunnen ze zich niets aankopen. Ook geen fiets. Die wordt dan maar vervreemd. Misschien dat de verlaging van de btw van 21 naar 6 % voor een heel klein stukje kan helpen om de golf van fietsendiefstal wat in te dijken. Maken wij ons echter geen illusies : de echte vermindering van het aantal fietsendiefstallen zal maar mogelijk zijn mits een gamma van preventieve én repressieve maatregelen, met daar bovenop een echt vervolgingsbeleid. Maar alle beetjes kunnen helpen.

Het besluit is duidelijk : een verlaging van de btw van 21 naar 6 % bij de verkoop van fietsen brengt eigenlijk alleen voordelen met zich mee.

Anke VAN DERMEERSCH.
Yves BUYSSSE.
Filip DEWINTER.

*
* *

PROPOSITION DE LOIArticle 1^{er}

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

Art. 2

Il est inséré, dans le tableau A de l'annexe à l'arrêté royal n° 20 du 20 juillet 1970 fixant le taux de la taxe sur la valeur ajoutée et déterminant la répartition des biens et services selon ces taux, une rubrique *XXIII^{ter}*, libellée comme suit :

« *XXIII^{ter}*. Vélos

Tous les types de vélos (vélos pour enfants, vélos de course, vélos tout-terrain, vélos de ville, vélos couchés), à condition qu'ils ne soient pas motorisés. »

22 mars 2011.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

In tabel A van de bijlage van het koninklijk besluit nr. 20 van 20 juli 1970 tot vaststelling van de tarieven van de belasting over de toegevoegde waarde en tot indeling van de goederen en diensten bij die tarieven, wordt een rubriek *XXIII^{ter}* ingevoegd, luidende :

« *XXIII^{ter}*. Fietsen

Alle soorten fietsen (kinderfietsen, koersfietsen, terreinfietsen, stadsfietsen, ligfietsen), op voorwaarde dat ze niet gemotoriseerd zijn. »

22 maart 2011.

Anke VAN DERMEERSCH.
Yves BUYSSE.
Filip DEWINTER.