
1052 (2022-2023) — N° 4**1052** (2022-2023) — N° 4

PARLEMENT WALLON

SESSION 2022-2023

26 JANVIER 2023

PROPOSITION DE DÉCRET

modifiant l'article 4 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus *

déposée par

MM. Desquesnes, Collin, Mme Goffinet,
MM. Antoine, Matagne et Mme Schyns

AMENDEMENTS

proposés par

MM. Desquesnes, Matagne,
Collin, Mme Goffinet et M. Bastin

PROPOSITION DE DÉCRET

modifiant l'article 4 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus

AMENDEMENTS

Amendement n°1

L'intitulé de la proposition de décret modifiant l'article 4 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus est remplacé par ce qui suit :

« Proposition de décret visant à établir un régime fiscal adapté aux autocaravanes ».

JUSTIFICATION

Matière imposable

L'avis n° 72.296/4 de la section de législation du Conseil d'État rappelle utilement le fait qu'en matière de taxe de circulation et de taxe de mise en circulation, les régions ne sont compétentes que pour le taux d'imposition, la base d'imposition et les exonérations des impôts. L'Autorité fédérale reste compétente en ce qui concerne la matière imposable en vertu de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions.

Pour rappel, la jurisprudence de la Cour constitutionnelle définit la matière imposable comme « l'élément générateur de l'impôt, la situation ou le fait qui donne lieu à la déduction de l'impôt » (voy. par exemple l'arrêt n° 34/2018).

Comme le rappelle la section de législation du Conseil d'État dans son avis n° 69.691/AG : « À l'occasion des travaux préparatoires de la loi spéciale du 13 juillet 2001 « portant refinancement des communautés et extension des compétences fiscales des régions », le Gouvernement fédéral a formulé, dans une note, une définition de la matière imposable de la taxe de circulation :

« [...] le fait d'immatriculer et/ou d'employer des véhicules à vapeur ou à moteur, servant soit au transport des personnes, soit au transport sur route de marchandises ou d'objets quelconques ».

Pour la taxe de mise en circulation, la matière imposable y est décrite comme suit :

« [...] le fait de mettre sur la voie publique ou d'employer les véhicules suivants :

– voitures, voitures mixtes, minibus et motocyclettes, tels que ces véhicules doivent être munis d'une marque d'immatriculation (autre qu'essai ou marchand) [...] ».

Taxe de circulation

Les régions ne sont donc compétentes, pour ces impôts régionaux, que pour appliquer des taxes aux catégories de véhicules visées par l'Autorité fédérale. Se pose ainsi la question de savoir quels sont ces catégories de véhicules.

En ce qui concerne la taxe de circulation, l'article 4 du Code renvoie aux « véhicules à vapeur ou à moteur, notamment les véhicules à moteur tels qu'ils sont définis dans la réglementation sur l'immatriculation des véhicules à moteur ».

Cette expression fort désuète de « véhicule à vapeur ou à moteur » remonte aux origines de cet impôt puisque l'article 1^{er} des lois coordonnées par arrêté royal du 10 avril 1951 relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles disposait déjà que : « il est établi une taxe annuelle sur les véhicules à vapeur ou à moteur, servant soit au transport de personnes, soit au transport sur route de marchandises ou d'objets quelconques ». Cette formulation est toujours celle reprise à l'article 3 du Code. Néanmoins, là où l'article 2 de la loi du 10 avril 1951 précitée définissait ce qu'il fallait entendre par « véhicule à vapeur ou à moteur », l'actuel Code renvoie en son article 4 aux « véhicules à vapeur ou à moteur, notamment les véhicules à moteur tels qu'ils sont définis dans la réglementation sur l'immatriculation des véhicules à moteur ».

La matière imposable de la taxe de circulation est donc indirectement liée à l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules. Cet arrêté, toujours applicable aujourd'hui, définit le véhicule en son article 1^{er}, alinéa 1^{er}, 6°, comme : « a) tout véhicule répondant aux définitions mentionnées à l'article 1^{er}, §2, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité;

b) tout véhicule répondant aux définitions mentionnées dans l'article 2 du Règlement N° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles ».

Pour ce qui concerne ce que l'on appelle en langage courant les « voitures », il faut donc s'en référer à l'article 1^{er}, §2, 40°, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 qui définit le « véhicule » comme : « tout véhicule à moteur ou sa remorque, selon les définitions données ci-dessous ».

Parmi cette liste se retrouve au 69° du même article la notion « d'autocaravane », définie comme : « tout véhicule à usage spécial de catégorie M conçu pour pouvoir servir de logement et dont le compartiment habitable comprend au moins les équipements suivants :

- des sièges et une table,
- des couchettes qui peuvent être créées avec ou sans sièges,
- un coin cuisine,
- des espaces de rangement.

Ces équipements doivent être inamovibles ; toutefois, la table peut être conçue pour être facilement escamotable. ».

Cette définition est reprise telle quelle du point 5.1., Annexe I, partie A du Règlement 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE.

Il en ressort qu'une autocaravane est un « véhicule » et qu'elle est, comme véhicule, soumise à l'immatriculation ce qui implique dès lors l'application de la taxe de circulation.

Les régions étant compétentes en matière de base d'imposition pour les impôts régionaux, elles disposent de la compétence pour moduler la taxe de circulation en fonction du type de véhicule. C'est précisément ce que la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale ont fait pour les autocaravanes.

A Bruxelles, l'ordonnance modifiant le Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus dans le cadre de la reprise du service de la taxe de circulation sur les véhicules automobiles et de la taxe de mise en circulation par la Région de Bruxelles-Capitale du 28 novembre 2019 a ainsi intégré un *Abis* dans l'article 9 du Code applicable en Région de Bruxelles-Capitale. Ce *Abis* dispose : « Pour les autocaravanes au sens de l'article 1^{er}, §2, 69°, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, la taxe est fixée à 19,32 euros par 500 kilogrammes de masse maximale autorisée.

Lorsque la masse maximale autorisée est supérieure à 3 500 kilogrammes, la taxe est fixée forfaitairement à 154,56 euros. ».

Cette réforme a été motivée par le fait que la Région de Bruxelles-Capitale avait constaté que : « Dans le texte actuel de l'article 9, aucun tarif spécifique aux autocaravanes n'existe. En l'absence d'un tel tarif, c'est la pratique administrative de l'Autorité fédérale qui déterminait le montant de la taxe applicable à cette catégorie de véhicule. [...] Cette pratique de l'Autorité fédérale revient à taxer une catégorie de véhicule selon des tarifs qui, à strictement parler, ne sont pas prévus par le CTAIR, ce qui n'est pas conforme au prescrit

des articles 170, §2, et 172 de la Constitution. » (Parl. Brux., doc. n° A-18/1, session 2019/2020).

En Région flamande, le Code a été abrogé le 13 décembre 2013 au profit d'un Code flamand de la Fiscalité. Ce Code flamand contient un article 2.2.4.0.1, §8, disposant ceci : « Pour les camping-cars, la taxe est calculée selon le tableau suivant :

[PTAC] en kg		Montant total de la taxe en euros
de	à	
0	1 500	84
1 501	3 500	120
3 501	7 999	132
8 000	10 999	168
11 000	> 11 0000	264

Cette disposition s'applique uniquement à des personnes physiques et des personnes morales autres que des sociétés, des entreprises publiques autonomes et des associations sans but lucratif, avec des activités de leasing.

Les camping-cars ne relèvent pas de l'application de l'article 2.2.6.0.1, §1^{er}, alinéa 1^{er}, 13°, et de l'article 2.2.6.0.1, §2, 2°. ».

Dans un cas comme dans l'autre, la section de législation du Conseil d'État n'a émis aucune remarque à propos de ces modifications (voy. avis n° 66.089/4 et n° 53.619/3). Les discussions parlementaires ne laissent pas non plus apparaître la moindre remarque à cet égard.

Il en résulte que rien ne s'oppose à ce que les régions instaurent une base d'imposition particulière concernant les autocaravanes.

Les auteurs du présent amendement, suite aux discussions intervenues en Commission du budget et des infrastructures sportives et suite aux avis écrits reçus de la *Belgian Caravan-Camping and Motorhome Association* et de l'Association Belge d'Utilisateurs de Motorhomes, proposent de créer au sein de l'article 9 du Code une catégorie spécifique aux autocaravanes, à l'instar de ce que prévoient les réglementations flamande et bruxelloise.

L'Association Belge d'Utilisateurs de Motorhomes considère que la proposition d'origine visant à considérer, pour la seule application du droit fiscal, une autocaravane comme une camionnette n'est pas une solution adéquate : « Au regard de la réglementation sur l'immatriculation, les autocaravanes ne sont pas des camionnettes. Les autocaravanes ne sont pas destinées exclusivement ou principalement au transport de marchandises. Les autocaravanes ne sont pas plus une voiture, une voiture mixte ou un minibus au sens de ladite réglementation. Il s'agit de véhicules à usage spécial et disposant dans ladite réglementation d'une définition propre ». Les auteurs du présent amendement considèrent la remarque comme sensée et proposent en conséquence de suivre l'avis de cette fédération.

Ces fédérations proposent *in fine* d'appliquer en Wallonie le dispositif applicable à Bruxelles, ce à quoi se rallient les auteurs de l'amendement.

Le taux réduit de taxe de circulation se justifie pleinement, au-delà du fait que les deux autres régions appliquent également des taux réduits, par des considérations d'ordre économique. Comme l'indique l'avis du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie (CESE Wallonie) : « 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 ».

Cet impact négatif pour le secteur de la vente d'autocaravanes a également été pointé par le primo-signataire de la pétition débattue le 19 décembre 2022 en Commission du budget et des infrastructures sportives : « À l'heure actuelle, allez voir dans une concession de camping-cars, c'est le désert : les ventes ne se font plus. Ils s'inquiètent pour les familles des travailleurs. Il n'y a plus rien. On est en train de tuer complètement le secteur ».

Par ailleurs, une taxation excessive entraîne finalement la fuite de recettes fiscales vers le leasing, autrement dit un gain en recettes fiscales pour les deux autres régions puisque les sociétés de leasing s'y trouvent en majorité. Le primo-signataire l'explique : « On nous fait vent, par exemple, de la réflexion de la Flandre quant à un système de leasing. C'est la promotion qui est faite : peut-être que la Flandre va passer par le leasing. Imaginez-vous : ce serait un cas de figure similaire aux voitures de société. Combien de sociétés de leasing y a-t-il sur le sol wallon ? Il n'y en a pas. C'est vrai que le leasing est une option facile : location à long terme, on compte la taxe, les entretiens et autres. Mais la Wallonie, qu'y gagne-t-elle ? ».

En conséquence et au terme de ce raisonnement, les auteurs du présent amendement proposent d'appliquer un dispositif similaire au dispositif applicable en Région de Bruxelles-Capitale.

Taxe de mise en circulation

Une question analogue se pose concernant la matière imposable de la taxe de mise en circulation. L'article 94, alinéa 1^{er}, 1^o, du Code dispose : « Il est établi au profit de l'État une taxe assimilée aux impôts sur les revenus frappant :

1^o les voitures, voitures mixtes, minibus et motocyclettes, tels que ces véhicules sont définis dans la réglementation de l'immatriculation des véhicules à moteur et des remorques tels qu'ils sont compris dans le sens de l'article 4, §3, en tant que ces véhicules sont ou doivent être munis d'une marque d'immatriculation autre que « essai », « marchand » ou temporaire autre qu'une marque d'immatriculation internationale, délivrée dans le cadre de cette réglementation; ».

La matière imposable concerne bel et bien les « voitures, voitures mixtes, minibus et motocyclettes » tels que visés dans la « réglementation de l'immatriculation », à l'exclusion de certaines plaques particulières.

Tous les « véhicules » ne sont donc pas visés par la taxe de mise en circulation, c'est d'ailleurs l'unique remarque de fond de la section de législation du Conseil d'État dans son avis n° 72.296/4. Seuls les voitures, voitures mixtes, minibus et motocyclettes sont les véhicules visés par la taxe de mise en circulation.

Les auteurs de la proposition de décret et du présent amendement souhaitent faire subsister la pratique historique selon laquelle les autocaravanes ne sont pas concernées par la taxe de mise en circulation. Se pose dès lors la question de savoir si une autocaravane constitue une voiture, une voiture mixte, un minibus ou une motocyclette. Si tel n'est pas le cas, les autocaravanes ne pourraient alors, quoiqu'il arrive, pas être soumises à la taxe de mise en circulation puisqu'hors du champ de la matière imposable de l'impôt.

Il convient de s'en référer à, d'une part, l'objectif du législateur à l'époque et, d'autre part, à l'état de la législation et de la réglementation en vigueur.

La taxe de mise en circulation a été créée par la loi du 1^{er} juin 1992 instaurant une taxe de mise en circulation. Cette loi a créé un Titre V dans le Code, dont les dispositions sont toujours d'application aujourd'hui.

L'article 94 du Code, créé par cette loi du 1^{er} juin 1992, a conservé sa forme jusqu'aujourd'hui. La seule modification intervenue étant un renvoi vers l'article 4, §3, du Code, sans que cette modification n'apporte une quelconque plus-value dans le cas d'espèce.

Le contexte d'introduction de la taxe de mise en circulation est celui de l'intégration européenne, et plus particulièrement la réforme de la TVA que celle-ci impliqua. L'exposé des motifs du projet de loi explique ainsi : « Dans la perspective européenne de l'abolition des frontières fiscales au 1^{er} janvier 1993, le Gouvernement a récemment procédé à des modifications des taux de la T.V.A. (arrêté royal du 17 mars 1992 et arrêté royal du 28 mars 1992).

L'une de ces modifications consiste à supprimer le taux de T.V.A. de 25 pour cent, ainsi que la taxe additionnelle de luxe de 8 pour cent.

Lors du contrôle du budget 1992, le Gouvernement a estimé qu'il s'indiquait de compenser partiellement la perte de recettes fiscales ainsi provoquée en matière de vente de véhicules par l'instauration d'une nouvelle taxe assimilée aux impôts sur les revenus, frappant la mise en circulation de certains véhicules » (Sénat, doc. n° 329-1, session 1991-1992).

Le commentaire de l'article 1^{er} de ce projet de loi instaurant un article 94 dans le Code, mentionne que : « En ce qui concerne les véhicules routiers, sont imposables les voitures, voitures mixtes, minibus et motocyclette qui sont immatriculées sous une plaque ordinaire belge, lorsque leur puissance atteint soit 9 CV fiscaux soit 71 kW » (Sénat, doc. n° 329-1, session 1991-1992).

L'objectif du législateur était donc de compenser la perte de recettes fiscales issues d'un taux de TVA appliqué sur les véhicules et qui, avant certains actes d'intégration européenne, était plus élevé qu'aujourd'hui.

Au moment de l'instauration de cette taxe, l'immatriculation était réglementée par l'arrêté royal du 31 décembre 1953 portant réglementation de l'immatriculation des véhicules à moteur et des remorques. Or l'évolution de cet arrêté montre que ce qui est aujourd'hui considéré comme une autocaravane n'était, déjà à l'époque, pas considéré comme une voiture, une voiture mixte, un minibus ou une motocyclette.

Le 11 janvier 1990, un arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 31 décembre 1953 portant réglementation de l'immatriculation des véhicules à moteur vint ainsi modifier les diverses définitions concernant les véhicules. Les termes « voiture », « voiture mixte », « minibus » et « motocyclette » furent définis dans le nouvel article 1^{er}. Ce même arrêté utilisa par ailleurs la notion de « véhicule de camping » en son article 4, 2^o, qui disposait notamment ceci : « Lorsqu'il s'agit d'une motocyclette, d'une voiture, d'une voiture mixte, d'un minibus ou d'un véhicule automobile de camping, la demande d'immatriculation doit être accompagnée d'une attestation délivrée par le Ministre des Finances ou son délégué et certifiant que les prescriptions en matière de taxe à l'immatriculation ont été respectées [...] ».

L'article 4, 2^o, de l'arrêté du 31 décembre 1953, tel que modifié le 11 janvier 1990, laisse donc apparaître que le « véhicule de camping » n'est ni une voiture ni une voiture mixte ni un minibus ni une motocyclette.

Cela est d'autant plus vrai que le rapport au Roi de l'arrêté du 11 janvier 1990 indiquait ceci dans ses considérants : « Considérant l'obligation d'aligner sans plus attendre les dispositions en matière d'immatriculation des véhicules usagés avec celles de la réglementation technique des véhicules, qui est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 1989 ». Or l'arrêté en question, à savoir l'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité du 17 janvier 1989, définissait de manière spécifique en son article 1^{er}, §2, la notion de « véhicule de camping » en ces termes : « le terme véhicule automobile de camping désigne tout véhicule construit ou transformé pour le transport et le séjour de huit personnes au maximum, non compris le conducteur, et dont l'aménagement intérieur est fixé à demeure à la carrosserie ». Ce même arrêté du 17 janvier 1989 définissait les notions de voiture, voiture mixte et minibus de manière spécifique.

Ce cadre réglementaire était le cadre applicable aux moments du vote de la loi du 1^{er} juin 1992 instaurant une taxe de mise en circulation. Lorsque le législateur entendait donc viser les voitures, voitures mixtes, minibus et motocyclettes, il se référait à un cadre réglementaire où le « véhicule automobile de camping » n'était, déjà à l'époque, pas considéré comme une voiture, une voiture mixte, un minibus ou une motocyclette.

Le cadre réglementaire a ensuite évolué et l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules a remplacé l'arrêté royal du 31 décembre 1953. Cet arrêté définit, comme expliqué plus haut, la notion de « véhicule » en son article 1^{er}, alinéa 1^{er}, 6^o, comme : « tout véhicule répondant aux définitions mentionnées à l'article 1^{er}, §2, de l'arrêté royal du 15

mars 1968 ». Il est donc renvoyé aux définitions telles que visées dans l'arrêté du 15 mars 1968, cet arrêté contenant, comme expliqué ci-dessus, une notion propre de « véhicule automobile de camping » qui ne se confond pas avec les notions de voiture, de voiture mixte, de minibus ou de motocyclette.

Le cadre réglementaire évolua une dernière fois suite à l'entrée en vigueur de l'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité du 17 mars 2003. Cet arrêté remplaça la notion de « véhicule automobile de camping » par la notion « d'autocaravane », ceci étant le résultat d'une modification législative au niveau européen.

L'autocaravane sera ensuite considérée comme un « véhicule à usage spécial », aux côtés notamment des ambulances et des corbillards.

Tant les notions « d'autocaravane » que de « véhicule à usage spécial » ne se confondent pas avec les notions de voiture, de voiture mixte, de minibus ou de motocyclette ; ces dernières notions étant également définies spécifiquement dans le même arrêté. La qualité de véhicule de type M ne change rien à cet état des choses.

Il résulte de cet historique que, depuis l'origine, le « véhicule de camping » devenu « autocaravane » n'a jamais été concerné par la taxe de mise en circulation puisqu'il ne s'agit ni d'une voiture ni d'une voiture mixte ni d'un minibus et ni d'une motocyclette. L'autocaravane n'est pas concernée par la matière imposable de cette taxe.

Cela est d'autant plus vrai que, lorsque les régions flamande et de Bruxelles-Capitale ont intégré une taxation spécifique pour les autocaravanes en matière de taxe de circulation, elles n'ont pas pris de mesure identique en matière de taxe de mise en circulation. La section de législation du Conseil d'État n'a d'ailleurs soulevé aucun problème, et n'a en réalité rien soulevé, à ce sujet (voy. avis n° 66.089/4 et n° 53.619/3).

Les auteurs du présent amendement constatent ainsi que, en l'état du droit et en l'absence d'une loi adoptée par l'Autorité fédérale qui étendrait la matière imposable de la taxe de mise en circulation aux autocaravanes en vertu de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, le législateur régional ne saurait être compétent pour modéliser une base d'imposition relative aux autocaravanes ou une exemption d'impôt les concernant.

L'interprétation selon laquelle le décret du 22 décembre 2021 portant diverses dispositions pour un impôt plus juste s'appliquerait à des véhicules de type « autocaravane » étend illégalement le spectre de la taxe de mise en circulation à des véhicules qui ne pourraient pas en l'état être concernés par cette taxe. La section de législation du Conseil d'État ne dit pas autre chose dans son avis n° 72.296/4.

C'est la raison pour laquelle il convient d'introduire une disposition interprétative afin de rappeler cet état de fait.

Une telle disposition interprétative est d'autant plus importante qu'il semble que tant le Pouvoir judiciaire que le Pouvoir exécutif ont une position ambiguë à l'égard des autocaravanes.

La Cour de cassation a dit pour droit, dans l'arrêt n° F.18.0092.N/1 du 24 mai 2019 relatif à l'application de la TVA sur les « voitures automobiles pour le transport de personnes » visées dans l'arrêté royal n° 20 du 20 juillet 1970, que les véhicules destinés à des fins récréatives comme les autocaravanes ne sont pas nécessairement des véhicules destinés au « transport de personne ».

Quant à l'administration wallonne, elle considère erronément que la pratique historique héritée de l'Autorité fédérale implique que l'autocaravane constitue de droit une camionnette. Or si les autocaravanes sont taxées « comme des camionnettes », cela est dû au fait, comme expliqué ci-dessus : d'une part, qu'aucun régime propre n'existait en matière de taxe de circulation, d'où l'application du taux de base, taux appliqué également aux camionnettes (Parl. Brux., doc.n° A-18/1, session 2019/2020) et, d'autre part, qu'en matière de taxe de mise en circulation, l'autocaravane n'est simplement pas concernée par la matière imposable (comme les camionnettes).

Déduire de cette pratique historique, qui par le hasard de l'histoire a amené les autocaravanes à bénéficier d'un régime fiscal semblable à celui des camionnettes, qu'une autocaravane « est » une camionnette constitue une erreur d'appréciation dans le chef de l'administration dans la mesure où le Code se base tout de même clairement sur la « réglementation sur l'immatriculation ». Or cette réglementation ne confond pas, comme largement expliqué ci-dessus, l'autocaravane avec la voiture, la voiture mixte, le minibus ou la motocyclette et ne confond pas davantage l'autocaravane avec la camionnette.

Ce point de vue est partagé par le secteur puisque l'avis de la *Belgian Caravan-Camping and Motorhome Association* dit ceci : « la première problématique actuellement rencontrée découle de l'assimilation des autocaravanes aux camionnettes. Cette assimilation est basée exclusivement sur une pratique administrative qui ne trouve aucun écho dans un texte légal. La solution la plus aisée pour régler cette problématique est de mettre fin à cette assimilation ».

Si cette fédération estime par ailleurs qu'une exemption à la taxe de mise en circulation permettrait une certaine sécurité juridique, les auteurs sont d'avis qu'une disposition interprétative a davantage sa place dans la mesure où la Région ne pourrait pas soustraire à la matière imposable un type de véhicule qui n'y est déjà pas soumis en droit. En effet, exempter l'autocaravane de la taxe de mise en circulation reviendrait à reconnaître que la taxe s'appliquerait bien à ce type de véhicule, ce qui constituerait dès lors une intrusion régionale dans la matière imposable, compétence fédérale, et violerait, en conséquence, l'article 4, §3, de loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions.

Une disposition interprétative rappelant la portée légale de l'article 9 du décret du 22 décembre 2021 por-

tant diverses dispositions pour un impôt plus juste est juridiquement plus solide.

Amendement n°2

L'article 1^{er} de la même proposition de décret est remplacé par ce qui suit :

« Article 1^{er}. Conformément à la définition de la matière imposable de la taxe visée à l'article 94, alinéa 1^{er}, 1^o, du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, telle que fixée par l'Autorité fédérale en vertu de l'article 4, §3, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, et sans préjudice de sa compétence, l'article 4 du Code, tel que modifié par l'article 9 du décret du 22 décembre 2021 portant diverses dispositions pour un impôt plus juste, est interprété comme n'ayant pas pour effet de permettre à la Région wallonne de percevoir la taxe visée à l'article 94, alinéa 1^{er}, 1^o, sur les autocaravanes. ».

JUSTIFICATION

Il est renvoyé à la justification de l'amendement n°1.

Amendement n°3

Dans la même proposition de décret, il est inséré un article 1^{er}/1 rédigé comme suit :

« Article 1^{er}/1. Dans l'article 5 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, les modifications suivantes sont apportées :

1^o le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, est complété par un 11^o rédigé comme suit :

« 11^o les autocaravanes au sens de l'article 1^{er}, §2, 69^o, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, qui ne circulent qu'occasionnellement sur la voie publique en Belgique. »;

2^o au paragraphe 3, alinéa 1^{er}, le mot « 10^o » est remplacé par les mots « 10^o et 11^o ».

JUSTIFICATION

L'Association belge d'Utilisateurs de Motorhomes rappelle dans son avis écrit que le fait de ne plus assimiler l'autocaravane à la camionnette entraîne automatiquement l'inapplicabilité de l'exemption de taxe de circulation prévue à l'article 5 du Code : « L'ABUM est bien consciente que le fait que les autocaravanes ne soient pas assimilées à une camionnette prive les propriétaires de l'exonération prévue à l'article 5 §1^{er}, 10^o, CTAIR applicable aux véhicules à moteur affectés exclusivement au transport de marchandises par route qui ne circulent qu'occasionnellement sur la voir publique en Belgique. Il conviendrait donc d'adapter cette exonération afin qu'elle puisse également s'appliquer aux utilisateurs d'autocaravanes ».

Les auteurs du présent amendement font le même constat et modifient l'article en conséquence afin de maintenir le régime historiquement applicable.

Amendement n°4

Dans la même proposition de décret, il est inséré un article 1^{er}/1 rédigé comme suit :

« Article 1^{er}/1. Dans l'article 9 du Code des taxes assimilées aux impôts sur les revenus, il est inséré, entre le littéra A et le littéra B, un littéra A/1 rédigé comme suit :

« A/1. Autocaravanes.

Pour les autocaravanes au sens de l'article 1^{er}, §2, 69°, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sé-

curité, la taxe est fixée à 19,32 euros par 500 kilogrammes de masse maximale autorisée.

Lorsque la masse maximale autorisée est supérieure à 3 500 kilogrammes, la taxe est fixée forfaitairement à 154,56 euros. ». ».

JUSTIFICATION

Il est renvoyé à la justification de l'amendement n°1.

F. DESQUESNES

J. MATAGNE

R. COLLIN

A.-C. GOFFINET

C. BASTIN