

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

9 novembre 2016

PLF 2017 - (N° 4061)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° II-551

présenté par

M. Goujon, M. Mariani, M. Lurton, M. Straumann, M. Vitel, M. Abad, M. Lamour, M. Philippe Armand Martin, M. Morel-A-L'Huissier, M. Huet, Mme Marianne Dubois, M. de Mazières, M. Tétart, M. Reiss, M. Le Mèner, M. Hetzel, M. Luca, M. Degauchy, M. Daubresse, Mme Duby-Muller, M. Siré et M. Bouchet

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 38, insérer l'article suivant:**

- I. – Au premier alinéa de l'article L. 3261-3-1 du code du travail, les mots : « peut prendre » sont remplacés par le mot : « prend ».
- II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.
- III. – Le présent article entre en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à réinstaurer une certaine cohérence juridique à propos d'une disposition entrée en vigueur sous forme obligatoire avant que le Gouvernement ne la rende ultérieurement facultative.

L'article 50 de la Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte a introduit la prise en charge obligatoire par les employeur et, à l'instar des frais de transport en commun, de tout ou partie des frais engagés par leurs salariés se déplaçant à vélo ou à vélo à assistance électrique entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, sous la forme d'une « indemnité kilométrique vélo ».

Dans la PLFR 2015, cette disposition est devenue facultative ce qui en a très fortement limité la portée. La mise en place de l'IKv et son caractère obligatoire représentent des leviers puissants du développement de l'usage du vélo dans la mobilité quotidienne comme l'a montré

l'expérimentation conduite par le ministère de l'Ecologie et l'Ademe au second semestre 2014 et qui a porté sur plus de 10 000 salariés mettant en évidence l'effet d'entraînement sur la pratique par l'approche financière.

La mise en place de l'expérimentation sur six mois a permis de doubler le nombre d'utilisateurs et d'augmenter de 50 % à 70 % la part modale du vélo. Les différences d'appréciation tant sur les avantages que sur les inconvénients entre les anciens et les nouveaux cyclistes montrent que si les nouveaux cyclistes ne sont à priori pas seulement des passionnés du vélo, ils effectuent des trajets assez longs en moyenne. Enfin, le dernier avantage réside dans l'impact largement positif sur la santé de la pratique quotidienne du vélo.

Le présent amendement vise donc à restaurer le caractère obligatoire de l'indemnité kilométrique vélo.