

Le marquage européen

Autor(en): **Verraes, Jacques**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **74 (1994)**

Heft 1

PDF erstellt am: **24.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-886664>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Le marquage européen

Jacques Verraes, administrateur auprès de la Direction générale III de la Commission Européenne à Bruxelles

Pouvoir bénéficier de la libre circulation à l'intérieur de l'Union Européenne est un grand avantage tant pour les producteurs et des distributeurs que pour les consommateurs qui, au bout du compte, payent les frais découlant de la mise sur le marché d'un quelconque produit.

La libre circulation des marchandises sur une échelle transnationale impliquant toujours une limitation de l'action individuelle des États membres dans un domaine donné, un environnement juridique très technique à été élaboré. Cette contribution à justement pour objectif d'esquisser les développements qui ont eu lieu jusqu'à aujourd'hui pour réaliser la libre circulation.

Il y a, à l'heure actuelle, douze directives européennes dites « Nouvelle approche » couvrant 20 % des produits sur le marché ; elles prévoient une technique permettant à un produit d'être écoulé sur le marché intérieur européen sans que les États membres puissent y faire obstacle. Dans ce cadre, le marquage « CE » fait fonction de passeport tout en indiquant qu'un produit est conforme à la législation européenne. Les directives que l'on peut maintenant appeler « ancienne approche » montrent une grande diversité de signes et indications à mettre sur les produits industriels pour arriver au même but. Dans cette contribution l'accent sera mis sur la nouvelle approche.

L'indication de l'origine des produits permet de les distinguer de la production nationale. Les directives valent pour tous les produits tant ceux originaires de l'Union européenne que ceux qui y sont dûment importés.

Un des principes fondamentaux du Marché commun, du Marché intérieur ainsi que de l'Union européenne est celui de la libre circulation des marchandises. Étant basé sur un concept économique, la quasi totalité du traité est influencée par cette notion.

DE LA DIFFICULTÉ DE METTRE AU POINT

UNE DOCTRINE D'ÉQUIVALENCE

L'expression la plus directe de ce principe est l'article 30 CEE qui interdit les entraves à la libre circulation. Aucun principe n'est sans exception, tel est aussi le cas ici. L'article 36 permet aux États membres de s'opposer à la libre circulation si cela s'avère nécessaire

pour la protection de certains intérêts publics, comme la protection de la moralité publique, l'ordre et la sécurité publique, la santé des personnes et animaux, l'environnement, les consommateurs, les droits d'auteurs et la propriété intellectuelle. La difficulté réside dans la distinction entre entraves admissibles et celles qui ne le sont pas.

L'application de cet article était longtemps un moyen aux mains des États membres pour limiter la commercialisation des produits étrangers. Il incombait aux fabricants ou à la Commission au titre de gardienne du traité, de prouver que la réglementation nationale n'était pas justifiée et qu'elle était disproportionnée au but recherché, à savoir la protection de la sécurité ou des autres intérêts prévus à l'article 36.

Le seul recours, restant aux institutions communautaires pour parvenir à une situation homogène pour l'ensemble de la Communauté, résidait dans l'harmonisation des règles techniques nationales par l'application de l'article 100. A l'origine, cet article n'était pas prévu pour l'harmonisation des réglementations techniques, car les législateurs du traité avaient l'idée, un peu naïve peut-être, que par le biais de l'abolition des droits douaniers à l'intérieur de la Communauté et la déclaration du principe de la libre circulation, cette dernière serait acquise. D'autre part, il faut observer que la « technicité » de la législation n'était, à la fin des années 50, pas aussi poussée que quelques décennies après.

Les directives d'harmonisation basées sur l'article 100 doivent être adoptées à l'unanimité, chaque État Membre est donc en mesure de faire jouer au cours des négociations toutes les sensibilités nationales. La Commission, qui propose les directives au Conseil où siègent les États membres, se voyait alors obligée de désamorcer ou d'inclure toutes les réserves nationales.

Les directives ne faisaient qu'harmoniser les législations nationales en

employant tout naturellement les mêmes techniques législatives, c'est-à-dire très détaillées. Puisque les traditions législatives, les niveaux technologiques et psychologiques en matière de sécurité étaient souvent radicalement différents d'un État membre à l'autre, les textes des directives procédaient eux aussi par techniques descriptives, précisant dans le moindre détail le produit ou type de produit concerné, les matériaux à mettre en œuvre, les méthodes de construction etc., y compris les éléments et moyens de preuve. Ces directives (par exemple sur les préemballages, les rétroviseurs, les pare-brise et autres composants des véhicules à moteur, le bruit produit par une machine, les denrées alimentaires...), comportent des dispositions très diverses quant aux signes à apposer sur le produit. Dans le cadre de cet article, nous nous concentrerons plutôt sur les développements qui ont eu lieu par la suite.

Face à ce genre de situations peu coordonnées, il était difficile de mettre au point une doctrine d'équivalence des différentes mesures protectrices nationales pour les besoins de l'interprétation des dispositions de l'article 36.

Ceci changeait fondamentalement avec l'avènement de la nouvelle approche, basée sur une interprétation nouvelle des compétences résiduelles des États membres dans le cadre du Marché commun, que la Cour de Justice a développé dans sa jurisprudence dite « *Cassis de Dijon* ». La Cour met en exergue le principe que tout produit fabriqué et commercialisé dans un État membre doit être admis sur le marché de tout autre État membre. La Cour de justice admet pourtant des exceptions à ce principe pour autant que les prescriptions nationales puissent être reconnues comme étant nécessaires pour satisfaire à des exigences impératives relevant, notamment, de l'efficacité des contrôles fiscaux, de la protection de la santé publique, de la loyauté des transactions commerciales et de la défense des consomma-

teurs. Dans de telles situations, les États membres peuvent maintenir des obstacles à la circulation intracommunautaire résultant de la disparité des législations nationales relatives à la commercialisation des produits en cause.

passer par des procédures de preuve de conformité plus laborieuses.

Au travers de cette « nouvelle approche en matière d'harmonisation technique et de normalisation », l'Union européenne développe une véritable législation de sécurité, expri-

...« La Cour met en exergue le principe que tout produit fabriqué et commercialisé dans un État membre doit être admis sur le marché de tout autre État membre »...

L'AVÈNEMENT D'UNE VÉRITABLE LÉGISLATION DU TRAVAIL

Les changements survenus à la suite de cette jurisprudence sont importants, à savoir :

- les États membres doivent, dorénavant, justifier les dérogations au principe de la libre circulation par rapport aux exigences impératives, ou, comme l'on dit dans le jargon de la Commission : *essentielles* (inversion de la charge de preuve) ; une réglementation technique nationale que l'on ne sait pas justifier doit cesser d'exister ;

- il n'y a plus de place pour une législation nationale empêchant la libre circulation autre que celle basée sur des intérêts dignes d'être protégés sur le plan européen. Ceci implique que seules les exigences essentielles sont à harmoniser par rapport à certains produits ou type de produits. La traduction des exigences en spécifications techniques détaillées applicables aux produits concernés est réalisée par le truchement des instances de normalisation européenne (CEN, CENELEC, ETSI).

Ces normes européennes restent d'application volontaire ; l'avantage découlant de leur application réside dans la présomption de conformité aux exigences essentielles, ce qui allège la preuve de conformité ; si, par contre, le fabricant choisit d'appliquer ses propres normes techniques, il doit

mée en termes de performances et non plus en termes de spécifications détaillées de fabrication. Toute législation nationale contraire est d'office remplacée par les règles européennes. Les directives *nouvelle approche* couvrent environ 20 % des produits sur le marché, par exemple les récipients à pression simple, les jouets, les produits de construction et les machines.

L'acte unique européen de 1985, ayant comme objectif premier de réaliser un Marché intérieur européen en 1992, introduit l'article 100A. Cet article ouvre la possibilité d'adopter les directives pour l'achèvement du Marché intérieur avec une majorité qualifiée. L'effet combiné de la nouvelle approche et le vote à la majorité quantifiée font que l'accent est mis sur les conditions qui doivent être remplies afin de permettre la libre circulation. Lors des négociations des directives au niveau du Conseil, il s'agit plutôt de développer une procédure commune que de faire prévaloir les particularités nationales.

LA NÉCESSITÉ D'UNE TRANSPARENCE DES PROCÉDURES DE CERTIFICATION

La question fondamentale qui restait à résoudre était de développer un niveau de confiance suffisant en matière d'évaluation de conformité des produits aux exigences essentielles. A cette fin, la nou-

velle approche à été complétée par l'« *approche globale en matière d'essais et de certification* ». Comment les autorités publiques, les professionnels, les opérateurs économiques et finalement, les consommateurs pouvaient être sûrs qu'un produit corresponde réellement aux exigences essentielles ? En l'absence d'une telle confiance, les contrôles nationaux quasi systématiques entraîneraient encore des entraves à la libre circulation.

Un mécanisme a été instauré, basé sur la transparence des procédures de certification par le truchement de nouvelles structures institutionnelles, pour réaliser effectivement la reconnaissance mutuelle des tests et essais de conformité par les laboratoires et du professionnalisme technique des entreprises.

Afin d'éviter des tests et essais multiples, leurs résultats doivent obligatoirement être reconnus par les autorités des autres États membres. Ce principe de reconnaissance mutuelle des résultats est développé également, en dehors du cadre des directives, par l'Organisation européenne des tests et essais (EOTC) dans laquelle les instances de test se sont réunies dans les groupes par secteur de produits. Il est clair que les fabricants sont très intéressés de pouvoir limiter le nombre, donc les coûts, des tests.

LE MARQUAGE CE : UN PASSEPORT POUR LES BIENS COMMERCIAUX

Une fois que la conformité d'un produit, qui tombe sous une ou plusieurs directives style *nouvelle approche*, a été déclarée conforme aux exigences essentielles, soit - dans les cas les plus simples - par une déclaration du fabricant lui-même, soit par un test du produit-type par l'intervention d'un laboratoire et l'aval par un des organismes, notifiés par chaque État membre à cet effet, un sigle nommé marquage CE doit être apposé avant la mise sur le marché. Dès lors, quand un produit a été dûment marqué, la libre circulation de celui-ci est garantie. De telle manière, on peut dire que le marquage CE est un passeport pour les biens commerciaux.

Le marquage CE est une indication de la conformité d'un produit avec toutes les exigences essentielles définies dans les directives qui sont applicables au produit et atteste que les procédures d'évaluation de conformité prévues par ces mêmes directives ont été appliquées de façon correcte.

Douze directives ont été adoptées

Le signe « marque CE » est apposé de façon visible, lisible et indélébile sur le produit ou sur sa plaque signalétique. Toutefois, lorsque la nature du produit ne le permet pas ou ne le justifie pas, il est apposé sur son emballage (si celui-ci existe) et sur les documents d'accompagnement, lorsque les directives prévoient ces documents.

Jusqu'au 1^{er} janvier 1997, il y aura des régimes transitoires applicables qui diffèrent d'une directive à l'autre et qui mènent parfois à des situations inextricables notamment quand il y a plusieurs directives applicables au même produit (p. ex. la directive « compatibilité électromagnétique » et « basse tension » à un appareil électronique). En tout état de cause, il doit être mentionné, dans la documentation qui accompagne le produit, quelles sont les directives qui ont été appliquées ; ainsi le marquage indique la conformité avec toutes les directives applicables au produit en cause.

Le marquage CE est une marque de sécurité (sécurité technique, protection de la santé, du lieu de travail et de l'environnement) et s'adresse en premier lieu aux autorités chargées de la surveillance du marché.

Quand on englobe dans la notion de « qualité » des caractéristiques qui vont au-delà de la sécurité (performances techniques, aisance d'utilisation, longévité d'un produit), le marquage ne peut pas être considéré comme un signe de qualité. En conséquence, les signes qui indiquent la conformité avec des normes nationales allant au-delà des exigences des directives, peuvent figurer à côté du marquage CE.

Pourtant, tout autre signe susceptible de tromper les tiers sur la signification et sur le graphisme du marquage CE est interdit. Dans ce sens, les États membres prennent toutes les dispositions nécessaires pour empêcher une quelconque possibilité de confusion et éviter tout abus dans l'utilisation du marquage.

...« Le marquage CE est une marque de sécurité (sécurité technique, protection de la santé, du lieu de travail et de l'environnement) et s'adresse en premier lieu aux autorités chargées de la surveillance du marché »...

Toute directive *nouvelle approche* prévoit une procédure d'évaluation de conformité spécifique. En vue d'homogénéiser ces procédures dans les directives d'harmonisation techniques futures, le Conseil a adopté en 1993 une décision qui introduit une huitaine de « modules » parmi lesquels le législateur européen doit choisir ceux qui conviennent le mieux pour un certain type ou groupe de produits.

selon la nouvelle approche. Ce concept ne s'étant pas développé en une seule fois, et cela d'autant qu'il avait des répercussions sur les dispositions concernant le marquage, des divergences d'une directive à l'autre existent. En 1993, on a donc ressenti la nécessité de procéder à une harmonisation des règles sur le marquage. La directive sera d'application facultative à partir du 1^{er} janvier 1995 et obligatoire dès 1997.

Le marquage CE s'effectue au cours de la phase de contrôle de la production sous la responsabilité du fabricant ou de son mandataire établi dans l'Union européenne. Le numéro d'identification de l'organisme notifié, dont l'intervention est prévue par certaines directives lors de la phase de production, est apposé à côté du marquage CE sous la responsabilité de celui-ci, soit par l'organisme lui-même, soit par le fabricant ou son mandataire établi dans l'Union.

Le Marché commun, le Marché intérieur ou l'Union européenne prennent fondement sur une union douanière s'étendant à l'ensemble des marchandises et qui comporte l'interdiction, entre États membres, des droits de douane à l'importation et à l'exportation et de toute taxe d'effet équivalent, ainsi que l'adoption d'un tarif douanier commun dans leurs relations avec les pays tiers.

**UNE DIRECTIVE POUR DÉFINIR
L'ORIGINE D'UN PRODUIT**

Lors de l'application du tarif douanier commun, des restrictions quantitatives et de toutes autres dispositions applicables aux échanges commerciaux, les États membres ont à déterminer ou à contrôler l'origine des marchandises importées. A cet effet la directive 802/68 a été adoptée ; modifiée à maintes reprises, elle donne des règles détaillées de l'application de la notion de l'origine du produit définissant le régime douanier à appliquer. Ces règles complètent les règles nationales existantes et ne portent pas atteinte aux règles particulières applicables aux échanges commerciaux entre, d'une part, l'Union et, d'autre part, les pays auxquels les États membres sont liés par des accords d'établissement

d'une Union douanière ou d'une zone de libre échange.

Le traité sur l'Espace Économique Européenne (EEE) introduit dans les articles 11 e.s. l'équivalent des articles 30 et 36 CEE. Ce traité s'applique seulement aux produits originaires des parties contractantes, aussi les règles d'origine qui figurent au protocole 4 de l'EEE revêtent une importance majeure.

Pour que l'indication « fabriqué en ... » fasse foi, elle doit tenir compte de ces règles d'origine. Les fabricants à l'intérieur de l'Union européenne sont en principe libres d'indiquer le pays d'origine.

Le Marché unique étant, en principe, réalisé, l'accent est maintenant mis sur sa gestion afin que les libertés acquises puissent produire leur plein effet. Dans un monde en constante mutation économique et technique, ceci s'avère être une tâche qui est loin d'être simple. ■

LAPERRIERE

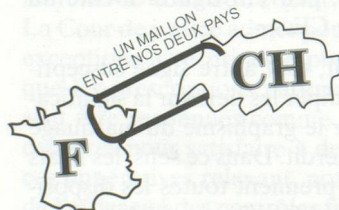
TRANSPORTS
SERVICES

240 VÉHICULES
DE TOUS TONNAGES

AGENCES EN DOUANE

LIAISONS RÉGULIÈRES
FRANCE-SUISSE &
PRINCIPAUX PAYS D'EUROPE

SERVICES MARITIMES & AÉRIENS



SUISSE

1264 CHAVANNES-DE-BOGIS (VD)
Tél. : (022) 776.49.03

39200 SAINT-CLAUDE
Z.I. du Plan-d'Acier
B.P. 113
Tél. : 84.41.45.00

01102 OYONNAX CEDEX
Rte de Dortan - B.P. 2010
Tél. : 74.73.27.27

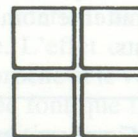
94387 BONNEUIL-SUR-MARNE
5, chemin de Stains
Tél. : (1) 43.39.78.02

01220 DIVONNE-LES-BAINS
Tél. : 50.20.26.44

NEW YORK
MONTRÉAL
TOKYO

L'EXPÉRIENCE
LES MOYENS
DE VOUS SATISFAIRE

**vosre partenaire
franco-suisse**



**pour tous vos projets
dans le domaine de la
construction et l'aménagement**

- analyses des besoins
- études d'implantation
- constructions neuves
- réhabilitation
- aménagement d'espaces de travail
- conception de locaux à destination spécifique (restaurant, informatique...)

**werner stutz
collectif architecture**

17-19, rue félicien-david, 75016 paris
tél. 40 50 70 06 fax 42 24 01 28