



Avis du 08 novembre 2022 relatif à une proposition de décret modifiant l'article 4 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus

I. Introduction

Le Conseil a été saisi en date du 19 octobre 2022 par le Président de la Commission du budget du Parlement wallon afin d'examiner une 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.

Le projet a été examiné par le Conseil lors de sa séance du 8 novembre 2022. Il a rendu l'avis qui suit.

II. Avis

La proposition de décret soumise à l'examen du Conseil entend remettre en cause une des mesures adoptées par le décret du 22 décembre 2021 portant diverses dispositions pour un impôt plus juste. Cette mesure a pour objet de restreindre le régime de taxation préférentiel aux seules camionnettes qui sont immatriculées au nom d'une personne morale ou d'un indépendant et qui sont utilisées à titre professionnel. Les utilitaires qui ne répondent pas aux conditions d'application du nouveau régime rentrent, désormais, dans la catégorie des voitures, voitures mixtes et minibus et sont, à ce titre, soumis au régime ordinaire applicable à cet ensemble de véhicule (voy. Article 4 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus tel que modifié par le décret du 22 décembre 2021).

Avant la réforme précitée, bien qu'utilisée à des fins récréatives, un type particulier de véhicules – les « motor-home » ou autocaravanes - bénéficiaient du régime de taxation préférentiel prévu pour les camionnettes. L'objet de la proposition de décret est de revenir au *statut quo ante* pour ce type de véhicules spécifiquement.

Les auteurs de la proposition la justifient en considérant que les « motor-home » sont des véhicules destinés au transport de marchandises et qu'à ce titre, ils doivent être soumis au régime fiscal applicable aux camionnettes. Il en irait du respect du principe d'égalité qui impose de traiter de la même manière des situations identiques.

A la lecture des travaux préparatoires du décret du 22 décembre 2021, il apparaît que la volonté du législateur est de lutter contre les « faux-utilitaires », c'est-à-dire ceux qui répondent techniquement à la définition de camionnettes fiscales mais qui sont en réalité des véhicules d'agrément, exclusivement affectés à un usage privé ou de loisir (Doc. Parl. 707, Sess. 2021-2022, N°1, p.9). Cet objectif a été concrétisé par la redéfinition du régime de taxation préférentiel des camionnettes qui sera désormais réservé aux seuls véhicules effectivement utilisés dans le cadre de l'exercice d'une activité professionnelle. Le régime des camionnettes fiscales est, suite à la réforme, davantage configuré autour de la notion d'utilisation professionnelle par un utilisateur professionnel qu'autour du critère de distinction transport de personnes – transport de marchandises.

Dans la mesure où le motor-home est, dans l'immense majorité des cas, utilisé à usage récréatif, son exclusion *a priori* du régime de taxation préférentiel apparaît être une conséquence logique du choix du législateur de restreindre ce régime aux seuls utilitaires immatriculés au nom d'un indépendant ou d'une personne morale pouvant justifier d'un usage professionnel.

Dès lors que le critère retenu par le législateur dans sa réforme de l'article 4 du CTA apparaît proportionné, le Conseil n'aperçoit pas comment la proposition d'exclure une catégorie spécifique de véhicules de loisirs du régime ordinaire pour la soumettre, par assimilation, à un régime préférentiel réservé aux professionnels pourrait se justifier au regard du principe d'égalité et de non-discrimination (art.10, 11 et 172 de la Constitution).

Au-delà de leur critique du texte issu de la réforme du 22 décembre 2021, les auteurs de la proposition stigmatisent la manière dont il serait mis en œuvre par l'administration fiscale. A cet égard, on peut lire dans la proposition : « *le site web du SPW confirme donc que l'administration se satisfait de l'inscription à la BCE et de l'immatriculation comme autocaravane afin d'accorder le régime fiscal favorable* ».

Il faut souligner que le texte ne permet pas de réserver *ipso facto* à un professionnel (indépendant ou personne morale) le bénéfice du régime favorable puisqu'il impose qu'une utilisation professionnelle de ce véhicule puisse, par ailleurs, être établie. Dès lors, admettre que certaines autocaravanes puissent bénéficier du régime de faveur dès qu'une seule des deux conditions est remplie s'avérerait effectivement problématique au regard du principe d'égalité et de non-discrimination.

Enfin, le Conseil s'interroge sur la manière dont sera appréciée la situation dans laquelle une société de leasing, dans le cadre de son activité professionnelle, immatricule une autocaravane pour la mettre à disposition d'une personne l'utilisant à usage privé. Si c'est la qualité professionnelle du lessor qui est déterminante, cela serait de nature à contrarier les objectifs du législateur. Le Conseil rappelle toutefois, qu'en vertu de l'article 4, § 3, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et Régions, la révision du régime fiscal des véhicules en leasing nécessite la conclusion d'un accord de coopération avec les autres Régions.



Edoardo Traversa

Président