CESE Wallonie
Conseil économique, social
et environnemental de Wallonie

AVIS n° 1512

Proposition de décret modifiant l'article 4 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, déposée par Messieurs Desquesnes, Collin, Madame Goffinet, Messieurs Antoine, Matagne et Madame Schyns

Avis adopté le 25 novembre 2022

Rue du Vertbois, 13c
B-4000 Liège
T 04 232 98 11
F 04 232 98 10
info@cesewallonie.be
www.cesewallonie.be

1. PREAMBULE

En date du 25 octobre 2022, le CESE Wallonie a été saisi d'une demande d'avis sur la proposition de décret sous rubrique.

2. PRESENTATION DU DOSSIER

Aujourd'hui, environ 12.000 autocaravanes sont immatriculées en Wallonie. Pour celles qui l'ont été après le 1er janvier 2022 (1.491 unités), la taxe moyenne de mise en circulation et la taxe moyenne de circulation s'élèvent respectivement à 1.285 € et 445 €.

Pour rappel, la réforme fiscale du 22 décembre 2021 pour un impôt plus juste avait pour objectif de lutter contre les abus fiscaux. A titre d'exemple, certains propriétaires n'hésitaient pas jusqu'alors à aménager ou à transformer leur véhicule (en ajoutant par exemple une cloison et en enlevant les sièges à l'arrière) pour le faire entrer dans la catégorie des véhicules utilisés comme transport de marchandises alors qu'en réalité, ce dernier était utilisé pour le transport de personnes. Cette transformation permettait à son propriétaire de ne pas payer de taxe de mise en circulation, ni d'écomalus. En outre, ce type de véhicule étant considéré comme une camionnette utilitaire, la taxe de circulation ne dépassait pas 150 € annuellement. Les autocaravanes, les mobil homes ou encore les camping-cars entraient jusqu'alors dans la catégorie des véhicules de transport de marchandises et bénéficiaient ainsi d'un traitement fiscal favorable.

Depuis la réforme du 22 décembre 2021, un véhicule immatriculé à partir du 1er janvier 2022 peut être considéré d'un point de vue fiscal comme une autocaravane ou un motor-home s'il est immatriculé à la DIV comme tel, au nom d'une entreprise en personne physique (indépendants) ou au nom d'une entreprise en personne morale (société). Le véhicule doit être utilisé, même partiellement, pour l'exercice de l'activité professionnelle. Si ces conditions ne sont pas remplies, le véhicule devient taxable comme une voiture classique, régime nettement moins favorable que celui des camionnettes utilitaires ; une taxe de mise en circulation (pour les nouvelles immatriculations) et une taxe de circulation sont donc dues.

En résumé, les cas de figure suivants peuvent être rencontrés :

- Si le véhicule a été immatriculé avant 2022, il doit être immatriculé à la DIV comme autocaravane ou motor-home. Aucune taxe de mise en circulation n'est applicable. Si la masse maximale autorisée du motor-home est inférieure ou égale à 3.500 kg, la taxe de circulation est établie suivant le barème des véhicules utilitaires. Si la masse maximale autorisée est supérieure à 3.500 kg, le montant de la taxe est le montant forfaitaire minimum (42,11 €).
- Si le véhicule a été immatriculé après le 1er janvier 2022 au nom d'une entreprise, aucune taxe de mise en circulation n'est applicable et une taxe de circulation réduite est due (voir ci-avant).
- Si le véhicule a été immatriculé après le 1er janvier 2022 par un particulier, la taxe de mise en circulation est établie sur base de la cylindrée du véhicule (convertie en chevaux fiscaux (CV)) et/ou la puissance (Kw) mais aussi de l'âge du véhicule. L'écomalus est à ajouter pour les véhicules rejetant 146g de CO_2 ou plus par kilomètre. Une taxe de circulation est établie sur base de la cylindrée du moteur.

  Si elle aboutit, la réforme de la fiscalité automobile en préparation, basée sur des critères tels que la puissance du véhicule, son poids, ses émissions de CO_2 ou encore le carburant utilisé, devrait inévitablement alourdir la taxation des autocaravanes immatriculées par un particulier après le 1er janvier 2022.

La proposition de décret sous rubrique a pour objet d'adapter l'article 4 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus pour que l'autocaravane ne soit plus considérée comme une voiture, mais comme une camionnette. Il s'agit en quelque sorte d'en revenir à la situation qui prévalait avant la réforme du 22 décembre 2021 pour ce type bien précis de véhicule.

Les porteurs de cette proposition s'appuient notamment sur les éléments suivants :

- Vu les délais d'attente, les particuliers ayant commandé ce type de véhicules dans le courant de 2021 n'imaginaient pas, en toute bonne foi, être redevables d'une taxe de mise en circulation et d'une taxe de circulation en forte hausse.
- Les entreprises wallonnes qui transforment des véhicules classiques en autocaravanes voient dès à présent leur carnet de commandes baisser drastiquement.
- Une incohérence est relevée entre la volonté d'augmenter sensiblement le niveau de taxation des camping-cars et le déblocage de moyens budgétaires significatifs pour développer des aires de repos supplémentaires pour ce type de véhicules.
- Les auteurs se demandent si la situation actuelle n'est pas finalement totalement en contradiction avec l'un des éléments fondamentaux de la Constitution, à savoir le principe d'égalité et de non-discrimination. L'objectif de la réforme de 2021 était d'empêcher des abus fiscaux mais les modifications apportées au Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus ont réservé un sort défavorable aux autocaravanes.
- Les porteurs de la proposition estiment que le législateur a commis une erreur. Comme l'indique habituellement la Cour constitutionnelle, le principe d'égalité et de non-discrimination s'oppose aussi à ce que soient traitées de manière identique, sans qu'apparaisse une justification raisonnable, des catégories de personnes se trouvant dans des situations qui, au regard de la mesure critiquée, sont essentiellement différentes. En traitant de manière identique, c'est-à-dire en appliquant indistinctement le régime fiscal propre aux véhicules destinés au transport de personnes, les propriétaires d'autocaravanes et les propriétaires de véhicules destinés au transport de personnes, le législateur violerait les articles 10 et 11 de la Constitution et commet une faute en ce qu'il applique un régime fiscal inadapté entraînant des conséquences disproportionnées. L'autocaravane étant par nature un véhicule destiné au transport de marchandises, la fiscalité propre aux véhicules destinés au transport de personnes ne pourra être que punitive à leur égard. En outre, l'administration régionale applique une différence de traitement entre propriétaires d'autocaravanes selon que ceux-ci soient indépendants/personnes morales ou personnes physiques.
- Selon les porteurs du projet, l'autocaravane est donc bien un véhicule destiné au transport de marchandises, et pas au transport de personnes. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle l'administration considère historiquement les autocaravanes comme soumises au régime fiscal préférentiel des camionnettes fiscales, précisément car le transport de personnes n'est pas l'objet principal d'une autocaravane.

Le 17 octobre dernier, la Commission du budget et des infrastructures sportives du Parlement wallon a interrogé le Ministre Dolimont sur ce dossier. Le Ministre a mis en évidence les éléments ci-après :

- Il reconnaît que fiscalement, les autocaravanes ont historiquement été considérées comme des camionnettes (ce qui a autorisé un traitement fiscal avantageux).
- Il considère que la dérogation à l'article 4 proposée, à savoir que l'autocaravane soit considérée comme une camionnette, est une erreur car le dispositif fiscal actuel ne remet pas en question le fait qu'une autocaravane est une camionnette dès lors que la définition même de la camionnette fiscale n'a pas été adaptée. Si cela avait été le cas, l'accord de coopération du 24 juin 2005 sur la notion de camionnette fiscale aurait également dû être adapté. En

réalité, le décret du 22 décembre 2021 a simplement ajouté dans le paragraphe 2 de l'article 4 du Code une condition relative au redevable de pouvoir bénéficier du régime favorable.

- Il est proposé de définir l'autocaravane par référence au cadre européen, lequel spécifie pourtant clairement, depuis plus de vingt ans, que les autocaravanes ne sont strictement pas des véhicules utilisés pour le transport de marchandises, en raison de leur nature même, et ne sont donc théoriquement pas des camionnettes ou des utilitaires. Leur classement européen dans les catégories de véhicules est en effet en catégorie M, transport de personnes, et non en catégorie N, transport de marchandises. Il est donc particulier d'observer une proposition de décret qui, tout d'abord, rappelle que les autocaravanes sont bien des camionnettes, pour les définir ensuite selon une législation européenne qui les classe dans les voitures, voitures mixtes et minibus, le premier excluant de facto le second.
- L'idée proposée de conserver l'ancien régime identique pour les camionnettes que sont les autocaravanes impose donc, en pratique, de supprimer totalement la disposition qui fut prévue dans le décret portant diverses dispositions pour un impôt plus juste. Le Ministre a précisé qu'il ne souhaitait pas remettre en question l'ensemble du décret portant diverses dispositions pour un impôt plus juste.
- Le Cabinet du Ministre travaille actuellement à l'étude de différentes possibilités légales qui permettraient d'envisager un traitement spécifique sur les autocaravanes.

3. AVIS

Au vu des éléments du dossier, les interlocuteurs sociaux (organisations syndicales et patronales siégeant au CESE Wallonie) estiment opportun que les autocaravanes puissent faire l'objet d'un traitement fiscal spécifique, le régime actuel étant potentiellement préjudiciable au devenir du secteur de la transformation des véhicules en autocaravanes/mobil-homes et de l'emploi qualifié en ce domaine. Ils considèrent toutefois que la proposition de décret modifiant l'article 4 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus ne constitue pas la voie adéquate pour atteindre cet objectif, eu égard aux modifications apportées à ce même Code lors de la réforme fiscale du 22 décembre 2021. Ils sont d'avis d'attendre les propositions du Ministre Dolimont sur ce sujet et demandent à être reconsultées sur celles-ci.

De son côté, le banc environnemental émet un avis négatif sur la proposition de décret ; en effet, il considère que les mobil-homes sont généralement des véhicules chers, lourds, gros consommateurs d'énergie et gros émetteurs de CO_2 et ne sont pas des véhicules à promouvoir dans le contexte actuel d'urgence climatique absolue. Il en profite pour souligner que le régime fiscal favorable à ces véhicules (qui sont d'abord et avant tout récréatifs) devrait également être supprimé pour les propriétaires indépendants ou les personnes morales.

* * * * *