



**AVIS**

**CCE 2021-1300**

**La dénomination et les caractéristiques  
des carburants alternatifs**

**CCE**  
Conseil Central de l'Economie  
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven  
**CRB**





## **Avis**

### **La dénomination et les caractéristiques des carburants alternatifs**

**Bruxelles**  
**17.05.2021**

## Saisine

Le 23 avril 2021, la Commission consultative spéciale Consommation a été saisie d'une demande d'avis par Mme Tine Van der Straeten, Ministre de l'énergie, sur un projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 13 avril 2019 relatif à la dénomination et aux caractéristiques des carburants alternatifs. Le délai pour émettre l'avis était d'un seul mois.

L'avis de la CCS Consommation a été demandé conformément à l'article VI.9, §2 du Code de droit économique. Sur la base de cet article, l'avis de la CCS Consommation est en effet exigé pour les arrêtés royaux qui fixent les règles relatives à la dénomination, la composition et l'étiquetage des biens et services, en vue d'assurer la loyauté des transactions commerciales ou la protection du consommateur.

La sous-commission Environnement a préparé un projet d'avis sur la base d'une procédure par courrier électronique. Après un vote à distance conformément à l'article 8 du règlement d'ordre intérieur de la CCS Consommation, le projet d'avis a été approuvé à l'unanimité le 17 mai 2021 par l'assemblée plénière, sous la présidence du prof. Reinhard Steennot.

## Introduction

Le projet d'arrêté royal soumis pour avis vise à modifier l'arrêté royal 13 avril 2019 relatif à la dénomination et aux caractéristiques des carburants alternatifs et à transposer l'article 7.3 de la Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs<sup>1</sup>. Cet article est libellé comme suit:

*« 3. Le cas échéant, et en particulier pour le gaz naturel et l'hydrogène, lorsque les prix du carburant sont affichés dans les stations-service, une comparaison entre les prix unitaires concernés est affichée pour information. L'affichage de cette information ne doit pas induire le consommateur en erreur ou jeter la confusion dans son esprit.*

*Afin de sensibiliser davantage les consommateurs et d'assurer une transparence des prix des carburants d'une manière qui soit cohérente à travers l'Union, la Commission est habilitée à adopter, par voie d'actes d'exécution, une méthode commune de comparaison des prix unitaires des carburants alternatifs. »*

Comme stipulé dans cet article, la Commission européenne a élaboré, le 17 mai 2018, un règlement d'exécution concernant cette méthode commune<sup>2</sup>.

Le but est d'informer le consommateur sur la consommation des carburants disponibles (en €/100km), en affichant ces informations à un endroit bien visible dans chaque station-service.

---

<sup>1</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014L0094&from=FR>.

<sup>2</sup> Règlement d'exécution (UE) 2018/732 de la Commission du 17 mai 2018 concernant une méthode commune de comparaison des prix unitaires des carburants alternatifs conformément à la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32018R0732>

## AVIS

### 1. Remarques générales

La CCS Consommation salue la volonté de vouloir informer le consommateur en comparant les prix des carburants alternatifs et classiques sur une base unique. La CCS Consommation reconnaît que les stations-service constituent un bon endroit pour conscientiser le consommateur sur les différences de prix d'un type de carburant à l'autre, mais souhaite cependant formuler à ce sujet certaines remarques dans cet avis.

La CCS Consommation souligne que les obligations existantes en matière d'affichage des prix et de réductions de prix restent primordiales. Les prix doivent être affichés de manière claire et non équivoque. Elle souligne également l'importance de la comparaison des prix entre les stations.

### 2. L'affichage de la comparaison des prix ne doit pas induire le consommateur en erreur ou jeter la confusion dans son esprit

L'article 7.3 de la Directive 2014/94/UE stipule que la comparaison entre les prix affichée dans les stations-service ne doit pas induire le consommateur en erreur ou jeter la confusion dans son esprit<sup>3</sup>. La CCS Consommation se demande cependant dans quelle mesure le présent projet d'arrêté royal respecte ce principe.

Le projet d'arrêté royal stipule en effet que « les prix moyens des carburants sont évalués trimestriellement par le Service public fédéral Economie, P.M.E., Classes Moyennes et Energie en calculant une moyenne des prix quotidiens relevés par le Service public fédéral Economie, P.M.E., Classes Moyennes et Energie »<sup>4</sup>. On peut donc en conclure que, pour l'essence, le diesel et le GPL, le SPF Economie se basera sur le prix maximum officiel calculé quotidiennement pour ces produits, plutôt que sur les prix du marché effectivement appliqués, qui sont généralement inférieurs aux prix maximums. Etant donné que pour le GNC, l'hydrogène et l'électricité, il n'existe pas de prix maximum, le SPF Economie dépend des prix du marché pour ces énergies. La CCS Consommation estime qu'appliquer le prix maximum moyen pour les produits pétroliers mais se baser sur les prix du marché moyens pour les autres énergies pourrait induire en erreur.

La CCS Consommation constate également que l'affichage des tarifs pour des voitures électriques fait souvent défaut et réserve bien des surprises aux utilisateurs. Le problème réside principalement à deux niveaux : la base de comparaison (quel prix considérer ?) et les profils de consommation.

Les prix de l'électricité varient en effet fortement d'une région à l'autre et d'un fournisseur/contrat à l'autre. Contrairement aux carburants, il n'existe aucun tarif officiel. Par conséquent c'est le prix du marché qui s'applique et qui devrait logiquement servir de base de comparaison. Ce prix est impossible à définir, d'autant plus que demain arriveront les tarifs dynamiques qui varieront de jour en jour et qu'il existe des promotions qui, dans le domaine de l'électricité et du gaz, jouent un rôle important.

---

<sup>3</sup><https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32014L0094&from=FR>

<sup>4</sup>Article 1er (modification de l'article 8, §2, alinéa 5) du projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 13 avril 2019 relatif à la dénomination et aux caractéristiques des carburants alternatifs.

La CCS Consommation estime que les profils de consommation (couverture totale de la consommation par du photovoltaïque ou non, batterie ou non, recharge d'une voiture à domicile ou à l'extérieur ou mix des deux...) sont également trop divers pour tenter une comparaison standard qui serait directement utilisable par tous.

Ainsi, selon la CCS Consommation, il n'est pas tout à fait correct, en ce qui concerne l'électricité, de facturer "le prix estimé d'une recharge à domicile" et non le prix d'une recharge dans une borne publique ou via un chargeur rapide, qui sera dans la plupart des cas plus élevé que le prix d'une recharge à domicile. Cela signifie que, dans les stations-service équipées de chargeurs rapides, le prix de l'électricité affiché sur le document de comparaison sera inférieur au prix qui doit être réellement payé.

Si "le prix estimé de la recharge à domicile" est néanmoins retenu, la question se pose en outre de savoir comment il sera exactement estimé, compte tenu, d'une part des différences de tarifs entre les fournisseurs d'électricité et d'autre part, de la différence entre les utilisateurs. Par exemple, le prix pour les consommateurs qui produisent leur propre électricité à l'aide de cellules photovoltaïques, et l'utilisent pour recharger leur voiture, sera pratiquement gratuit, alors que ce n'est pas le cas pour les consommateurs qui prennent l'électricité sur le réseau. En tout cas, si pour une recharge à domicile, on tient compte d'un prélèvement sur le réseau, il est impossible de lui attribuer un prix représentatif, puisque le prix de l'électricité - plus que celui des autres vecteurs énergétiques - est influencé par de nombreux facteurs (c'est-à-dire différentes formules tarifaires, différents tarifs du réseau de distribution, utilisation professionnelle et non professionnelle, tarifs de jour et de nuit, etc.).

En ce qui concerne la difficulté d'indiquer un tarif d'électricité pertinent, la CCS Consommation propose d'examiner les possibilités, soit d'avoir deux tarifs (c'est-à-dire public et domestique), soit d'utiliser une fourchette (min-max), puisque la différence peut être significative en fonction des conditions de recharge du véhicule électrique.

Une autre solution en matière de profils de consommation serait de partir de scénarios pré-établis. Pour la recharge d'une voiture, par exemple, les Pays-Bas ont opté pour une telle démarche (60 % de recharge à domicile et 40 % à l'extérieur – voie publique ou bureau) mais en reconnaissant dès le départ que le prix final réel dépendra de chaque situation personnelle, et en mettant en place [un site internet](#) où le consommateur peut trouver davantage d'informations, notamment méthodologiques. L'approche des Pays-Bas semble à priori intéressante à suivre.

Enfin, la CCS Consommation fait remarquer que la comparaison des prix, sans modification des taux d'accises, sera toujours en faveur de l'électricité, puisque seule une "contribution à l'énergie" (c'est-à-dire le taux d'accises) de seulement 1,9261 euros/MWh est due sur celle-ci, alors que le taux d'accises sur l'essence et le diesel - et même sur le diesel paraffinique écologique HVO - est d'environ 60 euros/MWh (0,60 €/l). Lorsque les consommateurs auront opté en masse pour l'énergie la moins chère, c'est-à-dire l'électricité, le manque à gagner de l'État devra probablement être compensé par des perceptions supplémentaires. La CCS Consommation se demande donc dans quelle mesure les consommateurs qui ont acheté une voiture électrique seront épargnés par une forte augmentation du prix de l'électricité prélevée sur le réseau.

### **3. Stations-service auxquelles l'obligation est d'application**

La CCS Consommation comprend que le projet actuel d'arrêté royal limite le nombre de stations-service auxquelles l'obligation d'affichage s'applique, puisqu'une telle obligation est plutôt dépassée dans la société numérique actuelle.

En outre, la CCS Consommation estime qu'il serait plus logique de réserver l'obligation d'affichage aux stations-service où, en plus des produits pétroliers, du gaz naturel, de l'électricité ou de l'hydrogène sont également proposés à la vente. En effet, cela n'a guère de sens de publier une comparaison des prix de ces vecteurs énergétiques dans des endroits où ils ne sont pas proposés à la vente. Si la comparaison des prix devait dès lors encore être préjudiciable à l'ensemble des carburants proposés à la vente dans la station-service, l'exploitant de la station-service serait en outre pour ainsi dire contraint de mener une sorte de contre-publicité pour les carburants proposés dans sa station-service.

### **4. Affichage**

L'affichage du document visé à l'article 1<sup>er</sup> (modification de l'article 8, §1<sup>er</sup>, alinéa 2) du présent projet d'arrêté royal doit se faire 'à au moins un endroit bien visible près des pompes et dans le magasin de la station'. Cela peut se faire via un support électronique ou papier, avec au moins les dimensions du format A3.

La CCS Consommation fait remarquer qu'abstraction faite du caractère plutôt subjectif de la disposition "à un endroit bien visible", l'affichage d'un document en format A3 à proximité des pompes n'est pas évident et se heurtera souvent à des problèmes pratiques. Il serait par conséquent plus simple en pratique d'imposer un format A4 comme minimum. En outre, le format A4 permet également à l'exploitant de la station-service d'imprimer lui-même le document à l'aide d'une imprimante standard. La CCS Consommation signale également qu'aucun format minimum n'est imposé au Luxembourg.

Le projet d'arrêté royal signale également qu'il est recommandé d'utiliser un format plus grand pour favoriser la visibilité et la lisibilité. La CCS Consommation estime cependant que ce n'est pas la taille du papier qui détermine la lisibilité, mais plutôt la taille des lettres et des chiffres sur le document, ainsi que l'endroit où le document est affiché.

Enfin, la CCS Consommation constate que l'on ne peut pas déduire du présent projet d'arrêté royal si le format minimal imposé s'applique également à un support numérique et si ce support doit être permanent ou peut être alterné avec d'autres avis ou messages publicitaires. Elle demande dès lors des précisions en la matière.

### **5. Combustibles mentionnés sur le modèle de document (annexe au projet d'arrêté royal)**

En ce qui concerne l'annexe au projet d'arrêté royal, c'est-à-dire le document type visé à l'article 8 §2, la CCS Consommation trouve frappant que les carburants synthétiques et les carburants contenant de la paraffine tels que l'huile végétale hydrotraitee (HVO) ne soient pas repris dans la comparaison des prix, alors que ces carburants peuvent être utilisés sans adaptation comme carburants de substitution dans la plupart des véhicules diesel.

En outre, le CCS Consommation note que les carburants diesel ayant une teneur en biocomposants plus élevée que le B7 classique (c'est-à-dire le diesel B10) ne sont pas mentionnés sur le modèle de document.

Enfin, le modèle de document utilise pour l'essence le terme 'essence E95'. La CCS Consommation estime qu'il convient d'indiquer qu'il s'agit 'd'essence 95 E10'.

## **6. Autres remarques**

Le présent projet d'arrêté royal stipule que la comparaison des prix de la consommation des voitures se fait sur la base des trois modèles les plus vendus dans le segment automobile le plus vendu en Belgique pendant l'année précédente. La CCS Consommation estime que cela semble cependant déroger à ce qui est stipulé dans le Règlement d'exécution 2018/732, à savoir que la comparaison de prix doit se faire 'à partir d'un échantillon, établi par les États membres, de modèles de voitures particulières qui sont comparables, au moins du point de vue de leur masse et de leur puissance, mais qui fonctionnent avec des carburants différents'<sup>5</sup>.

La CCS Consommation estime également opportun de préciser à l'article 1er (modification de l'article 8, § 3, alinéa 1er) que l'envoi par le SPF Economie, par la poste ou par courrier électronique, du document spécifique visé à l'article 8, § 1er, alinéa 2, est gratuit pour l'exploitant de la station-service.

Enfin, la CCS Consommation propose de remplacer le mot 'getaxeerd' à l'article 1er (modification de l'article 8, §2) de la version néerlandaise du présent projet d'arrêté royal par le mot 'geraamd'. Cette terminologie entraîne en effet de la confusion.

---

<sup>5</sup>Règlement d'exécution (UE) 2018/732 de la Commission du 17 mai 2018 concernant une méthode commune de comparaison des prix unitaires des carburants alternatifs conformément à la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32018R0732>