



RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

advies 69.755/1/V
van 2 augustus 2021

avis 69.755/1/V
du 2 août 2021

over

sur

een ontwerp van koninklijk
besluit 'tot wijziging van het
koninklijk besluit van
13 april 2019 betreffende de
benaming en de kenmerken
van de alternatieve
brandstoffen'

un projet d'arrêté royal
'modifiant l'arrêté royal du
13 avril 2019 relatif à la
dénomination et aux
caractéristiques des carburants
alternatifs'

Op 30 juni 2021 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van Energie verzocht binnen een termijn van dertig dagen, van rechtswege verlengd tot 16 augustus 2021,^(*) een advies te verstrekken over een ontwerp van koninklijk besluit ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 13 april 2019 betreffende de benaming en de kenmerken van de alternatieve brandstoffen’.

Het ontwerp is door de eerste kamer onderzocht op 27 juli 2021. De kamer was samengesteld uit Marnix VAN DAMME, kamervoorzitter, Chantal BAMPS en Bert THYS, staatsraden, Bruno PEETERS, assessor, en Wim GEURTS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Arne CARTON, adjunct-auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Wilfried VAN VAERENBERGH, kamervoorzitter.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 2 augustus 2021.

*

Le 30 juin 2021, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la Ministre de l'Énergie à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, prorogé de plein droit jusqu'au 16 août 2021^(**), 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 projet a été examiné par la première chambre le 27 juillet 2021. La chambre était composée de Marnix VAN DAMME, président de chambre, Chantal BAMPS et Bert THYS, conseillers d'État, Bruno PEETERS, assesseur, et Wim GEURTS, greffier.

Le rapport a été présenté par Arne CARTON, auditeur adjoint.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Wilfried VAN VAERENBERGH, conseiller d'État.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 2 août 2021.

*

(*) Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, *in fine*, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat deze termijn van rechtswege wordt verlengd met vijftien dagen wanneer hij begint te lopen tussen 15 juli en 31 juli of wanneer hij verstrijkt tussen 15 juli en 15 augustus.

(**) Ce délai résulte de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, *in fine*, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, qui précise que ce délai est prolongé de plein droit de quinze jours lorsqu'il prend cours du 15 juillet au 31 juillet ou lorsqu'il expire entre le 15 juillet et le 15 août.

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING EN RECHTSGROND VAN HET ONTWERP

2. Het om advies voorgelegde ontwerp van koninklijk besluit strekt tot de vervanging van artikel 8 van het koninklijk besluit van 13 april 2019 ‘betreffende de benaming en de kenmerken van de alternatieve brandstoffen’ en tot de invoeging van een bijlage bij dit besluit.

2.1. Momenteel bepaalt artikel 8 van het koninklijk besluit van 13 april 2019 dat elk tankstation waar de in dat besluit vermelde producten worden verkocht, voorzien is van een bord dat ten minste de opgesomde informatie over een contactpersoon omvat.

De ontworpen regeling behoudt de voormelde verplichting, met de toevoeging dat deze verplichting geldt voor elk tankstation waar “één of meer” van de in dit besluit vermelde producten worden verkocht (ontworpen artikel 8, § 1, eerste lid, van het koninklijk besluit van 13 april 2019).

2.2. Daarnaast voorziet het ontwerp in een uitgebreide regeling met betrekking tot informatieverplichtingen inzake brandstofprijzen (ontworpen artikel 8, § 1, tweede lid, en §§ 2 en 3, van het koninklijk besluit van 13 april 2019).

Die regeling strekt tot de omzetting van artikel 7, lid 3, van richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 ‘betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen’ en tot uitvoering van de uitvoeringsverordening (EU) 2018/732 van de Commissie van 17 mei 2018 ‘betreffende een gemeenschappelijke methode voor het vergelijken van de eenheidsprijzen van alternatieve brandstoffen overeenkomstig Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad’.

De bijlage bij het ontwerp omvat een modeldocument voor de vergelijking van brandstofprijzen.

3.1. Volgens de aanhef van het ontwerp, wordt voor de ontworpen regeling rechtsgrond gezocht in artikel VI.9, § 1, 2°, van het Wetboek van economisch recht.

Op grond van die bepaling kan de Koning, onverminderd de bevoegdheid die Hem is verleend op het gebied van de volksgezondheid, met het oog op het waarborgen van de eerlijkheid van de handelsverrichtingen of de bescherming van de consument, de voorwaarden van menging, samenstelling, presentatie, kwaliteit en veiligheid vastleggen, waaraan de goederen

moeten voldoen om al dan niet onder een bepaalde benaming op de markt te mogen worden gebracht.¹

3.2. De voormelde wettelijke bepaling kan geen rechtsgrond bieden voor de regeling waarbij tankstations bij de verkoop van bepaalde brandstoffen gegevens ter beschikking stellen over een contactpersoon die beschikbaar is voor vragen over de conformiteit van de producten (ontworpen artikel 8, § 1, eerste lid, van het koninklijk besluit van 13 april 2019). Het betreft immers geen regeling inzake de eigenlijke voorwaarden waaraan goederen moeten voldoen om al dan niet onder een bepaalde benaming op de markt te mogen worden gebracht.

Er kan wel worden aangenomen dat het ontworpen artikel 8, § 1, eerste lid, van het koninklijk besluit van 13 april 2019 rechtsgrond vindt in artikel 5, § 1, eerste lid, 6°, van de wet van 21 december 1998 ‘betreffende de productnormen ter bevordering van duurzame productie- en consumptiepatronen en ter bescherming van het leefmilieu, de volksgezondheid en de werknemers’, dat deels rechtsgrond biedt voor de huidige tekst van het koninklijk besluit van 13 april 2019.² Op grond van deze bepaling kan de Koning, teneinde het leefmilieu, de volksgezondheid of de werknemers te beschermen en duurzame productie- en consumptiepatronen te bevorderen, maatregelen nemen om de informatie, met uitzondering van de reclame als bedoeld in artikel I.8, 13°, van het Wetboek van economisch recht, te bepalen die betreffende een product of productgroep voorafgaandelijk aan hun op de markt brengen of naar aanleiding ervan moet of kan worden verstrekt en aan wie en hoe deze informatie moet of kan worden verstrekt.

3.3. Artikel VI.9, § 1, 2°, van het Wetboek van economisch recht kan evenmin rechtsgrond bieden voor de regeling inzake een gemeenschappelijke methode voor het vergelijken van de eenheidsprijzen van brandstoffen (ontworpen artikel 8, § 1, tweede lid, en §§ 2 en 3, van het koninklijk besluit van 13 april 2019). Ook dit onderdeel van het ontwerp betreft immers geen regeling inzake voorwaarden waaraan goederen moeten voldoen om al dan niet onder een bepaalde benaming op de markt te mogen worden gebracht.

Zoals blijkt uit het door het ontworpen artikel 8, § 1, tweede lid, en §§ 2 en 3, van het koninklijk besluit van 13 april 2019 omgezette artikel 7, lid 3, van de richtlijn 2014/94/EU, heeft dit deel van de ontworpen regeling tot doel “de consumenten bewuster te maken en op consistente wijze te zorgen voor transparantie van de brandstofprijzen in de hele Unie”, en beoogt deze regeling dus de bescherming van de consument.³ In het licht hiervan kan het ontwerp geen rechtsgrond vinden in artikel 5, § 1, van de wet van 21 december 1998, aangezien de

¹ Het begrip “op de markt brengen” wordt gedefinieerd als “de invoer met het oog op de verkoop, het bezit met het oog op de verkoop, de tekoopaanbieding, de verkoop, het huuraanbod van goederen en diensten, de verhuring van goederen en diensten, de afstand onder bezwarende titel of gratis, als deze verrichtingen worden gedaan door een onderneming” (artikel I.8, 3°, van het Wetboek van economisch recht).

² Adv.RvS 64.624/1 van 6 december 2018 over een ontwerp dat heeft geleid tot het koninklijk besluit van 13 april 2019 ‘betreffende de benaming en de kenmerken van de alternatieve brandstoffen’, opmerking 3. Artikel 8 van het koninklijk besluit van 13 april 2019 omvat momenteel al een aan het ontworpen artikel 8, § 1, eerste lid, van het koninklijk besluit van 13 april 2019 inhoudelijk gelijkaardige regeling.

³ Zie in dit verband ook overweging 51 van de richtlijn 2014/94/EU: “Eenvoudige en gemakkelijk te vergelijken informatie over de prijzen van verschillende brandstoffen kan voor de voertuiggebruikers van belang zijn om de relatieve kosten van de in de handel verkrijgbare brandstoffen beter te kunnen beoordelen. (...)”.

bevoegdheid van de Koning om maatregelen te nemen op grond van de in die paragraaf vermelde rechtsgronden beperkt is tot maatregelen die tot doel hebben het leefmilieu, de volksgezondheid of de werknemers te beschermen en duurzame productie- en consumptiepatronen te bevorderen.

De vraag rijst aldus of dit deel van de ontworpen regeling inpasbaar is in een van de andere punten vermeld in artikel VI.9, § 1, van het Wetboek van economisch recht, dat luidt:

“De Koning kan, onverminderd de bevoegdheid die Hem is verleend op het gebied van de volksgezondheid, met het oog op het waarborgen van de eerlijkheid van de handelsverrichtingen of de bescherming van de consument:

1° voor de goederen of categorieën van goederen die Hij aanwijst, de etikettering voorschrijven en de vermeldingen en andere elementen ervan vaststellen;

2° de voorwaarden van menging, samenstelling, presentatie, kwaliteit en veiligheid vastleggen, waaraan de goederen moeten voldoen om al dan niet onder een bepaalde benaming op de markt te mogen worden gebracht;

3° verbieden dat goederen onder een bepaalde benaming op de markt worden gebracht;

4° het gebruik van een bepaalde benaming opleggen voor goederen die op de markt worden gebracht;

5° opleggen dat aan de benamingen waaronder goederen op de markt worden gebracht, tekens, woorden of uitdrukkingen worden toegevoegd bedoeld om de betekenis ervan te verduidelijken;

6° verbieden dat bepaalde tekens, woorden of uitdrukkingen worden toegevoegd aan de benamingen waaronder goederen op de markt worden gebracht.”

In dit verband dient rekening te worden gehouden met de ruime draagwijdte van het begrip “etikettering” voor de toepassing van boek VI van het Wetboek van economisch recht, met name “de vermeldingen, aanwijzingen, gebruiksaanwijzingen, merken, afbeeldingen of tekens die betrekking hebben op een goed of op een homogene dienst en die voorkomen op het goed zelf of op enig verpakkingsmiddel, document, bordje, etiket, band of label dat bij dit goed of bij deze dienst is gevoegd of daarop betrekking heeft” (artikel I.8, 2°, van het Wetboek van economisch recht). Er kan aldus worden aangenomen dat het ontworpen artikel 8, § 1, tweede lid, en §§ 2 en 3, van het koninklijk besluit van 13 april 2019 rechtsgrond kan vinden in artikel VI.9, § 1, 1°, van het Wetboek van economisch recht.⁴

⁴ In dezelfde zin: advies van de bijzondere raadgevende commissie verbruik van 17 mei 2021, p. 3 (“Het advies van de brc Verbruik werd gevraagd conform artikel VI.9, § 2 van het Wetboek van Economisch Recht (WER). Op basis van dit artikel is het advies van de brc Verbruik immers vereist voor koninklijke besluiten die regels opleggen inzake de benaming, samenstelling en etikettering van goederen en diensten, met het oog op het waarborgen van de eerlijkheid van de handelsverrichtingen of de bescherming van de consument”).

ONDERZOEK VAN DE TEKST

ALGEMENE OPMERKINGEN

4.1. Zoals hoger is opgemerkt, strekt het te nemen besluit tot de gedeeltelijke omzetting van de richtlijn 2014/94/EU en eveneens tot uitvoering van de uitvoeringsverordening (EU) 2018/732.

4.2.1. Overeenkomstig artikel 288, tweede alinea, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie is een verordening verbindend in al haar onderdelen en rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat. Behoudens wanneer bij een verordening bepaalde uitvoeringsmaatregelen aan de lidstaten worden opgedragen of de betrokken verordening enige ruimte laat voor het nemen van zulke uitvoeringsmaatregelen, betekent die rechtstreekse toepasselijkheid dat geen optreden van de lidstaten vereist is om de bepalingen ervan te integreren in hun interne rechtsorde. Bepalingen van een verordening moeten inzonderheid niet worden omgezet in het interne recht van de lidstaten. Niet alleen is een dergelijke werkwijze overbodig op het normatieve vlak aangezien ze geen nieuwe norm tot stand brengt, maar bovendien houdt ze het gevaar in dat verwarring ontstaat inzake het rechtskarakter van het in de internrechtelijke regeling opgenomen voorschrift en onder meer over de bevoegdheid van het Hof van Justitie van de Europese Unie om kennis te nemen van alle betwistingen in verband met de voorschriften van de verordening. Ook kan deze werkwijze verwarring doen ontstaan over het ogenblik van inwerkingtreding van de betrokken normen.⁵

Zo het omwille van de leesbaarheid of een goed begrip van de betrokken regeling toch noodzakelijk zou zijn een bepaling uit een verordening over te nemen, moet worden verwezen naar die bepaling (“overeenkomstig ...”) om de juridische aard ervan herkenbaar te houden.

4.2.2. Voor wat het voorliggende ontwerp betreft, lijkt een verdere concretisering van de in de bijlage bij de uitvoeringsverordening (EU) 2018/732 vermelde gemeenschappelijke methode voor het vergelijken van de eenheidsprijzen wel zinvol. De daarin vermelde methode noodzaakt immers tot een verdere concretisering door de lidstaten, bijvoorbeeld voor wat betreft het bepalen van de groep van auto's waarvan de brandstofprijzen wordt vergeleken.

De indeling van het ontworpen artikel 8 van het koninklijk besluit van 13 april 2019 is echter verwarrend, waardoor de juridische aard van de bepalingen die strekken tot uitvoering van de uitvoeringsverordening (EU) 2018/732 onvoldoende herkenbaar is. Eenzelfde artikel regelt immers zowel de informatie over brandstofprijzen (ontworpen artikel 8, § 1, tweede lid, en §§ 2 en 3, van het koninklijk besluit van 13 april 2019) en andere informatie (ontworpen artikel 8, § 1, eerste lid, van het koninklijk besluit van 13 april 2019). Deze laatste bepaling strekt niet tot uitvoering van het Europees recht en houdt geen verband met informatie over brandstofprijzen, maar is wel opgenomen in hetzelfde artikel. Aangezien enkel in het ontworpen artikel 8, § 2, tweede lid, wordt verwezen naar de uitvoeringsverordening (EU) 2018/732, is het bovendien onduidelijk dat de volledige regeling

⁵ HvJ 7 februari 1973, C-39/72, *Commissie v. Italië*, punt 17.

van artikel 8, § 1, tweede lid, en §§ 2 en 3, van het koninklijk besluit van 13 april 2019 uitvoering geeft aan de voormelde verordening.

Bijgevolg verdient het duidelijkheidshalve aanbeveling om de invoeging van het ontworpen artikel 8 van het koninklijk besluit van 13 april 2019 uit te splitsen over twee artikelen.⁶ De eerste zin van die nieuw in te voegen bepaling kan dan verwijzen naar de uitvoeringsverordening (EU) 2018/732.

4.3. Daarnaast valt op te merken dat de inhoud van de ontworpen regeling dient te worden afgestemd op die van de uitvoeringsverordening (EU) 2018/732, wat momenteel niet steeds het geval is.

4.3.1. De bijlage bij de uitvoeringsverordening (EU) 2018/732 bepaalt onder meer:

“2. Met het oog op de weergave van de brandstofprijzen in tankstations, als bedoeld in de eerste alinea van artikel 7, lid 3, van Richtlijn 2014/94/EU, voorziet de methode in de basisberekening die een indicatieve prijsvergelijking mogelijk maakt, op basis van een door de lidstaten bepaalde groep auto's die minstens een vergelijkbaar gewicht en vermogen hebben maar die op verschillende brandstoffen rijden.”

Luidens het ontworpen artikel 8, § 2, eerste lid, van het koninklijk besluit van 13 april 2019 worden voertuigen ingedeeld in zes segmenten (voertuigcategorieën), in functie van de lengte van de voertuigen. Van die zes segmenten wordt het segment gekozen met het grootste aantal inschrijvingen het voorbije jaar, en van dat segment worden de drie best verkochte modellen geïdentificeerd (ontworpen artikel 8, § 2, derde lid, van het koninklijk besluit van 13 april 2019). Die in het ontwerp opgenomen methodiek (op basis van de lengte en de populariteit van de voertuigen) garandeert niet dat een vergelijking mogelijk is tussen de brandstofprijzen van voertuigen van een “vergelijkbaar gewicht en vermogen”, hetgeen nochtans wordt opgelegd door de uitvoeringsverordening (EU) 2018/732.⁷

4.3.2. De bijlage bij de uitvoeringsverordening (EU) 2018/732 bepaalt voorts:

“5. De gehanteerde eenheidsprijs van de brandstof is de gemiddelde prijs gedurende maximaal het laatste kalenderkwartaal voorafgaand aan het tijdstip van de berekening.”

Overeenkomstig het ontworpen artikel 8, § 2, vierde lid, van het koninklijk besluit van 13 april 2019 worden de gemiddelde brandstofprijzen driemaandelijks berekend op basis van het “gemiddelde (...) van de dagprijs die door de Federale Overheidsdienst Economie, K.M.O., Middenstand en Energie genoteerd is”.

⁶ Bijvoorbeeld artikel 2 van het ontwerp dat een ontworpen artikel 8 invoegt (inzake de op een bord te vermelden gegevens) en artikel 3 van het ontwerp dat een ontworpen artikel 8bis invoegt (ter verdere concretisering van de gemeenschappelijke in de uitvoeringsverordening (EU) 2018/732 vastgestelde methode).

⁷ Het is bijvoorbeeld immers mogelijk dat een lichte wagen van het type “break” met een beperkt vermogen dezelfde lengte heeft als een zware wagen van het type “SUV” met een groter vermogen

Hierover om verduidelijking verzocht, stelde de gemachtigde:

“(…) Les prix moyens des carburants sont les prix en euro par unité de carburant (litre, kg ou kWh) qui ont été relevés lors du trimestre précédent et à partir desquels une moyenne est calculée.”

Aangezien de uitvoeringsverordening (EU) 2018/732 enige beleidsvrijheid laat (“gedurende maximaal het laatste kalenderkwartaal”), moet de verduidelijking dat de driemaandelijke berekening zal gebeuren op basis van het voorgaande kwartaal nog in de tekst van het ontwerp worden opgenomen.

4.4. Uit het voorgaande blijkt dat het ontwerp nog dient te worden herwerkt om, in overeenstemming met de uitvoeringsverordening (EU) 2018/732, de toepassing van deze verordening in het intern recht mogelijk te maken.

5.1. Het ontwerp omvat twee onderscheiden verplichtingen met een verschillend personeel toepassingsgebied.

De verplichting inzake de vermeldingen over een contactpersoon geldt voor “[e]lk tankstation waar één of meer van de in dit besluit vermelde producten worden verkocht” (ontworpen artikel 8, § 1, eerste lid, van het koninklijk besluit van 13 april 2019).

De verplichte vermeldingen inzake de brandstofprijzen gelden voor “[e]lk tankstation waar ten minste drie van de volgende soorten brandstof te koop worden aangeboden: diesel, benzine, waterstof, elektriciteit, CNG, LPG” (ontworpen artikel 8, § 1, tweede lid, van het koninklijk besluit van 13 april 2019).

5.2. Vooreerst dient in dit verband te worden vastgesteld dat noch het ontwerp, noch de huidige tekst van het koninklijk besluit van 13 april 2019, het begrip “tankstation” omschrijft.

Het begrip “tankstation” (in het Frans: “station-service”; in het Engels “fuel station”) wordt weliswaar ook gehanteerd in richtlijn 2014/94/EU, maar wordt erin evenmin nader omschreven. Bij de definities vermeld in artikel 2 van de richtlijn worden wel andere begrippen zoals “oplaadpunt”, “tankpunt” en “tankpunt voor LNG” vermeld.

Om verduidelijking gevraagd over de draagwijdte van het begrip “tankstation”, antwoordde de gemachtigde:

“Het blijkt dat er onduidelijkheid voortvloeit uit de vertaling waarbij in het Nederlands ‘tankstation’ te verwarren lijkt met ‘tankpunt’. In essentie zijn dit twee te onderscheiden begrippen. Zoals blijkt in de Franstalige versie wordt voor ‘tankstation’ de term ‘station-service’ gebruikt en voor tankpunt de term ‘point de ravitaillement’.

Met de term ‘tankstation’ of ‘station-service’ wordt een overkoepelend geheel bedoeld waaronder tankpunten (‘point de ravitaillement’ en/of oplaadpunten ‘point de recharge’) voorzien kunnen worden. Gelet op dat het artikel 2, 1° van het Koninklijk besluit van 13 april 2019 betreffende de benaming en de kenmerken van de alternatieve brandstoffen reeds vermeldt dat elektriciteit als een alternatieve brandstof gerekend dient te worden en dat het in het ontwerp wijzigingen koninklijk besluit voorgestelde artikel 8, §1, tweede lid het toepassingsgebied beperkt tot slechts de tankstations die minstens drie van de opgesomde alternatieve brandstoffen te koop aanbiedt, waaronder ook elektriciteit,

kan er besloten worden dat een tankstation ook kan bestaan uit één of verschillende oplaadpunten.

(...) Overeenkomstig bovenstaande zou een ‘tankstation’ in de zin van het Koninklijk besluit van 13 april 2019 beschouwd moeten worden als een privé of publieke installatie [die] voorziet in de bevoorrading van brandstoffen voor motorvoertuigen. Het toepassingsgebied van het [ontworpen] artikel 8, §1, eerste lid is echter beperkt tot de installaties die minstens dienen te voorzien in de bevoorrading van één van de alternatieve brandstoffen die vermeld worden in het besluit van 13 april 2019. Het toepassingsgebied van het [ontworpen] artikel 8, §1, tweede lid is beperkt tot de installaties die dienen te voorzien in de bevoorrading van minstens drie van de opgesomde alternatieve brandstoffen.

Gelet op de definitie van alternatieve brandstoffen in artikel 2, enigste lid, 1° van het Koninklijk besluit van 13 april 2019 kan dit bestaan uit zowel een tankpunt, tankpunt voor LNG als een oplaadpunt.

Niettemin denken we dat het invoegen van een definitie wenselijk zou zijn teneinde de rechtszekerheid te bewerkstelligen.”

Met de suggestie tot het invoegen van een omschrijving van het begrip “tankstation” kan worden ingestemd. De draagwijdte van dit begrip is immers cruciaal voor het afbakenen van het toepassingsgebied van de ontworpen regeling.

5.3. Wat betreft de in het ontworpen artikel 8, § 1, eerste lid, van het koninklijk besluit van 13 april 2019 vermelde zinsnede “de in dit besluit vermelde producten”, bevestigde de gemachtigde dat deze zinsnede samenvalt met het in artikel 2, 1°, van het koninklijk besluit van 13 april 2019 gedefinieerde begrip “alternatieve brandstoffen”.

Aangezien in het ontworpen artikel 8, § 1, tweede lid, van het koninklijk besluit van 13 april 2019 ook wordt verwezen naar klassieke brandstoffen (diesel en benzine), verdient het met het oog op de rechtszekerheid aanbeveling om in het ontworpen artikel 8, § 1, eerste lid, van het koninklijk besluit van 13 april 2019 het begrip “alternatieve brandstoffen”, zoals omschreven in artikel 2, 1), van richtlijn 2014/94/EU en in artikel 2, 1°, van het koninklijk besluit van 13 april 2019, te hanteren. Vermits elektriciteit in de voormelde definities wordt aangemerkt als een “alternatieve brandstof”, verdient het eveneens aanbeveling om oplaadpunten voor elektrische voertuigen, omwille van hun aard, uitdrukkelijk uit te sluiten van de ontworpen bepaling.

5.4. Aangezien artikel 4, derde lid, van het koninklijk besluit van 8 juli 2018 ‘betreffende de benaming en de kenmerken van de gasolie-diesel en van de benzines’ voorziet in een verplichting die inhoudelijk gelijkaardig is aan de verplichting opgenomen in het ontworpen artikel 8, § 1, eerste lid, van het koninklijk besluit van 13 april 2019, rijst de vraag naar de onderlinge verhouding tussen beide koninklijke besluiten op dat punt.

De gemachtigde deelde in dit verband mee dat het de bedoeling is om artikel 4 van het koninklijk besluit van 8 juli 2018 nog te wijzigen.

Er dient wel te worden benadrukt dat het aanbrengen van eventuele wijzigingen in het laatstgenoemde besluit dient te gebeuren met inachtneming van de ontworpen wijzigingen aan

het koninklijk besluit van 13 april 2019, zodat wordt vermeden dat vragen rijzen omtrent de samenhang tussen beide besluiten.

6. Het ontwerp omvat geen afzonderlijke bepaling die de inwerkingtreding ervan regelt. Uit de tekst van het ontwerp blijkt echter dat het niet de bedoeling is om de gemeenrechtelijke regel van inwerkingtreding (tien dagen na publicatie in het *Belgisch Staatsblad*) toe te passen.

6.1. In het tweede lid van het ontworpen artikel 8, § 1, van het koninklijk besluit van 13 april 2019 is bepaald dat de verplichting voor tankstations tot het afficheren van brandstofprijzen geldt “vanaf de 1ste dag van het kwartaal volgend op de publicatie van dit besluit en ten laatste op de 1ste dag van elk kwartaal, met name op 1 januari, 1 april, 1 juli en 1 oktober van elk jaar”.

Aangezien het de bedoeling is om de twee leden van het ontworpen artikel 8, § 1, op een verschillend ogenblik in werking te laten treden, zal de invoeging van het ontworpen artikel 8 van het koninklijk besluit van 13 april 2019 moeten worden uitgesplitst over verschillende artikelen, zodat de inwerkingtreding ervan per artikel kan worden bepaald (zie in dit verband ook hoger, opmerking 4.2.2).

Daarnaast dient te worden voorzien in een nieuw te creëren afzonderlijke bepaling die de inwerkingtreding regelt en het huidige artikel 4 van het ontwerp voorafgaat.

6.2. Uit het voorgaande volgt dat de beoogde datum van inwerkingtreding van een deel van het ontwerp de eerste dag is van het kwartaal dat volgt op het kwartaal waarin het besluit is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

Zulke regel van inwerkingtreding heeft het nadeel dat, indien het te nemen besluit op het einde van een kwartaal wordt bekendgemaakt (bijvoorbeeld op 30 september 2021), de adressaten ervan niet over de normale termijn van tien dagen beschikken om er kennis van te nemen en tijdig te voldoen aan de in het besluit opgenomen verplichtingen.

Bovendien bepaalt het ontworpen artikel 8, § 3, eerste lid, van het koninklijk besluit van 13 april 2019 dat het document met de brandstofprijzen, bedoeld in het ontworpen artikel 8, § 1, van het koninklijk besluit van 13 april 2019, uiterlijk twee weken voor de aanvang van elk kwartaal ter beschikking moet worden gesteld. De naleving van die verplichting zal bij een publicatie aan het eind van een kwartaal materieel onmogelijk zijn.

6.3. In het licht van die omstandigheden zou beter worden geopteerd voor een inwerkingtreding van het (nog af te splitsen) artikel 3 van het ontwerp op bijvoorbeeld de eerste dag van het kwartaal dat volgt op de tweede maand nadat het te nemen besluit is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

7. Het ontworpen besluit heeft nog een taalkundig nazicht, in het bijzonder wat de Nederlandse tekst betreft.

Zo dient het Franse woord “alinéa” in het Nederlands te worden vertaald als “lid” (en niet als alinea) en is de eerste zin van de Nederlandse tekst van het ontworpen artikel 8, § 3, eerste lid, van het koninklijk besluit van 13 april 2019 grammaticaal onjuist.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

Aanhef

8. De aanhef dient in overeenstemming te worden gebracht met hetgeen *sub* 3.1 tot 3.3 in verband met de rechtsgrond is opgemerkt.

In het tweede lid van de aanhef dient de verwijzing naar artikel VI.9, § 1, 2°, van het Wetboek van economisch recht te worden vervangen door een verwijzing naar artikel VI.9, § 1, 1°, van het Wetboek van economisch recht.

Er dient een nieuw derde lid in de aanhef te worden ingevoegd, waarin wordt verwezen naar artikel 5, § 1, eerste lid, 6°, van de wet van 21 december 1998.

9. Het verdient aanbeveling om de verwijzing in de aanhef naar het niet vereist zijn van een advies van de Hoge Raad voor de Zelfstandigen en de Kleine en Middelgrote Ondernemingen als volgt te herformuleren:⁸

“Gelet op de adviesaanvraag die op 14 april 2021 bij de Hoge Raad voor de Zelfstandigen en de K.M.O. is ingediend, met toepassing van artikel VI.9, § 2, van het Wetboek van economisch recht;

Overwegende dat de Hoge Raad voor de Zelfstandigen en de K.M.O. op 3 juni 2021 heeft meegedeeld geen advies te zullen verstrekken;”

Artikel 2

10. In artikel 2 van het ontwerp is zowel sprake van de “bijlage” als de “bijlage 1”.

Het verdient aanbeveling de gehanteerde terminologie eenvormig te maken.

11. Het woord “brandstofeenheid” in het ontworpen artikel 8, § 2, derde lid, van het koninklijk besluit van 13 april 2019 dient te worden vervangen door de zinsnede: “brandstofeenheid/100km”, om zo de eenvormigheid met het vorige lid te realiseren.

*

⁸ Cf. *Beginselen van de wetgevingstechniek. Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, Raad van State, 2008, formule F-3-6-1, te raadplegen op de internetsite van de Raad van State (www.raadvst-consetat.be).

1. En application de l'article 84, § 3, alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation a fait porter son examen essentiellement sur la compétence de l'auteur de l'acte, le fondement juridique et l'accomplissement des formalités prescrites.

*

PORTÉE ET FONDEMENT JURIDIQUE DU PROJET

2. Le projet d'arrêté royal soumis pour avis a pour objet de remplacer l'article 8 de l'arrêté royal du 13 avril 2019 'relatif à la dénomination et aux caractéristiques des carburants alternatifs' et d'insérer une annexe dans cet arrêté.

2.1. Actuellement, l'article 8 de l'arrêté royal du 13 avril 2019 prévoit que chaque station-service où sont vendus les produits visés dans cet arrêté est équipée d'un panneau comportant au moins les informations énumérées au sujet d'une personne de contact.

Le dispositif en projet maintient l'obligation précitée tout en y ajoutant que celle-ci s'applique à chaque station-service où sont vendus « un ou plusieurs » des produits visés dans cet arrêté (article 8, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, en projet, de l'arrêté royal du 13 avril 2019).

2.2. Le projet prévoit en outre un dispositif étendu concernant les obligations d'information relatives aux prix des carburants (article 8, § 1^{er}, alinéa 2, et §§ 2 et 3, en projet, de l'arrêté royal du 13 avril 2019).

Ce dispositif a pour objet de transposer l'article 7, paragraphe 3, de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 'sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs' et de mettre en œuvre le 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'.

L'annexe du projet comporte un modèle de document pour la comparaison des prix des carburants.

3.1. Selon le préambule du projet, le fondement juridique du dispositif en projet est recherché dans l'article VI.9, § 1^{er}, 2°, du Code de droit économique.

Sur la base de cette disposition, le Roi peut, sans préjudice de la compétence qui lui est conférée dans le domaine de la santé publique, en vue d'assurer la loyauté des transactions commerciales ou la protection du consommateur, fixer les conditions de composition, de constitution, de présentation, de qualité et de sécurité auxquelles doivent répondre les biens pour pouvoir être mis sur le marché, que ce soit sous une dénomination déterminée ou non ¹.

¹ La notion de « mise sur le marché » est définie comme « l'importation en vue de la vente, la détention en vue de la vente, l'offre en vente, la vente, l'offre de louage de biens et de services, le louage de biens et de services, la cession à titre onéreux ou gratuit, lorsque ces opérations sont effectuées par une entreprise » (article I.8, 3°, du Code de droit économique).

3.2. La disposition légale précitée ne peut pas procurer un fondement juridique à la règle prévoyant que, lors de la vente de certains carburants, les stations-service mettent à disposition les coordonnées d'une personne de contact qui est accessible pour les questions relatives à la conformité des produits (article 8, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, en projet, de l'arrêté royal du 13 avril 2019). En effet, il ne s'agit pas d'une règle relative aux conditions proprement dites auxquelles doivent répondre les biens pour pouvoir être mis sur le marché, que ce soit sous une dénomination déterminée ou non.

Il peut cependant être admis que l'article 8, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, en projet, de l'arrêté royal du 13 avril 2019 trouve un fondement juridique dans l'article 5, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 6°, de la loi du 21 décembre 1998 'relative aux normes de produits ayant pour but la promotion de modes de production et de consommation durables et la protection de l'environnement, de la santé et des travailleurs', qui procure partiellement un fondement juridique au texte actuel de l'arrêté royal du 13 avril 2019². Sur la base de cette disposition, afin de protéger l'environnement, la santé publique ou les travailleurs et de promouvoir des modes de production et de consommation durables, le Roi peut prendre des mesures en vue de déterminer quelles informations relatives à un produit ou à une catégorie de produits, à l'exception de la publicité au sens de l'article I.8, 13°, du Code de droit économique, doivent ou peuvent être données avant ou lors de la mise sur le marché, et à qui et selon quelles modalités elles doivent ou peuvent être divulguées.

3.3. L'article VI.9, § 1^{er}, 2°, du Code de droit économique ne peut pas non plus procurer un fondement juridique à la règle relative à une méthode commune de comparaison des prix unitaires des carburants (article 8, § 1^{er}, alinéa 2, et §§ 2 et 3, en projet, de l'arrêté royal du 13 avril 2019). En effet, cette partie du projet ne porte pas non plus sur une règle relative aux conditions auxquelles doivent répondre les biens pour pouvoir être mis sur le marché, que ce soit sous une dénomination déterminée ou non.

Ainsi qu'il ressort de l'article 7, paragraphe 3, de la directive 2014/94/UE, transposé par l'article 8, § 1^{er}, alinéa 2, et §§ 2 et 3, en projet, de l'arrêté royal du 13 avril 2019, cette partie du dispositif en projet a pour but de « sensibiliser davantage les consommateurs et d'assurer une transparence des prix des carburants d'une manière qui soit cohérente à travers l'Union » et ce dispositif vise donc à protéger le consommateur³. Au regard de ce qui précède, le projet ne peut pas trouver un fondement juridique dans l'article 5, § 1^{er}, de la loi du 21 décembre 1998, dès lors que la compétence du Roi lui permettant de prendre des mesures sur la base des fondements juridiques mentionnés dans ce paragraphe est limitée aux mesures ayant pour but de protéger l'environnement, la santé publique ou les travailleurs et de promouvoir des modes de production et de consommation durables.

² Avis C.E. 64.624/1 du 6 décembre 2018 sur un projet devenu l'arrêté royal du 13 avril 2019 'relatif à la dénomination et aux caractéristiques des carburants alternatifs', observation 3. L'article 8 de l'arrêté royal du 13 avril 2019 comporte déjà actuellement une règle analogue sur le fond à l'article 8, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, en projet, de l'arrêté royal du 13 avril 2019.

³ Voir également à ce sujet le considérant 51 de la directive 2014/94/UE : « Des informations simples et facilement comparables sur les prix des différents carburants pourraient jouer un rôle important pour permettre aux utilisateurs de véhicules de mieux évaluer le coût relatif de chacun des carburants disponibles sur le marché. (...) ».

La question se pose donc de savoir si cette partie du dispositif en projet peut s'inscrire dans un des autres points mentionnés à l'article VI.9, § 1^{er}, du Code de droit économique, qui énonce :

« Le Roi peut, sans préjudice de la compétence qui Lui est conférée dans le domaine de la santé publique, en vue d'assurer la loyauté des transactions commerciales ou la protection du consommateur :

1° pour les biens ou catégories de biens qu'Il désigne, prescrire l'étiquetage et en déterminer les mentions et autres éléments ;

2° fixer les conditions de composition, de constitution, de présentation, de qualité et de sécurité auxquelles doivent répondre les biens pour pouvoir être mis sur le marché, que ce soit sous une dénomination déterminée ou non ;

3° interdire la mise sur le marché de biens sous une dénomination déterminée ;

4° imposer l'emploi d'une dénomination déterminée pour les biens qui sont mis sur le marché ;

5° imposer l'adjonction aux dénominations sous lesquelles des biens sont mis sur le marché, de signes, de mots ou de locutions destinés à en préciser le sens ;

6° interdire l'adjonction de certains signes, mots ou locutions aux dénominations sous lesquelles des biens sont mis sur le marché ».

À cet égard, il faut tenir compte de la portée étendue de la notion d'« étiquetage » pour l'application du livre VI du Code de droit économique, à savoir « les mentions, indications, modes d'emploi, marques, images ou signes se rapportant à un bien ou à un service homogène et figurant sur le bien lui-même ou sur tout emballage, document, écriteau, étiquette, bague ou collerette accompagnant ce bien ou ce service ou s'y référant » (article I.8, 2°, du Code de droit économique). Ainsi, on peut admettre que l'article 8, § 1^{er}, alinéa 2, et §§ 2 et 3, en projet, de l'arrêté royal du 13 avril 2019 peut trouver un fondement juridique dans l'article VI.9, § 1^{er}, 1°, du Code de droit économique ⁴.

EXAMEN DU TEXTE

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

4.1. Ainsi qu'il a été observé ci-dessus, l'arrêté envisagé vise la transposition partielle de la directive 2014/94/UE ainsi que la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) 2018/732.

4.2.1. Conformément à l'article 288, deuxième alinéa, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, un règlement est obligatoire dans tous ses éléments et il est directement applicable dans chaque État membre. Sauf lorsqu'un règlement confie certaines mesures d'exécution aux États membres ou si le règlement concerné laisse une certaine marge pour prendre pareilles mesures, une telle applicabilité directe signifie qu'il n'est pas nécessaire que les

⁴ Dans le même sens : avis de la Commission consultative spéciale Consommation du 17 mai 2021, p. 3 (« 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 »).

États membres interviennent en vue d'intégrer les dispositions du règlement dans leur ordre juridique interne. Les dispositions d'un règlement ne doivent notamment pas être transposées dans le droit interne des États membres. Un tel procédé est non seulement superflu d'un point de vue normatif, dès lors qu'il ne crée aucune nouvelle norme, mais il risque également de semer la confusion quant à la nature juridique de la règle incorporée dans le régime de droit interne et, notamment, en ce qui concerne la compétence de la Cour de justice de l'Union européenne à connaître de tout litige relatif aux règles définies par le règlement. Ce procédé risque aussi de créer une équivoque en ce qui concerne le moment de l'entrée en vigueur des normes concernées ⁵.

Si, dans l'intérêt de la lisibilité ou d'une bonne compréhension de la réglementation concernée, il s'avérerait malgré tout nécessaire de reproduire une disposition d'un règlement, il faudrait se référer à cette disposition (« conformément ... ») pour que sa nature juridique demeure identifiable.

4.2.2. En ce qui concerne le projet à l'examen, il semble effectivement judicieux de poursuivre la concrétisation de la méthode commune de comparaison des prix unitaires mentionnée dans l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2018/732. En effet, la méthode qui y est mentionnée nécessite la poursuite d'une concrétisation par les États membres, par exemple en ce qui concerne la définition du groupe de véhicules automobiles dont le prix des carburants est comparé.

La division de l'article 8, en projet, de l'arrêté royal du 13 avril 2019 prête toutefois à confusion, de sorte que la nature juridique des dispositions visant la mise en œuvre du règlement d'exécution (UE) 2018/732 est insuffisamment identifiable. En effet, le même article règle tant l'information concernant les prix des carburants (article 8, § 1^{er}, alinéa 2, et §§ 2 et 3, en projet, de l'arrêté royal du 13 avril 2019) que d'autres informations (article 8, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, en projet, de l'arrêté royal du 13 avril 2019). Cette dernière disposition ne poursuit pas l'exécution du droit européen et ne se rapporte pas à l'information concernant les prix des carburants, mais elle figure toutefois dans le même article. Dès lors que seul l'article 8, § 2, alinéa 2, en projet vise le règlement d'exécution (EU) 2018/732, on n'aperçoit en outre pas clairement que le dispositif tout entier de l'article 8, § 1^{er}, alinéa 2, et §§ 2 et 3, de l'arrêté royal du 13 avril 2019 met en œuvre le règlement précité.

Aussi est-il recommandé, dans un souci de clarté, de scinder en deux articles l'insertion de l'article 8, en projet, de l'arrêté royal du 13 avril 2019 ⁶. Dans ce cas, la première phrase de cette disposition nouvelle à insérer pourra viser le règlement d'exécution (UE) 2018/732.

4.3. En outre, il y a lieu d'observer que le contenu du dispositif en projet doit être aligné sur celui du règlement d'exécution (UE) 2018/732, ce qui n'est actuellement pas toujours le cas.

⁵ C.J.U.E., 7 février 1973, C-39/72, *Commission c. Italie*, point 17.

⁶ Par exemple en un article 2 du projet qui insère un article 8 en projet (concernant les informations devant être mentionnées sur un panneau) et un article 3 du projet qui insère un article 8bis en projet (en vue de poursuivre la concrétisation de la méthode commune fixée dans le règlement d'exécution (UE) 2018/732).

4.3.1. L'annexe du règlement d'exécution (UE) 2018/732 dispose notamment :

« 2. Aux fins de l'affichage dans les stations-service prévu à l'article 7, paragraphe 3, premier alinéa, de la directive 2014/94/UE, la méthode fournit le calcul de base permettant une comparaison indicative des prix effectué 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 ».

Selon l'article 8, § 2, alinéa 1^{er}, en projet, de l'arrêté royal du 13 avril 2019, les véhicules sont classés en six segments (segments automobiles) selon la longueur des véhicules. Parmi ces six segments, le choix se porte sur le segment ayant le plus grand nombre d'immatriculations durant l'année précédente et, dans ce segment, les trois modèles les plus vendus sont identifiés (article 8, § 2, alinéa 3, en projet, de l'arrêté royal du 13 avril 2019). La méthodologie prévue dans le projet (basée sur la longueur et la popularité des véhicules) ne garantit pas qu'une comparaison soit possible entre les prix des carburants de véhicules « comparables (...) du point de vue de leur masse et de leur puissance », ce qui est néanmoins imposé par le règlement d'exécution (UE) 2018/732 ⁷.

4.3.2. L'annexe du règlement d'exécution (UE) 2018/732 dispose en outre :

« 5. Les prix des carburants exprimés dans les unités du système conventionnel pris en compte sont les prix moyens observés sur une période correspondant au maximum au dernier trimestre civil précédant le moment où le calcul est effectué ».

Conformément à l'article 8, § 2, alinéa 4, en projet, de l'arrêté royal du 13 avril 2019, les prix moyens des carburants sont calculés trimestriellement sur la base de la « moyenne des prix quotidiens relevés par le Service public fédéral Économie, P.M.E., Classes moyennes et Énergie ».

Invité à fournir des précisions à ce sujet, le délégué a déclaré :

« (...) Les prix moyens des carburants sont les prix en euro par unité de carburant (litre, kg ou kWh) qui ont été relevés lors du trimestre précédent et à partir desquels une moyenne est calculée ».

Le règlement d'exécution (UE) 2018/732 laissant une certaine liberté d'action (« sur une période correspondant au maximum au dernier trimestre civil »), il convient encore de préciser dans le texte du projet que le calcul trimestriel s'effectuera sur la base du trimestre précédent.

4.4. Il ressort de ce qui précède que le projet doit encore être remanié afin de permettre, conformément au règlement d'exécution (UE) 2018/732, l'application de ce règlement dans le droit interne.

5.1. Le projet comporte deux obligations distinctes ayant un champ d'application personnel différent.

⁷ En effet, il est par exemple possible qu'une voiture légère du type « break » dotée d'une puissance limitée ait la même longueur qu'une voiture lourde du type « SUV » plus puissante.

L'obligation relative aux mentions concernant une personne de contact s'applique à « [c]haque station-service où sont vendus un ou plusieurs des produits visés au présent arrêté » (article 8, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, en projet, de l'arrêté royal du 13 avril 2019).

Les mentions obligatoires concernant les prix des carburants s'appliquent à « [c]haque station-service où sont offerts en vente au moins trois des types de carburants suivants : diesel, essence, hydrogène, électricité, GNC, GPL » (article 8, § 1^{er}, alinéa 2, en projet, de l'arrêté royal du 13 avril 2019).

5.2. Tout d'abord, il faut constater à ce propos que ni le projet ni le texte actuel de l'arrêté royal du 13 avril 2019 ne définit la notion de « station-service ».

La notion de « station-service » (en néerlandais : « tankstation », en anglais : « fuel station ») est certes aussi utilisée dans la directive 2014/94/UE, mais n'y est pas non plus définie. Parmi les définitions mentionnées à l'article 2 de la directive, d'autres notions telles que « point de recharge », « point de ravitaillement » et « point de ravitaillement en GNL » sont pourtant mentionnées.

Invité à fournir des éclaircissements sur la portée de la notion de « station-service », le délégué a répondu ce qui suit :

« Het blijkt dat er onduidelijkheid voortvloeit uit de vertaling waarbij in het Nederlands 'tankstation' te verwarren lijkt met 'tankpunt'. In essentie zijn dit twee te onderscheiden begrippen. Zoals blijkt in de Franstalige versie wordt voor 'tankstation' de term 'station-service' gebruikt en voor tankpunt de term 'point de ravitaillement'.

Met de term 'tankstation' of 'station-service' wordt een overkoepelend geheel bedoeld waaronder tankpunten ('point de ravitaillement' en/of oplaadpunten 'point de recharge') voorzien kunnen worden. Gelet op dat het artikel 2, 1° van het Koninklijk besluit van 13 april 2019 betreffende de benaming en de kenmerken van de alternatieve brandstoffen reeds vermeldt dat elektriciteit als een alternatieve brandstof gerekend dient te worden en dat het in het ontwerp wijzigingen koninklijk besluit voorgestelde artikel 8, § 1, tweede lid het toepassingsgebied beperkt tot slechts de tankstations die minstens drie van de opgesomde alternatieve brandstoffen te koop aanbiedt, waaronder ook elektriciteit, kan er besloten worden dat een tankstation ook kan bestaan uit één of verschillende oplaadpunten.

(...) Overeenkomstig bovenstaande zou een 'tankstation' in de zin van het Koninklijk besluit van 13 april 2019 beschouwd moeten worden als een privé of publieke installatie [die] voorziet in de bevoorrading van brandstoffen voor motorvoertuigen. Het toepassingsgebied van het [ontworpen] artikel 8, § 1, eerste lid is echter beperkt tot de installaties die minstens dienen te voorzien in de bevoorrading van één van de alternatieve brandstoffen die vermeld worden in het besluit van 13 april 2019. Het toepassingsgebied van het [ontworpen] artikel 8, § 1, tweede lid is beperkt tot de installaties die dienen te voorzien in de bevoorrading van minstens drie van de opgesomde alternatieve brandstoffen.

Gelet op de definitie van alternatieve brandstoffen in artikel 2, enigste lid, 1° van het Koninklijk besluit van 13 april 2019 kan dit bestaan uit zowel een tankpunt, tankpunt voor LNG als een oplaadpunt.

Niettemin denken we dat het invoegen van een definitie wenselijk zou zijn teneinde de rechtszekerheid te bewerkstelligen ».

La suggestion visant à insérer une définition de la notion de « station-service » peut être retenue. En effet, la portée de cette notion est capitale pour délimiter le champ d'application du dispositif en projet.

5.3. En ce qui concerne le segment de phrase « des produits visés au présent arrêté », figurant à l'article 8, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, en projet, de l'arrêté royal du 13 avril 2019, le délégué a confirmé que ce segment de phrase coïncide avec la notion de « carburants alternatifs », définie à l'article 2, 1^o, de l'arrêté royal du 13 avril 2019.

L'article 8, § 1^{er}, alinéa 2, en projet, de l'arrêté royal du 13 avril 2019 faisant également mention de carburants classiques (diesel et essence), il est recommandé, dans un souci de sécurité juridique, de faire usage, à l'article 8, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, en projet, de l'arrêté royal du 13 avril 2019, de la notion de « carburants alternatifs » telle qu'elle est définie à l'article 2, 1), de la directive 2014/94/UE et à l'article 2, 1^o, de l'arrêté royal du 13 avril 2019. L'électricité étant considérée comme un « carburant alternatif » dans les définitions précitées, il est également recommandé d'exclure explicitement de la disposition en projet les points de recharge pour véhicules électriques en raison de leur nature.

5.4. L'article 4, alinéa 3, de l'arrêté royal du 8 juillet 2018 'relatif à la dénomination et aux caractéristiques du gasoil diesel et des essences' prévoyant une obligation dont le contenu est similaire à l'obligation prévue à l'article 8, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, en projet, de l'arrêté royal du 13 avril 2019, la question de l'articulation entre ces deux arrêtés royaux se pose sur ce point.

À cet égard, le délégué a déclaré que l'intention est de modifier encore l'article 4 de l'arrêté royal du 8 juillet 2018.

Il convient cependant de souligner que les éventuelles modifications de ce dernier arrêté doivent être apportées en tenant compte des modifications en projet à apporter à l'arrêté royal du 13 avril 2019, de manière à éviter que des questions se posent quant à la connexité entre les deux arrêtés.

6. Le projet ne comporte aucune disposition distincte réglant son entrée en vigueur. Il ressort toutefois du texte du projet que l'intention n'est pas d'appliquer la règle de droit commun fixant l'entrée en vigueur (dix jours après la publication au *Moniteur belge*).

6.1. L'article 8, § 1^{er}, alinéa 2, en projet, de l'arrêté royal du 13 avril 2019 dispose que l'obligation faite aux stations-service d'afficher les prix des carburants s'applique « dès le 1^{er} jour du trimestre suivant la publication du présent arrêté et au plus tard le 1^{er} jour de chaque trimestre, soit les 1^{er} janvier, 1^{er} avril, 1^{er} juillet et 1^{er} octobre de chaque année ».

L'intention étant de faire entrer en vigueur les deux alinéas de l'article 8, § 1^{er}, en projet, à un moment différent, l'insertion de l'article 8, en projet, de l'arrêté royal du 13 avril 2019 devra être répartie entre plusieurs articles, de telle sorte que son entrée en vigueur puisse être fixée par article (voir à cet égard aussi l'observation 4.2.2. ci-dessus).

Par ailleurs, il faut prévoir une nouvelle disposition distincte, à créer, réglant l'entrée en vigueur et précédant l'article 4 actuel du projet.

6.2. Il résulte de ce qui précède que la date d'entrée en vigueur envisagée d'une partie du projet est le premier jour du trimestre suivant le trimestre au cours duquel l'arrêté a été publié au *Moniteur belge*.

Ce régime d'entrée en vigueur présente l'inconvénient que si l'arrêté envisagé est publié à la fin d'un trimestre (par exemple le 30 septembre 2021), ses destinataires ne disposeront pas du délai usuel de dix jours pour en prendre connaissance et se conformer dans les délais aux obligations prévues dans l'arrêté.

En outre, l'article 8, § 3, alinéa 1^{er}, en projet, de l'arrêté royal du 13 avril 2019 dispose que le document comportant les prix des carburants, visé à l'article 8, § 1^{er}, en projet, de l'arrêté royal du 13 avril 2019, doit être mis à disposition au plus tard deux semaines avant le début de chaque trimestre. Il sera matériellement impossible de respecter cette obligation en cas de publication à la fin d'un trimestre.

6.3. Compte tenu de ces circonstances, mieux vaudrait opter pour une entrée en vigueur de l'article 3 du projet (qui doit encore être scindé) par exemple le premier jour du trimestre suivant le deuxième mois après publication de l'arrêté envisagé au *Moniteur belge*.

7. L'arrêté en projet nécessite un remaniement du point de vue de la correction de la langue, plus spécifiquement en ce qui concerne le texte néerlandais.

Ainsi, le terme français « alinéa » devra être traduit en néerlandais par « lid » (et non par « alinea ») et la première phrase du texte néerlandais de l'article 8, § 3, alinéa 1^{er}, en projet, de l'arrêté royal du 13 avril 2019 n'est grammaticalement pas correcte.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

Préambule

8. Le préambule doit être mis en conformité avec les observations formulées aux points 3.1 à 3.3 à propos du fondement juridique.

Au deuxième alinéa du préambule, il convient de remplacer la référence à l'article VI.9, § 1^{er}, 2°, du Code de droit économique par une référence à l'article VI.9, § 1^{er}, 1°, du Code de droit économique.

On insérera dans le préambule un troisième alinéa, nouveau, visant l'article 5, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 6°, de la loi du 21 décembre 1998.

9. Il est recommandé de reformuler comme suit la référence contenue dans le préambule au fait qu'un avis du Conseil supérieur des Indépendants et des Petites et Moyennes Entreprises n'est pas requis ⁸.

⁸ Voir *Principes de technique législative. Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, Conseil d'État, 2008, formule F 3-6-1, à consulter sur le site Internet du Conseil d'État (www.raadvst-consetat.be).

« Vu la demande d'avis introduite le 14 avril 2021 auprès du Conseil supérieur des Indépendants et des PME, en application de l'article VI.9, § 2, du Code de droit économique ;

Considérant que le Conseil supérieur des Indépendants et des PME a notifié le 3 juin 2021 qu'il ne donnera pas d'avis ; ».

Article 2

10. À l'article 2 du projet, il est question à la fois d'« annexe » et d'« annexe 1 ».

Il est recommandé d'harmoniser la terminologie utilisée.

11. Il convient de remplacer les termes « unité de carburant » figurant à l'article 8, § 2, alinéa 3, en projet, de l'arrêté royal du 13 avril 2019 par le segment de phrase « unité de carburant/100km » dans un souci d'uniformité avec l'alinéa précédent.

DE GRIFFIER - LE GREFFIER

DE VOORZITTER - LE PRÉSIDENT

Wim GEURTS

Marnix VAN DAMME