

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2004-2005

15 OCTOBRE 2004

Proposition de loi modifiant l'article 66bis du Code des impôts sur les revenus 1992, en vue de permettre la déductibilité des équipements en matière de sécurité liés à l'utilisation d'une motocyclette pour les déplacements professionnels

(Déposée par M. Christian Brotcorne)

DÉVELOPPEMENTS

Le nombre d'utilisateurs de deux-roues n'a cessé d'augmenter au cours de ces dernières années. À côté de la moto de loisir, les scooters et les motos sont de plus en plus prisés comme moyens de déplacement tant pour se rendre sur son lieu de travail que pour effectuer des livraisons.

S'ils ont pour avantage de se faufiler à travers le trafic urbain, de trouver facilement un endroit de stationnement tout en ayant un coût d'achat moindre, il n'en reste pas moins qu'on ne peut perdre de vue l'insécurité à laquelle ces usagers sont encore et toujours confrontés.

En effet, et à la différence des automobilistes, ceux-ci restent particulièrement vulnérables en cas d'accident, notamment par le fait qu'ils doivent encaisser la quasi-totalité du choc en cas de collision.

C'est ainsi qu'en 2001, «on a dénombré 971 tués et blessés graves (147 tués et 824 blessés graves) parmi les motocyclistes en Belgique. Par rapport à 1990, le nombre de tués et de blessés graves parmi les motocyclistes n'a baissé que de 3,4%, alors que la situation

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2004-2005

15 OKTOBER 2004

Wetsvoorstel tot wijziging van artikel 66bis van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, teneinde de aftrekbaarheid mogelijk te maken van veiligheidsuitrusting voor het gebruik van een motorfiets voor beroepsverplaatsingen

(Ingediend door de heer Christian Brotcorne)

TOELICHTING

Het aantal bestuurders van tweewielers is de laatste jaren alsmaar toegenomen. Naast de groeiende populariteit van het motorrijden als vrijetijdsbesteding, worden scooters en motoren ook in toenemende mate gebruikt voor het woon-werkverkeer of voor het leveren van bestellingen.

Motoren en scooters hebben als voordeel dat ze zich vlotter een weg kunnen banen door druk stadsverkeer, gemakkelijker een parkeerplaats vinden en bovendien goedkoper zijn. Dit mag ons echter niet de ogen laten sluiten voor de onveiligheid waarmee motorrijders vandaag de dag spijtig genoeg nog steeds worden geconfronteerd.

In tegenstelling tot autobestuurders zijn motorrijders immers extra kwetsbaar, onder andere omdat ze bij een aanrijding zelf het grootste gedeelte van de schok opvangen.

Zo vielen er in 2001 «in België bij motorrijders 971 doden en zwaargewonden (147 doden, 824 zwaargewonden). In vergelijking met 1990 daalde het aantal doden en zwaargewonden bij motorrijders met slechts 3,4%, terwijl de situatie voor alle weggebrui-

de l'ensemble des usagers de la route s'est considérablement améliorée (−46,4% de tués et de blessés graves). La proportion de motocyclistes parmi les tués et les blessés graves a fortement augmenté au cours de cette même période (+78,8%). Il apparaît donc que la sécurité des motocyclistes fait du sur place, tandis que, de manière générale, la sécurité routière progresse sensiblement.

Pour ce qui concerne l'année 2002, l'Institut national de statistique (INS) n'a toujours pas publié de chiffres complets d'accidents. Seul le nombre de tués est déjà connu. Il ressort néanmoins des chiffres disponibles qu'il y a un terrible contraste entre l'évolution générale et celle des motocyclistes. Par rapport à 2001, le nombre global de tués en 2002 a fortement diminué (−12%). Par contre, on observe une hausse considérable du nombre de tués parmi les motocyclistes (+8%). Cette évolution est inquiétante et doit être examinée de plus près.

Bien entendu, il faut également tenir compte de l'augmentation du nombre de motos sur nos routes et du nombre de véhicules-kilomètres. Entre 1990 et 2001, le nombre de motos a plus que doublé (+111,0%), tandis que le nombre de véhicules-kilomètres parcourus par les motos a presque triplé (+194,3%). Quant au nombre de tués et de blessés graves parmi les motocyclistes pour 1 000 motos et par million de véhicules-kilomètres, ce nombre a chuté de plus de la moitié au cours de cette même période (une baisse de respectivement 54,2% et de 69,0%).

Tout comme pour la plupart des autres catégories d'usagers de la route, la sécurité relative des motocyclistes est en augmentation, mais la stagnation du nombre de tués et de blessés graves en chiffres absolus est inquiétante.

Il ressort également des données d'accidents que sur 1 000 motocyclistes (conducteurs et passagers) victimes d'un accident corporel, 40 décèdent. Il n'y a que parmi les piétons que la mortalité est encore plus élevée. Comparons: la mortalité est de 21 tués pour 1 000 victimes parmi les occupants de voitures; chez les cyclomotoristes, elle est de 8. Cela signifie que la mortalité parmi les motocyclistes atteint presque le double de celle enregistrée parmi les automobilistes, ce qui peut s'expliquer en partie par le fait que les motocyclistes n'ont pas de carrosserie qui les protège, tout comme les piétons(1).»

À cet égard, il convient de souligner que le port de vêtements de sécurité (veste, pantalon, gants, bottes) constitue la seule et unique protection en cas de chute, même si le port du casque permet, quant à lui, de réduire de 50% le nombre de lésions mortelles à la tête.

kers samen aanzienlijk verbeterde (−46,4% doden en zwaargewonden). Het aandeel van de motorrijders in het totale aantal doden en zwaargewonden is in diezelfde periode sterk gestegen (+78,8%). Het lijkt dus alsof de motorrijders qua veiligheid ter plaatse blijven trappelen, terwijl de verkeersveiligheid in het algemeen er wel duidelijk op vooruit gaat.

Wat 2002 betreft, zijn helaas nog geen volledige ongevalstatistieken vrijgegeven door het Nationaal Instituut voor de statistiek (NIS), enkel het aantal doden is reeds bekend. Uit de beschikbare cijfers blijkt niettemin een schril contrast tussen de algemene evolutie en deze voor motorrijders. Vergeleken bij 2001 is het aantal doden in 2002 algemeen sterk gedaald (−12%), maar merkt men een aanzienlijke stijging van het aantal doden bij motorrijders (+8%). Deze evolutie is zorgwekkend en dient van naderbij te worden bestudeerd.

Een en ander moet natuurlijk gezien worden in het licht van de toename van het aantal motoren op onze wegen, en van het aantal afgelegde voertuigkilometers. Tussen 1990 en 2001 is het aantal motoren meer dan verdubbeld (+111,0%), terwijl het aantal voertuigkilometers afgelegd door motoren bijna verdrievoudigde (+194,3%). Het aantal doden en zwaargewonden bij motorrijders per 1 000 motoren en per miljoen voertuigkilometers is over dezelfde periode meer dan gehalveerd (een daling met respectievelijk 54,2% en 69,0%).

Net zoals voor de meeste andere categorieën weggebruikers neemt de relatieve veiligheid van motorrijders dus toe, maar de stagnatie van het aantal doden en zwaargewonden bij motorrijders in absolute cijfers baart zorgen.

Uit de ongevalgegevens blijkt verder dat per 1 000 motorrijders (bestuurders + passagiers) die het slachtoffer worden van een letselongeval, er 40 om het leven komen. Enkel bij voetgangers is de mortaliteit nog hoger. Ter vergelijking: voor de inzittenden van personenwagens bedraagt de mortaliteit 21 doden per 1 000 slachtoffers, voor motorfietzers 8. Dat wil dus zeggen dat de mortaliteit bij motorrijders bijna dubbel zo groot is dan bij automobilisten, wat ten dele te verklaren valt door het feit dat motorrijders net als voetgangers niet over een beschermende carrosserie beschikken(1).»

In dit verband is het belangrijk erop te wijzen dat het dragen van beschermende kledij (jas, broek, handschoenen, laarzen) de enig mogelijke bescherming is bij een valpartij, al kan het dragen van een helm het aantal dodelijke hoofdletsels met de helft verminderen.

(1) W. De Dobbeleer, «La sécurité des motocyclistes dans le trafic», *IBSR*, 22 juin 2004.

(1) W. De Dobbeleer, «De veiligheid van motorrijders in het verkeer», *BIVV*, 22 juni 2004.

S'il est manifeste que ces équipements de sécurité diminuent la gravité des lésions en cas d'accident, il n'en reste pas moins que l'administration fiscale considère pourtant que les frais de vêtements (combinaison, gants, bottes, etc.) ne peuvent être pris en considération à titre de frais professionnels(1). Le casque restant, par contre, déductible comme frais professionnel.

Notons que les règles d'usage en matière de frais professionnels sont toutefois d'application pour les autres frais (amortissements, frais d'assurance, taxe de circulation, carburant, ...) qui se rapportent à l'utilisation d'une motocyclette pour les déplacements professionnels.

En outre, et conformément aux dispositions du Code des impôts sur les revenus, les frais professionnels afférents aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail effectués au moyen d'un véhicule autre qu'une voiture, voiture-mixte ou un minibus, sont fixés, à défaut de preuves, forfaitairement à 0,15 euro par kilomètre parcouru sans que la distance prise en compte du domicile au lieu de travail puisse excéder 25 kilomètres(2).

Sans préjudice de l'application de ce forfait, la présente proposition de loi vise à permettre la déduction des dépenses relatives aux équipements de sécurité qui ont été effectivement payées pendant la période imposable et qui répondent aux conditions fixées par le Roi sur proposition du ministre qui a la Mobilité dans ses attributions.

Christian BROTCORNE.

*
* *

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

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

(1) Voir circulaire n° CI.RH.241/559 092 (AFER 29/2004) du 9 juillet 2004.

(2) Voir l'arrêté royal modifiant l'arrêté royal/CIR 1992, en matière de frais professionnels afférents aux déplacements entre le domicile et le lieu du travail, *Moniteur belge* du 27 mai 2004 en vue de porter la distance de 25 à 50 kilomètres à partir de l'exercice d'imposition 2003 jusqu'à l'exercice d'imposition 2005, 75 kilomètres pour l'exercice d'imposition 2003 et 100 kilomètres à partir de l'exercice d'imposition 2007.

Hoewel het evident is dat dergelijke beschermende kledij (motorpak, handschoenen, laarzen, enz.) de ernst van de verwondingen kunnen beperken, bepaalt de fiscus niettemin dat die kledingstukken niet als beroepskosten kunnen worden aangemerkt(1). De helm kan daarentegen nog steeds als een aftrekbare beroepskost worden aangemerkt.

Wel blijven de gebruikelijke regels inzake beroepskosten geldig voor de andere kosten (afschrijvingen, verzekeringen, verkeersbelasting, brandstof, ...), die te maken hebben met het gebruik van een motorfiets voor beroepsverplaatsingen.

Het Wetboek van de inkomstenbelastingen stelt bovendien de beroepskosten met betrekking tot de verplaatsing tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling die anders dan met een auto, een auto voor dubbel gebruik of een minibus worden afgelegd bij gebrek aan bewijzen forfaitair vast op 0,15 euro per afgelegde kilometer zonder dat de in aanmerking genomen afstand tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling hoger dan 25 kilometer mag zijn(2).

Zonder afbreuk te doen aan de toepassing van dit forfait wil het onderhavige wetsvoorstel de aftrek mogelijk maken van uitgaven met betrekking tot veiligheidsuitrusting die effectief gedaan zijn tijdens het belastbaar tijdperk en die voldoen aan de voorwaarden die de Koning heeft vastgelegd op voorstel van de minister die bevoegd is voor mobiliteit.

*
* *

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

(1) Zie circulaire CI.RH.241/559 092 van 9 juli 2004.

(2) Zie het koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit/WIB 1992 op het vlak van de beroepskosten met betrekking tot de verplaatsing tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling, *Belgisch Staatsblad* van 27 mei 2004, ten einde de afstand van 25 tot 50 kilometer te verhogen vanaf aanslagjaar 2003 tot aanslagjaar 2005, 75 kilometer voor aanslagjaar 2003 en 100 kilometer vanaf aanslagjaar 2007.

Art. 2

L'article 66*bis* du Code des impôts sur les revenus 1992 est complété par un alinéa 3, rédigé comme suit :

« Sans préjudice de l'application de l'alinéa 1^{er}, sont également considérés comme des frais professionnels, les dépenses relatives aux équipements de sécurité liés à l'usage d'une motocyclette qui ont été effectivement payées pendant la période imposable et qui répondent aux conditions fixées par le Roi sur proposition du ministre qui a la Mobilité dans ses attributions. »

1^{er} octobre 2004.

Christian BROTCORNE.

Art. 2

Artikel 66*bis* van het Wetboek van de inkomsten-belastingen 1992 wordt aangevuld met een derde lid, luidend :

« Onverminderd de toepassing van het eerste lid, worden tevens als beroepskosten aangemerkt, de uitgaven met betrekking tot veiligheidsuitrusting voor het gebruik van een motorfiets die effectief gedaan zijn tijdens het belastbaar tijdperk en die voldoen aan de voorwaarden die bepaald zijn door de Koning op voorstel van de minister die bevoegd is voor mobiliteit. »

1 oktober 2004.