

Sintesi di alcuni pareri dei Servizi della Commissione Europea sulla Direttiva Macchine

Macchine usate e ricondizionate: gestione delle verifiche e della sicurezza

di **Roberto Cianotti**, Direttore Dipartimento Tecnologie della Sicurezza - ISPEL

Le problematiche caratterizzanti l'applicazione della Direttiva Macchine, recepita con il D.P.R. n. 459/1996, hanno raggiunto livelli di interesse che testimoniano lo stato di maturità che caratterizza il quadro delle condizioni di gestione (costruzione-utilizzo-sorveglianza) della stessa direttiva. In questo quadro hanno assunto particolare rilievo le questioni connesse alla sempre maggiore validazione dell'applicazione della marcatura CE come "garanzia di sicurezza" e soprattutto come uno degli elementi che può significare una lievitazione adeguata dell'indispensabile equilibrio tra libera circolazione del prodotto e garanzia della sua sicurezza. Non dimenticando che le "categorie della competitività" tipiche del sistema impresa, progettazione-produzione-commercializzazione, restano alla base di qualsiasi iniziativa imprenditoriale connessa alla sua presenza attiva del mercato di riferimento.

Osservatorio ISPEL
a cura dell'Ufficio Relazioni con il Pubblico
Dipartimento Relazioni Esterne

È opportuno partecipare ai necessari approfondimenti che lo scenario, collegato all'implementazione della direttiva n. 98/37/CE, cosiddetta Direttiva Macchine, autogenera per particolari mirate questioni, all'interno del gruppo dei soggetti coinvolti. Uno degli elementi che in tale scenario si muove con maggiore coerenza è, ad esempio, quello delle macchine usate e ricondizionate.

L'interesse non formale per le considerazioni che seguono, può dunque assimilarsi a una ragione istituzionale che investe anche gli operatori dell'ISPEL impegnati in attività fortemente connesse alla "gestione" della Direttiva Macchine in Italia e in modo correlato, per le tematiche che lo richiedano, in Europa.

Citiamo di seguito, attraverso degli elementi di contenuto tecnico regolamentare, una sintesi di taluni pareri derivanti da commenti alla direttiva n. 98/37/CE, edizione 1999, a cura dei Servizi della Commissione Europea, tendente a caratterizzare tipologie possibili di macchine usate e ricondizionate nella loro connessione con i principi di sicurezza del nuovo approccio proprio della Direttiva Macchine.

Alcune definizioni generali Macchine mantenute in servizio

Sono considerate "mantenute in servizio" le macchine già effettivamente utilizzate in uno Stato dello Spazio economico europeo (SEE), quando tale utilizzazione avviene nell'ambito della medesima impresa.

Le macchine in servizio nelle imprese sono a volte definite "usate" in contrapposizione alle macchine nuove non ancora messe in servizio: l'aggettivo "usate" non fornisce tuttavia delucidazioni sulla loro generazione né sull'usura effettiva.

Lo stesso vale in caso di modifica della situazione giuridica dell'impresa stessa, ad esempio in caso di successione, vendita dell'impresa, fusione, conversione delle attività, costituzione di una società.

La variazione del capitale dell'azienda o il cambiamento della direzione generale non comporta una nuova immissione in commercio della macchina in servizio.

Il trasferimento fisico della macchina da uno stabilimento ad un altro dell'impresa nell'ambito del SEE non è visto come un'immissione in commercio: in tal caso, infatti, risulta coinvolta un'unica persona giuridica, ossia l'impresa che detiene la macchina. In veste di datore di lavoro, l'impresa in questione deve rispettare le norme di sicurezza di cui alla direttiva n. 89/655/CEE (D.

Lgs. n. 626/1994, D.Lgs. n. 359/1999), modificata.

Al contrario, quando la macchina viene trasferita dalla casa madre a una filiale, si considera che avvenga un'immissione in commercio, visto che si tratta di due imprese con personalità giuridiche distinte.

Macchine usate

Sono considerate come usate le attrezzature di lavoro e i mezzi di protezione che siano già stati utilizzati in uno Stato del SEE e che sono sottoposti ad una nuova immissione in commercio nel SEE. Tale nuova immissione in commercio presuppone che la macchina usata abbia superato la fase della prima immissione in commercio e della prima messa in servizio nel SEE.

Macchine ricondizionate

Nella maggior parte delle lingue impiegate nell'Unione Europea, i termini che indicano le macchine ricondizionate cominciano con un prefisso che indica la ripetizione dell'azione o il ritorno a una situazione anteriore.

Una macchina ricondizionata o rinnovata è una macchina esistente sottoposta a un intervento tecnico teso a modificarne lo stato, le prestazioni o la sicurezza e che può comportare una modifica più o meno rilevante.

Un ricondizionamento superficiale comporta la modifica di alcune parti della macchina e la sostituzione delle parti soggette ad usura.

Macchine ricostruite o rimesse a nuovo

Si tratta di una macchina nuova costituita, in tutto o in parte, da parti provenienti da macchine vecchie.

Applicazione delle normative tecniche europee

Le direttive di nuovo approccio sono state redatte e concepite esclusivamente per i prodotti nuovi o ritenuti tali.

La loro applicazione ai prodotti usati potrebbe comportare una perdita di credibilità della marcatura CE; può inoltre comportare rischi a livello di correttezza delle transazioni e provocare distorsioni della concorrenza che sarebbero inaccettabili. Sarebbe indispensabile una nuova direttiva generale che rendesse applicabili a questi prodotti le direttive di armonizzazione tecnica. Sotto il profilo tecnico, l'applicazione delle direttive di prodotto a quelli usati non è, in generale, realista.

Se non vi sono ostacoli di ordine giuridico a disciplinare le macchine usate attraverso una direttiva sociale è invece difficile immaginare

come si potrebbe realizzare un'armonizzazione tecnica per macchine appartenenti a generazioni diverse.

È molto difficile rispettare la direttiva Macchine se si effettua un'operazione di ricondizionamento o di vendita di una macchina usata, in quanto la direttiva impone una sicurezza integrata e non semplicemente una sicurezza aggiunta. D'altronde, la procedura di certificazione CE per le macchine dell'allegato IV della direttiva è totalmente inadeguata ad affrontare il problema dell'usato.

Macchine usate e rinnovate

Macchine usate provenienti da Paesi terzi

Una macchina in servizio in un Paese terzo non è mai stata immessa in commercio nel SEE; quando essa lascia il Paese terzo attraverso

la frontiera del SEE, si trova nella fase della prima immissione in commercio nel SEE. A questo titolo risultano applicabili tutte le direttive europee pertinenti ed è soggetta a tutti gli obblighi che gravano sulle macchine nuove.

Direttiva sulla sicurezza generale dei prodotti

La direttiva n. 92/59/CEE riguarda i prodotti venduti ai consumatori, compresi quelli usati. Essa ha un carattere "sussidiario" rispetto alle direttive di nuovo approccio e alle normative nazionali. Sono contemplati anche i prodotti "misti", destinati cioè ai consumatori e ai professionisti, nonché tutte le forme in cui i prodotti vengono messi a disposizione.

La direttiva impone i seguenti obblighi:

- il cedente ha l'obbligo generale di informare il consumatore;
- può essere obbligato a rammentare i prodotti: deve rispettare un obbligo generale di sicurezza che si presume venga soddisfatto se sono rispettati gli allegati tecnici delle direttive di armonizzazione tecnica pertinenti, le normative nazionali, lo stato dell'arte, le norme e i codici di buona prassi.

In assenza di regolamentazioni

Distinzione tra usato normale e ricondizionamento

È necessario fare una distinzione tra macchine usate e macchine ricondizionate: in genere, le macchine ricondizionate sono di livello rispetto alle macchine usate di generazione comparabile.

La distinzione si basa su una serie di fattori:

- possibilità di individuare la macchina di origine: la direttiva n. 89/104/CEE sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri in materia di marchi d'impresa, apporta preziosi chiarimenti;
- criterio legato alla professione di chi effettua il ricondizionamento;

Sono considerate come usate le attrezzature e i mezzi utilizzati in uno Stato del SEE e rimessi in commercio. Sono ricondizionate le macchine sottoposte a interventi che ne modificano lo stato

- criteri fiscali (direttiva n. 94/5/CE);
- sicurezza integrata e sicurezza "aggiunta";
- prezzo;
- intervento sulla geometria della macchina e parti soggette ad usura;
- criteri del cambiamento di funzione delle macchine;
- criterio del miglioramento delle prestazioni;
- criterio della modifica delle condizioni di sicurezza;
- criterio dell'intenzione delle parti;
- criteri doganali: "ultima lavorazione sostanziale" e cambiamento della voce tariffaria.

Prassi commerciali in materia di sicurezza

Per le macchine usate normali, per prassi si tende ad applicare l'alleghato della direttiva n. 89/655/CEE, modificata, o a mantenere la conformità alla direttiva europea originaria o alla normativa nazionale.

In fatto di ricondizionamento, lo stato dell'arte può riassumersi così: rispetto delle regole applicabili alle macchine usate e, per quanto possibile, delle regole tecniche applicabili alle macchine nuove per le parti ricondizionate.

Non è necessaria la marcatura CE, salvo evidentemente il caso in cui non fosse già presente sulla macchina quando questa era ancora nuova.

Prestazioni di servizi effettuate sulle macchine

Distinzione tra immissione in commercio e prestazioni di servizi

Per una macchina in servizio, è indispensabile fare la distinzione tra immissione in commercio e prestazione di servizio.

Il regime giuridico della messa a disposizione, vendita, locazione non è lo stesso di quello del contratto d'impresa.

Il responsabile del ricondizionamento che non immette nulla in commercio non è tenuto a rispetta-

re la regolamentazione tecnica, a meno che il contratto non lo preveda espressamente.

La responsabilità incombe all'utilizzatore nella sua veste di datore di lavoro.

Il responsabile del ricondizionamento che vende parti al di fuori del contratto d'impresa principale deve rispettare le eventuali regolamentazioni applicabili

Il prestatore si assume la responsabilità civile e penale di diritto privato per la parte riguardante il "servizio" ed, eventualmente, la responsabilità penale per la parte riguardante la fornitura delle parti.

L'intervento del fabbricante

Il fabbricante che interviene nell'ambito della garanzia contrattuale applica la direttiva "macchine" se interviene sul prodotto che ha venduto anteriormente alla messa in servizio per la prima volta. Può anche applicarla dopo tale messa in servizio, ma in tal caso non si tratta più di un obbligo. Se il fabbricante interviene al di fuori della garanzia, deve essere assimilato ad un normale prestatore di servizi e, in tal caso, non è più responsabile in veste di fabbricante.

La responsabilità prevista dalla legge incombe solo sull'utilizzatore e la Direttiva Macchine non è applicabile.

Un prestatore di servizi che assembla un sottoinsieme deve fornire una dichiarazione d'incorporazione.

In questo caso non è tenuto a rispettare la Direttiva Macchine, anche se possono risultare applicabili alle direttive.

Prestazione di servizi a livello internazionale

L'uscita di un prodotto dal SEE per un'operazione di ricondizionamento seguita dal rientro nel SEE non può essere assimilata ad una nuova immissione in commercio, quanto si tratta di una prestazione di servizio transfrontaliera.

Conclusioni

Ci è parso opportuno proporre le questioni elencate - la cui impostazione può dirsi sostanzialmente condivisibile - ed in questo senso si sollecitano possibili contributi, nel tentativo di perseguire un obiettivo che a nostro giudizio si conferma importante. Operare perché ognuno degli addetti al settore - secondo il proprio compito e/o posizione - contribuisca in

Le direttive più recenti sono state concepite per i prodotti nuovi. Sarebbe necessaria una normativa generale che rendesse applicabile a quelli usati le direttive di armonizzazione tecnica

una dimensione condivisa e competente anche con giustificabili elementi di "semplificazione" a:

- migliorare la gestione, nell'ambito del circuito proprio delle macchine, dell'attuazione del D.P.R. n. 459/1996 e delle condizioni tecnico-normative che sono proprie della direttiva di cui è atto giuridico di recepimento;
- selezionare elementi e punti critici da tenere in debita evidenza nel percorso in atto collegato alla strutturazione della nuova direttiva Macchine.

La complessità non solo concettuale ma anche pratica delle questioni poste, raccomanda infine l'attivazione di una qualificata produzione di strumenti gestionali e interpretativi che comppongano le necessarie incertezze applicative con la logica ed evidente azione applicativa della Direttiva Macchine.