РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2021/534 НА КОМИСИЯТА

от 24 март 2021 година

за определяне дали мярката, предприета от Германия за забрана на пускането на пазара на модел асансьор, произведен от Orona, е оправдана или не в съответствие с член 39, параграф 1 от Директива 2014/33/ЕС на Европейския парламент и на Съвета

(нотифицирано под номер C(2021) 1863)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 2014/33/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за хармонизиране на законодателствата на държавите членки по отношение на асансьори и предпазни устройства за асансьори ([1]), и по-специално член 39, параграф 1 от нея,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) На 10 март 2016 г. Германия отправи уведомление до Комисията за мярка, която предприе на 26 ноември 2015 г. съгласно член 7, параграф 1 от Директива 95/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([2]) (наричана по-нататък „националната мярка“). С тази мярка е забранено пускането на пазара на асансьор модел M33v3, произвеждан от Orona Sociedad Cooperativa, Ернани, Испания (наричан по-нататък „асансьор M33v3“), и са въведени условия за пускането на пазара на оборудване.

(2) Обосновката на Германия за приемане на националната мярка се базира на предходни дейности по надзор на пазара, осъществени от централния орган на федералните провинции по отношение на технологиите за безопасност (наричан по-нататък „германският орган“). Германският орган установи, че асансьорът M33v3 не отговаря на съществените изисквания за безопасност и опазване на здравето, определени в точка 2.2 от приложение I към Директива 95/16/ЕО (наричани по-нататък „съществените изисквания“).

(3) Orona Sociedad Cooperativa (наричано по-нататък „Orona“) представи на Комисията своите възражения срещу националната мярка още на 11 декември 2015 г., като заяви, че техният иновативен асансьор M33v3 включва алтернативни системи за безопасност, които осигуряват най-малкото равностойно ниво на безопасност в сравнение с асансьор, проектиран съгласно съответните хармонизирани стандарти, така че асансьорът отговаря на съществените изисквания, като се позова на факта, че германският орган трябва да отправи уведомление до Комисията за националната мярка.

(4) През април 2016 г. Комисията започна консултация с държавите членки и Orona за оценка на националната мярка.

(5) Впоследствие Директива 95/16/ЕО беше преработена и отменена с Директива 2014/33/ЕС, считано от 20 април 2016 г.

(6) С писмо от 20 април 2016 г. Комисията покани Orona да представи своите забележки по националната мярка, като Orona направи това с писмо от 18 май 2016 г., което включваше пространни забележки и подкрепящи документи. На 9 юни 2016 г. се проведе последваща среща между Комисията и Orona.

([1]) ОВ L 96, 29.3.2014 г., стр. 251.

([2]) Директива 95/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 юни 1995 г. за сближаване законодателствата на държавите членки относно асансьорите (ОВ L 213, 7.9.1995 г., стр. 1).

(7) С отделно писмо от 20 април 2016 г. Комисията също така покани Liftinstituut, избраният от Orona нотифициран орган, който през 2012 г. удостоверява съответствието на асансьора M33v3 с Директива 95/16/ЕО, да представи своите коментари. Тъй като обаче Liftinstituut вече бе изпратил на Комисията пространни забележки и подкрепящи документи в писмо от 20 януари 2016 г. в съответствие със забележките на Orona, от негова страна не бяха представени допълнителни коментари по същество.

(8) Германският орган представи националната мярка на органите за надзор на пазара на държавите членки в рамките на проведената на 16 юни 2016 г. среща на работната група за административно сътрудничество в сектора на асансьорите, председателствана от държавите членки. Комисията участва в срещата като член на тази работна група.

(9) Комисията също така проведе независимо експертно проучване (наричано по-нататък „независимото проучване“). Първоначално договорът за независимото проучване бе сключен на 29 ноември 2016 г. и на 9 февруари 2017 г. германският орган, Orona, независимият експерт и Комисията осъществиха инспекция на място на асансьора M33v3. Впоследствие обаче договорът беше прекратен и беше нает втори експерт. Той осъществи независимото проучване и изготви окончателен доклад ([3]) на 10 декември 2018 г. В този окончателен доклад бе заключено, че асансьорът „категорично отговаря на съществено изискване 2.2, като към момента на монтажа е постигнато ниво на безопасност, което е най-малкото равностойно на хармонизирания стандарт, който е осигурявал презумпция за съответствие със съществено изискване за безопасност и опазване на здравето 2.2 от приложение I към Директива 95/16/ЕО“. На 17 декември 2018 г. Комисията покани германския орган, Orona и Liftinstituut да представят своите забележки по независимото проучване. Комисията получи коментари от Liftinstituut на 14 януари 2019 г., от Orona на 15 януари 2019 г. и от германския орган на 28 февруари 2019 г.

(10) На 16 май 2019 г. беше проведена среща между Комисията, германския орган, Orona и Liftinstituut, за да се изяснят получените забележки по независимото проучване. На 28 май 2019 г. по искане на Комисията германският орган изпрати по електронна поща пояснения във връзка с отправените от него забележки по независимото проучване. Комисията получи коментари по тези забележки от Orona на 12 юли 2019 г. и от Liftinstituut на 19 юли 2019 г.

(11) На 14 април 2020 г. Комисията покани Orona и германския орган да представят мнения по резюмето на позициите на страните и предварителната оценка на Комисията. Всички коментари бяха получени до 29 май 2020 г.

2. **ПОЗИЦИИ И АРГУМЕНТИ НА СТРАНИТЕ**

2.1. **Позиция и аргументи на германския орган**

(12) Германските органи за надзор на пазара на местно равнище започнаха разследвания по отношение на асансьора M33v3 през октомври 2014 г. Впоследствие разследването беше поето от германския орган.

(13) Както се посочва в уведомлението до Комисията за националната мярка, след проверка на документацията през януари и февруари 2015 г. и след проверка на монтиран асансьор в Мюнхен на 23 март 2015 г. германският орган заключи, че асансьорът не отговаря на изискванията на хармонизираните стандарти EN 81-1:1998+A3:2009 ([4]) (наричан по-нататък „EN 81-1“) и EN 81-21:2009 ([5]) (наричан по-нататък „EN 81-21“) (наричани по-нататък „хармонизираните стандарти“). Причината за това е, че планираното надпокривно пространство в асансьора M33v3 от 0,5 m е недостатъчно, тъй като съгласно стандарта EN 81-1 се изисква разстояние от 1 m. Германският орган не счете алтернативните мерки за безопасност, предприети при проектирането и изграждането на асансьора M33v3, за равностойни на съвременното технологично равнище, представлявано от хармонизираните стандарти, и съответно прие, че съществените изисквания не са спазени.

(14) По-специално според германския орган, макар предприетите от производителя алтернативни мерки да намаляват вероятността от злополука (а именно нежелано движение на асансьорната кабина до крайното горно положение), изискваното съгласно хармонизираните стандарти минимално вертикално разстояние от покрива на кабината до тавана на асансьорната шахта е намалено наполовина, което значително увеличава степента на сериозност на евентуални наранявания. Независимо от това, при спешен случай намиращото се на покрива на кабината лице може да осигури своята безопасност, като заеме легнало положение в оставащата защитена зона, макар че заемането на тази поза би отнело значително повече време при асансьора M33v3, отколкото при друг асансьор, отговарящ на

([3]) Окончателен доклад от 10 декември 2018 г., Спазване на изискванията, „Техническа помощ във връзка с Директива 95/16/ЕО за асансьорите и съответствието на асансьора M33v3 на Orona, като се обръща специално внимание на съществено изискване за безопасност и опазване на здравето 2.2 от приложение I“.

([4]) ОВ C 52, 2.3.2010 г., стр. 5.

([5]) ОВ C 263, 5.11.2009 г., стр. 3.

изискванията на хармонизираните стандарти. Времевият аспект не е бил отчетен нито от производителя, нито от Liftinstituut в контекста на оценката на съответствието за ЕО изследване на типа. При асансьор, проектиран в съответствие с изискванията на хармонизираните стандарти, по-високата защитна зона би осигурила достатъчно свободно пространство или място за спасяване, където да се приклекне, за да се осигури безопасността на лицата, използващи асансьора.

(15) По време на консултацията със заинтересованите страни германският орган поясни аргументите, представени в отправеното до Комисията уведомление за националната мярка и в самата национална мярка.

(16) По отношение на посоченото в съществените изисквания свободно пространство или място за спасяване германският орган заключи, че защитата срещу смачкване при асансьора M33v3 се постига изключително чрез механично защитеното място за спасяване с размери 0,5 m × 0,7 m × 1 m (височина × ширина × дължина). Германският орган също така отбелязва, че Orona счита това решение за равностойно на решението, предвидено в хармонизирания стандарт, защото намаляването на вертикалното разстояние с 0,5 m се компенсира от увеличаване на ширината и дължината на защитеното пространство съответно с 0,1 m и 0,2 m. Германският орган обаче счита, че недостатъкът на асансьора M33v3 не е в намаленото свободно пространство само по себе си, а във времето, което е необходимо на човек, за да осигури своята безопасност (а именно да заеме легнало положение) поради това по-малко пространство, като това може да доведе до сериозни наранявания. Според германския орган преди приемането на националната мярка Orona не е представило доказателства, че времевият аспект не играе никаква роля при безопасността на асансьора M33v3 или че в действителност има достатъчно време за заемане на безопасно положение.

(17) В своите забележки, изпратени по електронна поща на 28 май 2019 г., германският орган уточни, че вертикалното разстояние между покрива на кабината и тавана на асансьорната шахта намалява до 0,5 m само в случай на повреда в спирачката на асансьора. В противен случай, когато някой влезе в асансьорната шахта, асансьорът вече би бил блокиран или спрян на вертикално разстояние от 1,8 m между покрива на кабината и тавана на асансьорната шахта или на разстояние от 1 m, ако и двата предпазни ограничителни изключвателя в електрическата система откажат. Впоследствие обаче германският орган посочи в допълнителните забележки от 29 май 2020 г., че забележките от 28 май 2019 г. относно вертикалните разстояния са погрешни. Вместо това германският орган се позова на оценката на риска, извършена от Orona, в която са предвидени няколко възможни сценария въз основа на различния събития (а именно повреда в спирачката, повреда в контролната система, повреда в предпазния изключвател) и съгласно която до намаляване на вертикалното разстояние до 0,5 m може да се стигне само при настъпване на всички тези събития, взети заедно, а не само при сценария с повреда в спирачката. Освен това германският орган се позова на своите забележки по независимото проучване от 28 февруари 2019 г., в които посочва, че съществуват най-малко три потенциални причини, които могат да доведат до злополука при повреда в електронната спирачна система: I) човешка грешка (например ако инспектиращите служители не активират или деактивират режима на инспекция, въпреки че все още има лице върху покрива на асансьорната кабина), ii) повреда на ограничителния изключвател и iii) повреда в спирачката. По отношение на човешката грешка обаче германският орган потвърди заключението в независимото проучване, че такава грешка не би довела до намаляване на вертикалното разстояние до 0,5 m.

(18) Що се отнася до повредата на ограничителния изключвател, германският орган посочи в своите забележки по независимото проучване от 28 февруари 2019 г., че такъв сценарий е малко вероятен, но не може да бъде напълно изключен. Що се отнася до причината, свързана с повреда в спирачката, германският орган призна, че такава повреда в асансьора би била изключително рядка предвид факта, че Orona е проектирало спирачката като предпазно устройство (спирачка със защитно дублиране, т.е. спирачка, която представлява защитно устройство както срещу нежелано движение на кабината, така и срещу издигане на кабината с твърде голяма скорост), като се има предвид, че предпазните устройства трябва да отговарят на съществените изисквания и да преминат през оценка на съответствието и да им бъде поставена маркировка „CE“ отделно от асансьора. Освен това германският орган посочи, че спирачката в асансьора M33v3 е по-безопасна от тази в асансьорите, отговарящи на техническите спецификации, посочени в стандарта EN 81-1, защото този хармонизиран стандарт изисква спирачките да бъдат сертифицирани като предпазни устройства за асансьори само в конкретни случаи.

(19) При оценката на асансьора M33v3 германският орган прие в полза на Orona, че спирачката на асансьора се поврежда по-рядко, отколкото спирачка без защитно дублиране в асансьор, който е в съответствие със стандарт EN 81-1. Независимо от това германският орган счете, че макар вероятността за повреда в спирачката да е ниска, асансьорът M33v3 не е в съответствие със съществените изисквания, защото не отговаря на принципите за осигуряване на безопасността, посочени в точка 1.1, последно изречение от приложение I към Директива 95/16/ЕО. Съгласно тези принципи отстраняването на рисковете чрез конструктивни мерки е с ясно предимство пред свеждането им до минимум.

(20) Накрая, в допълнителните пояснения, изпратени на Комисията по електронната поща на 28 май 2019 г., германският орган посочи, че при повреда в спирачката не може да бъде спрян нито асансьорът M33v3, нито асансьор, отговарящ на стандарта EN 81-1, и че вероятността от евентуална повреда на буферите е еднаква и за двата асансьора.

2.2. **Позиции и аргументи на Orona**

(21) По време на консултациите Orona посочи, че в съответствие с член 8, параграф 2 от Директива 95/16/ЕО то е оценило съответствието на асансьора със съществените изисквания чрез нотифицирания орган Liftinstituut. В съответствие с приложение V към посочената директива Liftinstituut е извършил ЕО изследване на типа с цел оценка на безопасността на асансьора. ЕО изследването на типа представлява процедура, при която нотифицираният орган установява и удостоверява, че асансьорът модел или асансьор, за който няма разпоредба относно допълнения или варианти, удовлетворява изискванията на Директива 95/16/ЕО. Liftinstituut е издал сертификат за ЕО изследване на типа на 17 юли 2012 г. и го е преразгледал на 15 март 2013 г.

(22) В съответствие с член 8, параграф 2, подточка ii) от Директива 95/16/ЕО и точка 4 от приложение VI към посочената директива нотифицираният орган, избран от монтажника на асансьора, следва да извърши или да организира извършването на окончателната инспекция на асансьора, преди той да бъде пуснат на пазара. Нотифицираният орган трябва да извърши подходящите изпитания и проверки, определени в стандартите, посочени в член 5 от Директива 95/16/ЕО, или еквивалентни изпитания, за да се гарантира съответствието на асансьора със съществените изисквания. Orona избра нотифицирания орган TÜV SÜD за извършване на окончателната инспекция на асансьора M33v3, като TÜV SÜD потвърди съответствието на асансьора M33v3 и издаде сертификата от окончателната инспекция на 7 август 2014 г.

(23) Orona поиска от органите за надзор на пазара в Нидерландия да извършат инспекция на асансьора M33v3 в град Хертогенбос на 20 август 2015 г., като те заключиха, че специфичните технически мерки, предприети от Orona, отговарят на съществените изисквания.

(24) Orona твърди, че германският орган не е уведомил незабавно Комисията за националната мярка в разрез с изискването за това съгласно член 7, параграф 1 от Директива 95/16/ЕО. Макар че националната мярка е приета на 26 ноември 2015 г., Комисията е научила за нея едва посредством жалба на Orona от 11 декември 2015 г. Германският орган е уведомил Комисията за мярката едва на 10 март 2016 г. Според Orona това забавяне е повлияло отрицателно на правото на защита на Orona и на неговата репутация.

(25) Що се отнася до предмета на националната мярка, Orona припомни, че германският орган е пояснил, че „не се съмнява в ЕО изследването на типа като цяло, а само при варианта с най-малкото надпокривно пространство в съчетание с най-малкия асансьор“. Германският орган остана на това мнение до приемането на националната мярка няколко месеца по-късно, която се изразява в забрана на всеки модел асансьор M33v3 с намалено надпокривно пространство, независимо от размера на асансьорната кабина. Поради това Orona счита, че националната мярка не само е необоснована, но е и в разрез с принципа на пропорционалност.

(26) В своите забележки от 18 май 2016 г. Orona припомни, че вместо вниманието да се съсредоточава единствено върху сравнението на модела M33v3 с хармонизираните стандарти по отношение на вертикалното надпокривно пространство, което представлява само един фактор от оценката на безопасността на асансьора, е необходима цялостна оценка на безопасността. В това отношение Orona се позова на документа за изразяване на позиция на *NB*-L — координационната група на нотифицираните органи за Директива 95/16/ЕО от 3 ноември 2009 г., озаглавен „Опасност от смачкване, свободно пространство, критерии“, в който са определени критерии за приемливо свободно пространство, равностойни на критериите, определени в клауза 5.7 от стандарт EN 81-1. Посочените критерии в този документ за изразяване на позиция са основани на комбинацията от свободно вертикално пространство, обема на свободното пространство (с формата на куб) и съчетаването на тези пространства в пространствената област. Същият документ за изразяване на позиция съдържа неизчерпателен списък с допълнителни критерии, които трябва да се вземат предвид при оценката на риска. Тези допълнителни критерии включват предупреждения, ергономичните принципи, честотата на дейностите по поддръжка и непредвидени обстоятелства.

(27) Що се отнася до свободното вертикално пространство между покрива на кабината и тавана на шахтата, в писмо до Orona от 10 юли 2015 г., в което се изразява подкрепа за съображенията на Orona, Liftinstituut посочва, че „гарантираното минимално свободно пространство от 0,5 m като цяло се приема за достатъчно за избягване на опасността от смачкване на човешкото тяло […]. Фактът, че е приемливо да се прилага в асансьори, е отразен и в стандарт EN 81-1:1998 +A3:2009, клауза 5.7.3.3, буква б)“. Във всеки случай в забележките си от 18 май 2016 г. Orona посочи, че блокът над кабината на асансьора M33v3 има същото вертикално пространство (0,5 m) като вертикалното пространство, което се

изисква съгласно стандарт EN 81-1 като място за спасяване под кабината (в шахтата). Що се отнася до обема на свободното пространство (с формата на куб), както е описано в техническите спецификации на асансьора M33v3, обемът на блока над асансьорната кабина е по-голям (0,5 m × 0,7 m × 1,0 m) от минималния обем, който се изисква съгласно стандарт EN 81-1 както като мястото за спасяване над кабината (0,5 m ×0,6 m × 0,8 m), така и като мястото за спасяване под кабината (0,5 m × 0,6 m × 1,0 m). Orona възложи на технологичния център IK4-Ikerlan, специализиран в иновации на продукти, процеси и услуги, да извърши проучване (наричано по-нататък „проучването на IK4-Ikerlan“), което беше изпратено на Комисията на 15 март 2016 г. и което показва, че всички служители по поддръжката, участвали в изпитванията (представителни за обичайното разнообразие при персонала по поддръжката, на възраст между 18 и 65 години и от мъжки пол), се побират в кубичното пространство над асансьорната кабина, за разлика от пространството, оразмерено в съответствие със стандарт EN 81-1.

(28) Съгласно забележките на Orona от 18 май 2016 г. и както е описано в техническите спецификации, изпратени на германския орган преди приемането на националната мярка, асансьорът M33v3 съдържа редица допълнителни и специфични предпазни елементи, които в значителна степен изключват възможността за човешка грешка. Тези елементи включват не само сертифицираното чрез ЕО изследване на типа предпазно устройство, представляващо спирачка със защитно дублиране, но и редица други предпазни елементи, които, взети заедно, правят асансьора дори по-безопасен в сравнение с асансьорите, проектирани в съответствие със стандарт EN 81-1. В това отношение асансьорът включва: i) предупредителен знак, че на покрива на кабината се допуска само едно лице, както и че правилната поза за безопасност, при която се избягва рискът от смачкване, е легнало положение, ii) предпазно устройство, с което се изключва нормалният режим на експлоатация при осъществяване на достъп до покрива на кабината (превключвател при засичане на присъствие), така че кабината да не може да тръгне нагоре, когато върху покрива ѝ се е качил човек, iii) контролна система, която при засичане, че в шахтата е влязъл човек, държи асансьора изключен, докато разположеният на покрива на кабината превключвател за инспекция се превключи в режим на инспекция, iv) допълнителен предпазен ограничителен изключвател в режим на инспекция, който спира асансьора, когато кабината е на 1,8 m от тавана на асансьорната шахта, v) допълнителен краен ограничителен изключвател, който не позволява на кабината да се движи, и vi) телескопична балюстрада, която не позволява нормален режим на експлоатация, ако не е напълно прибрана, и не позволява режим на инспекция, ако не е напълно разгърната.

(29) В своите забележки от 18 май 2016 г. от Orona беше посочено, че в националната мярка германският орган твърди, че на техника на покрива на кабината би отнело „значително повече време“ да заеме легналото положение, което се изисква за осигуряване на безопасността в асансьора, за разлика от заемането на приклекнало положение. Orona посочва, че германският орган не е представил никакви доказателства в подкрепа на това твърдение и че необходимостта от заемане на безопасно положение не представлява специфично изискване съгласно Директива 95/16/ЕО. Освен това след проведена среща между германския орган и Orona на 15 декември 2015 г. в съответствие с национална мярка беше договорено, че Orona ще извърши някои допълнителни изпитания, за да демонстрира допълнително, че асансьорът M33v3 е проектиран по безопасен начин. Поставен беше специален акцент върху начина, по който размерът на покрива на асансьора влияе върху времето за реакция. В това отношение в проучването на IK4-Ikerlan беше установено, че положението, което се заема от служителя по поддръжката, и размерът на асансьора M33v3 не са фактори, които оказват влияние върху времето за реакция. Освен това беше показано, че възрастта и индексът на телесната маса не оказват въздействие върху времето за реакция. В допълнение в проучването на IK4-Ikerlan беше заключено, че фактът, че времето за реакция, необходимо за заемане на клекнало положение в асансьорите в съответствие със стандарт EN 81-20, е средно едва 1,26 секунди, което не оказва влияние върху конкретния потенциален риск, тъй като тази разлика във времето отговаря на разстояние от едва 0,9 m при скорост 0,6 m/s в режим на инспекция. Различните времена на реакция биха могли да са от значение само при повреда на системата за безопасност, например повреда в спирачната система със защитно дублиране. В този сценарий обаче разликата във височината не би била от значение, тъй като евентуална злополука би била фатална както в асансьора M33v3, така и в асансьор, който отговаря на хармонизираните стандарти.

(30) По отношение на времевия аспект Orona посочи, че както е описано в техническото досие, покривът на кабината на асансьора M33v3 е плосък и без препятствия, както и че поради този факт служителят по поддръжката може да заеме безопасно положение по-бързо, като легне върху покрива. Orona изтъкна по-специално, че на покрива на кабината на асансьор, който отговаря на стандарт EN 81-1, е възможно да има много компоненти, които биха попречили да се заеме легнало положение, например въжета и техните принадлежности, като това може да удължи времето за заемане на безопасно легнало положение. Освен това Orona подчерта, че в стандарт EN 81-1 се посочва единствено, че от работното пространство трябва да може да се достигне до безопасното пространство. В асансьора M33v3 обаче работното пространство и безопасното пространство съвпадат, което означава, че ако възникне проблем и лицето трябва да заеме легнало положение, то вече се намира на правилното място, а това намалява необходимото време за заемане на безопасно положение. Разликите в техническите спецификации (а именно препятствията върху покрива на кабината и достъпът до безопасното пространство) между асансьора M33v3 и асансьор, който отговаря на стандарт EN 81-1, бяха пояснени допълнително в писмото на Orona до Комисията от 20 януари 2016 г. и в изпратеното по електронна поща писмо до Комисията на 12 юли 2019 г.

(31) Що се отнася до евентуална повреда в спирачката, в писмото си до Orona от 21 април 2015 г. Liftinstituut обясни, че повредата в спирачката в който и да е асансьор би довела до неконтролирано движение нагоре на празната асансьорна кабина, което в рамките на кратко разстояние би довело до скорост, в резултат на която асансьорната кабина би навлязла в безопасното пространство между покрива на кабината и тавана на шахтата, предвидено за избягване на риска от смачкване, т.е. че кабината би продължила да се движи нагоре в шахтата въпреки че противотежестта се удря в буферите. При асансьор с номинална скорост от 1 m/s кабината би навлязла в изискваното съгласно стандарт EN 81-1 надпокривно пространство от 1 m вследствие на неконтролирано изминаване на разстояние от едва 4 m, т. е. необходимо е да измине съвсем кратко разстояние. Така не би останало свободно пространство, което предполага смачкване с фатален изход за лицето на покрива на кабината. Фактът, че за ускоряването на асансьора до скорост, надхвърляща 115 % от номиналната скорост на асансьора, е необходимо съвсем кратко разстояние, означава, че има вероятност от смачкване на буферите, тъй като тяхната цялост не е гарантирана при скорости над 115 % от номиналната скорост (съгласно стандарт EN 81-1 се изисква буферите да могат да устоят на удар със скорост, която не надхвърля 115 % от номиналната скорост).

(32) В допълнение Orona посочи, че във всеки случай предвиденото свободно пространство (вертикално разстояние от 0,5 m) и времевият аспект не са от значение за сравнението на нивото на безопасност между асансьора M33v3 и техническите спецификации, посочени в стандарта EN 81-1. Както беше обяснено в електронното писмо на Orona до германския орган от 22 април 2015 г., в което е включена и позицията на Liftinstituut, изразена в неговото писмо от 21 април 2015 г., рискът от смачкване би възникнал само при повреда в спирачката. Orona заключи, че ако възникне такава повреда, рискът от смачкване не се предотвратява от начина на проектиране нито на асансьора M33v3, нито на асансьор, отговарящ на стандарт EN 81-1.

(33) В своите забележки до Комисията от 12 юли 2019 г. Orona посочи, че спирачната система със защитно дублиране на асансьора M33v3 във всеки случай е много по-безопасна от спирачната система на асансьор, отговарящ на стандарт EN 81-1, като германският орган призна този факт в забележките си от 28 май 2019 г. За разлика от асансьор, отговарящ на стандарт EN 81-1, вероятността от повреда в спирачката на асансьора M33v3 е изключително малко вероятна, защото спирачката представлява сертифицирано чрез ЕО изследване на типа предпазно устройство за защита от нежелано движение на кабината и от движение на кабината нагоре. Поради това е много по-малка вероятността повреда в спирачката на асансьора M33v3 да доведе до ситуация, в която внезапно и неумишлено да се наложи съответното лице да прибегне до мястото за спасяване на покрива на кабината.

(34) Orona също така посочи, че през 2015 г. опасенията на германския орган са били съсредоточени върху степента на риска. На 16 февруари 2015 г. Orona е предоставило на германския орган оценка на риска, проведена от Orona в съответствие със стандарта ISO/DIS 14798 ([6]) (наричана по-нататък „оценката на риска“), т.е. девет месеца пред приемането на националната мярка. В оценката на риска е заключено, че като се имат предвид предпазните мерки, въведени от Orona, асансьорът M33v3 е безопасен и не са необходими допълнителни действия за намаляване на рисковете, тъй като въз основа на вероятността от увреждане (класифицирана в категории A-F, от които F е с най-ниска степен на вероятност) и степента на сериозност на нараняванията (класифицирана в категории 1-4, от които 4 са най-леките наранявания) е получен резултат „2F“.

(35) По-специално в оценката на риска е заключено, че вероятността от повреда в спирачката (като сертифицирано чрез ЕО изследване на типа предпазно устройство) е толкова малка, че нивото на риск е приемливо. Orona заяви, че при анализа на риска не е обичайно да се отчита повредата на сертифицирани чрез ЕО изследване на типа предпазни устройства поради присъщото им високо ниво на безопасност.

(36) Както е заключено в оценката на риска, няма разлика между асансьора M33v3 и асансьорите, отговарящи на хармонизираните стандарти. Теоретичният сценарий с повреда в спирачката неизменно завършва със смачкване с фатален изход за засегнатия техник, така че не е от значение дали мястото за спасяване над кабината е 0,5 m или 1 m.

(37) На последно място, в своите забележки до Комисията от 18 май 2016 г. Orona изтъкна, че съгласно Директива 95/16/ЕО не се изисква пълно премахване на всеки възможен риск, което просто е невъзможно, а единствено изпълнение на определените в тази директива съществени изисквания, които се гарантират чрез хармонизираните стандарти или равностойни мерки за безопасност. Освен това Orona заяви, че трябва да се демонстрира, че с равностойните мерки за безопасност се постига ниво на безопасност, равностойно на това на мерките, посочени в хармонизираните стандарти, което не предполага стандарт на доказване като изисквания за демонстриране на пълна липса на риск.

([6]) Стандарт ISO 14798, Асансьори, ескалатори и подвижни пътеки — Методология за оценяване и намаляване на риска, международен стандарт, първо издание от 1.3.2009 г.

3. **ОЦЕНКА**

(38) Комисията оцени националната мярка въз основа на пространната консултация с всички съответни страни.

(39) Съгласно член 2, параграф 1 от Директива 95/16/ЕО, която е била в сила към момента на приемане на националната мярка, държавите членки трябва да предприемат всички подходящи мерки, за да гарантират, че асансьорите, които са предмет на тази директива, могат да бъдат пускани на пазара и въвеждани в експлоатация единствено в случай че не застрашават здравето и сигурността на лицата или, когато е уместно, сигурността на вещите, когато те са подходящо монтирани и технически поддържани и се използват за отредената им цел.

(40) В член 3 от Директива 95/16/ЕО се предвижда, че асансьорите, които са предмет на тази директива, следва да удовлетворяват съществените изисквания.

(41) Съгласно член 7, параграф 1 от Директива 95/16/ЕО от държава членка, която констатира, че за даден асансьор има данни, че застрашава безопасността на лицата и, където е уместно, на вещите, се изисква да вземе всички подходящи мерки да го изтегли от пазара, да постави под възбрана пускането му на пазара или въвеждането му в експлоатация, или да ограничи свободното му движение. От втората алинея на този член следва, че държавата членка трябва незабавно да информира Комисията за всякакви мерки от подобен характер, посочвайки причините за това свое решение, и по-специално дали несъответствието в стандартите се дължи на неуспеха да се удовлетворят съществените изисквания, неправилно прилагане на стандартите или недостатъци в самите стандарти.

(42) Съгласно член 8, параграф 2 от Директива 95/16/ЕО преди даден асансьор да бъде пуснат на пазара, се изисква той да е преминал през оценка на качеството от нотифициран орган.

(43) Съществените изисквания са посочени в точка 2.2 от приложение I към Директива 95/16/ЕО, като в тях се предвижда, че асансьорът трябва да бъде проектиран и конструиран така, че когато кабината се намира в едно от своите крайни положения, да се предотвратява рискът от смачкване, както и че тази цел трябва бъде постигната чрез осигуряване на свободно пространство или място за спасяване отвъд крайните положения.

(44) В съответствие с член 5, параграф 2 от Директивата стандарт EN 81-1 е осигурявал презумпция за съответствие с точка 2.2 от приложение I към Директива 95/16/ЕО към момента, в който асансьорът M33v3 е пуснат на пазара.

(45) Orona не е разчитало на хармонизираните стандарти, за да осигури съответствието със съществените изисквания. Вместо това Orona е представило на германския орган алтернативно техническо решение, сертифицирано от Liftinstituut в рамките на процедура за ЕО изследване на типа, пояснено допълнително от Liftinstituut в писмо до германския орган от 12 ноември 2014 г. Въпреки че минималното свободно пространство в рамките на надпокривното пространство се отклонява от изискванията, определени в клауза 5.7.1.1, буква а) от стандарта EN 81-1, в съответствие с издадения от Liftinstituut сертификат за ЕО изследване на типа NL12-400-1002-035-30 rev.2 свободното пространство на покрива на кабината представлява по-голямо минимално свободно пространство (с обем на правоъгълно геометрично тяло) в сравнение с изискванията за минимално свободно пространство в рамките на надпокривното пространство съгласно стандарта EN 81-1, така че да се избегне рискът от смачкване в крайните положения на кабината. В своето писмо от 12 ноември 2014 г. Liftinstituut заяви, че ако въжетата се изплъзнат, докато тяговата макара продължава да се върти нагоре, това свободно пространство ще бъде гарантирано от постоянно фиксирания буфер за противотежестта. Освен това този нотифициран орган заяви, че предвидените от Orona размери на свободното пространство, които са алтернативни на размерите, посочени в стандарта EN 81-1, също така са съвместими със съществените изисквания, когато надеждни допълнителни средства осигуряват по-голямо временно пространство с размери, които отговарят на изискванията на стандарти EN 81-1 и EN 81-21, при условие че рискът от смачкване винаги се неутрализира от постоянно наличното свободно пространство. Тези допълнителни средства, които гарантират по-голямо временно пространство, включват три основни елемента. Първо, поставени са два допълнителни предпазни изключвателя, които са свързани директно в предпазната верига на асансьора, като за допълнителна надеждност те се проверяват от системата, определяща позиционирането на асансьора. Второ, поставена е спирачка със защитно дублиране, преминала през ЕО изследване на типа като предпазно устройство за защита както срещу нежелано движение на кабината, така и срещу издигане на кабината с твърде голяма скорост, като по този начин се постига действителното спиране на асансьора. Трето, осигурено е наблюдение на достъпа до покрива на кабината, при което нормалният режим на експлоатация на асансьора директно се спира, когато се осъществи достъп до покрива на кабината от намиращата се на който и да е етаж врата към асансьора.

(46) В съответствие с член 8, параграф 2, подточка ii) от Директива 95/16/ЕО и приложение V към посочената директива Liftinstituut установи и удостовери ([7]), че надеждността на системата за защита от смачкване на покрива на кабината съгласно проведеното ЕО изследване на типа за асансьора M33v3 е най-малко равностойна на тази на асансьор, отговарящ на изискванията на стандарт EN 81-1. Асансьорът M33v3 се отклонява единствено от размерите за вертикално свободно пространство, определени в клауза 5.7.1.1, буква а) от стандарта EN 81-1. Orona е следвало процедурата за ЕО изследване на типа, предвидена в част Б от приложение V към Директива 95/16/ЕО. В рамките на

([7]) Сертификат за ЕО изследване на типа NL12-400-1002-035-30 rev.2.

тази процедура Orona е обяснило по какъв начин алтернативните технически решения са равностойни на изискванията на стандарт EN 81-1 по отношение на безопасността. Издаденият от Liftinstituut сертификат за ЕО изследване на типа следва документа за изразяване на позиция на *NB*-L, в който се определят общите технически критерии за начина, по който асансьорите с размери на свободното пространство, които се отклоняват от клауза 5.7 на стандарт EN 81-1, все пак могат да бъдат в пълно съответствие със съществените изисквания, предвидени в Директива 95/16/ЕО.

(47) В съответствие с член 8, параграф 2, подточка ii) от Директива 95/16/ЕО и точка 4 от приложение VI към посочената директива TÜV SÜD е издал сертификат от окончателната инспекция, с който декларира, че асансьорът отговаря на изискванията на Директива 95/16/ЕО, след като са извършени подходящите изпитания и проверки на асансьора, преди да бъде пуснат на пазара..

(48) Според германския орган техническото решение, предвидено от Orona, не отговаря на съществените изисквания, най-вече защото асансьорът се отклонява от стандарта EN 81-1, тъй като в него се предвижда вертикално пространство от покрива на кабината до тавана на шахтата от едва 0,5 m вместо 1 m. Германският орган счита, че това не дава достатъчно време на съответното лице да заеме безопасно положение, в случай че другите предпазни мерки не успеят да спрат асансьора на по-голямо разстояние. В националната мярка обаче германският орган не е посочил в кои случаи вертикалното разстояние в асансьора M33v3 би било 0,5 m и съответно в кои случаи възниква риск от смачкване.

(49) Според германския орган алтернативните технически спецификации, прилагани от Orona, не осигуряват равностойно ниво на безопасност, защото дори да намаляват вероятността от злополука (нежелано движение на асансьорната кабина до крайното горно положение), степента на сериозност на евентуалните наранявания очевидно се увеличава от намаляването наполовина на минималното вертикално пространство. При нужда намиращото се на покрива на кабината лице може да осигури своята безопасност, като заеме легнало положение в оставащото място за спасяване, но това изисква повече време, отколкото при асансьор, отговарящ на хармонизираните стандарти.

(50) Що се отнася до свободното място или мястото за спасяване, германският орган счита, че съгласно стандарт EN 81-1 се изисква вертикално разстояние от 1 m в цялото свободно пространство или място за спасяване от покрива на кабината до тавана на шахтата. Този факт се оспорва от Orona, Liftinstituut и Комисията, която в това отношение следва заключенията на независимото проучване. Тъй като обаче германският орган счита, че не вертикалното пространство от 0,5 m само по себе си е несъвместимо със съществените изисквания, а времето, необходимо за заемане на безопасно положение, елементът на вертикалното разстояние като такъв не е нужно да се разглежда по-нататък по отношение на тълкуването на изискванията на стандарт EN 81-1.

(51) Що се отнася до свободното място или мястото за спасяване в асансьор M33v3, след като се премине към режим на инспекция, техникът разполага с минимално работно пространство от 1,8 m (надпокривно пространство за спасяване). По време на консултацията с Комисията обаче германският орган отбеляза трите потенциални причини за злополука в асансьора, които биха могли да доведат до намаляване на вертикалното разстояние на 0,5 m вместо на 1,8 m при изправна работа на асансьора. Измежду тези три причини Orona признава само причината, свързана с повреда в спирачката. Дори в този случай Orona счита, че повредата в спирачката е изключително малко вероятна. Що се отнася до причината, свързана с човешка грешка, германският орган не е взел тази причина под внимание при приемането на националната мярка. В това отношение Orona обясни в своите забележки от 15 януари 2019 г., че няма причина, поради която квалифициран сервизен инженер да настрои асансьора да се движи със скоростта в нормален режим на експлоатация вместо със скоростта в режим на поддръжка. За да може сервизният инженер да свърши своята работа, е изключително важно той да разполага с пълен контрол върху движението на кабината. Ако кабината е в нормален режим на експлоатация, асансьорът не може да спре никъде другаде, освен на етаж, така че да бъдат извършени дейностите по поддръжката. Във всеки случай в клауза 0.3.8 от стандарта EN 81-1 се посочва, че се приема, че персоналът по поддръжката е инструктиран и спазва инструкциите, т.е. че в действителност не се предвижда движение на асансьора със скоростта в нормален режим на експлоатация. Освен това в независимото проучване се отчита, че е изключително малко вероятно персоналът по поддръжката умишлено да заобиколи предпазните елементи, описани в указанията за експлоатация.

(52) Що се отнася до посочената от германския орган трета потенциална причина, която би могла да доведе до намаляване на вертикалното разстояние на 0,5 m поради евентуална повреда в ограничителния изключвател, в своите забележки от 18 май 2016 г. Orona обясни, че техникът се качва на покрива на кабината, надлежно включва режим на инспекция от контролния модул и по този начин само той има контрол върху асансьора. След това техникът придвижва кабината в посока към тавана на шахтата. Контролната система може да откаже. При такава повреда асансьорът продължава да се движи, но със скорост от едва 0,6 m/s (скоростта в режим на инспекция). Скоростта от 1 m/s (скоростта в нормален режим на работа) не би била надхвърлена дори в случай на неконтролирано движение нагоре („НДН“). Вероятността техникът да спре асансьора незабавно в случай на опасност посредством предвидените в

контролния модул два превключвателя за аварийно спиране остава непроменена. Дори техникът да не задейства аварийното спиране поради неясни причини, крайният ограничителен изключвател ще осигури спирането на асансьора с минимално свободно пространство от 1 m без никакъв риск от смачкване. Поради това и в този случай общата вероятност от сериозно нараняване в асансьора M33v3 е близка до нулата и рискът е същият като в асансьор, отговарящ на стандарт EN 81-1. Поради тези причини човешката грешка и повредата в ограничителния изключвател не могат да се считат за причини, които биха могли да доведат до намаляване на вертикалното разстояние на 0,5 m вместо на 1,8 m при изправна работа на асансьора M33v3.

(53) Що се отнася до пълната повреда в спирачна система, спирачката е механично предпазно устройство, преминало през ЕО изследване на типа като предпазно устройство за защита от НДН. Спирачната система представлява предпазна спирачка със защитно дублиране, която подлежи на наблюдение, като всяка спирачка разполага с достатъчна сила, за да спре асансьора сама. При задействане на пружините се отварят и двете спирачни вериги, т.е. в състояние под напрежение електромагнитната спирачка е отворена. При непредвидено спиране на електрозахранването и двете спирачни вериги автоматично се затварят посредством силата на пружините, като по този начин надеждно се осигурява статично задържане или динамично намаляване на скоростта на движещата се асансьорна кабина във всички експлоатационни условия. Поради това пълната повреда на спирачната система в асансьора M33v3 е почти невъзможна.

(54) Освен това *NB*-L заяви, че критериите за приемливо свободно пространство, равностойно на предвиденото в клауза 5.7 от стандарт EN 81-1, са основани на комбинация от свободно вертикално пространство, обем на свободното пространство (с формата на куб) и съчетаването на тези пространства в пространствената област.

(55) Що се отнася до времето, необходимо за заемане на безопасно положение, в съответствие с националната мярка рискът от смачкване в резултат на недостатъчно време за заемане на безопасно положение възниква, когато вертикалното разстояние е 0,5 m. Както обаче е обяснено в съображение 32, вертикалното разстояние в свободното пространство или мястото за спасяване в асансьора M33v3 би било 0,5 m само в случай на повреда в спирачката. Тъй като Orona предостави на германския орган въпросното техническо обяснение преди приемането на националната мярка, по-специално чрез електронна поща, изпратена на 22 април 2015 г., по-подробно ще бъде разгледан единствено сценарият с повреда в спирачката.

(56) Нивото на безопасност, което се осигурява от техническите спецификации в стандарт EN 81-1, и това на асансьора M33v3 могат да бъдат съпоставени само чрез оценка на един и същ сценарий в асансьор, отговарящ на стандарт EN 81-1, и в асансьора M33v3. Както е обяснено по-горе, това означава, че единственият сценарий, който ще бъде разгледан при оценката на риска от смачкване, се отнася до повреда в спирачката във всеки един от двата асансьора. Въз основа на доказателствата, представени от Orona на германския орган преди приемането на мярката, и по-специално писмото на Liftinstituut до Orona от 21 април 2015 г., при повреда в спирачката скоростта на свободно ускорение само след няколко метра вече би предполагала, че скоростта на движение на асансьора и в двата случая би направила невъзможно спирането на асансьорната кабина от буферите и вероятно би довела до смачкване на буферите. В този случай кабината би се ударила в тавана на шахтата и би смачкала всеки, който се намира на покрива на кабината, независимо от наличното вертикално разстояние. Както е обяснено от Liftinstituut в неговото писмо, при повреда в спирачката съществува риск от смачкване и при двата асансьора, тъй като вероятността да се избегне злополука в мястото за спасяване е много малка, независимо от времето, необходимо за заемане на определено положение върху покрива на кабината. По отношение на това в електронното си писмо до Комисията от 28 май 2019 г. германският орган заяви, че при повреда в спирачката не може да бъде спрян нито асансьорът M33v3, нито асансьор, отговарящ на стандарт EN 81-1, а евентуалната повреда в буферите е еднакво вероятна и при двата асансьора.

(57) Поради това може да бъде направен изводът, че времевият аспект, а именно времето, необходимо за заемане на безопасно положение в зависимост от вертикалното разстояние над покрива на кабината, не е от значение за предотвратяването на риска от смачкване.

(58) Освен това, както беше обяснено от Orona и признато от германския орган, спирачката със защитно дублиране, която Orona използва в асансьора M33v3, която винаги представлява сертифицирано чрез ЕО изследване на типа предпазно устройство, е по-безопасна от спирачката, използвана в асансьорите, отговарящи на посочените в стандарт EN 81-1 технически спецификации, според които в повечето случаи не се изисква спирачката да представлява сертифицирано чрез ЕО изследване на типа предпазно устройство.

(59) В действителност съгласно член 3 от Директива 95/16/ЕО предпазните устройства трябва да удовлетворяват съществените изисквания или да предоставят възможността асансьорите, в които те са монтирани, да отговарят на посочените съществени изисквания. Това означава, че спирачната система е преминала през задълбочена независима процедура за оценка на съответствието, както е посочено в член 8, параграф 1, подточка ii) от Директива 95/16/ЕО, и по тази причина върху спирачката е поставена маркировка „CE“ в допълнение към оценката на съответствието на целия асансьор. Всъщност повредата на предпазно устройство представлява ситуация без риск, тъй като е изключително малко вероятна, както е посочено в стандарта ISO 14798, препратка към който се съдържа в съображение 33. Тъй като повредата в спирачката е единственият сценарий, при който безопасното разстояние между покрива на кабината и тавана на шахтата би било намалено под изискването за вертикално разстояние в стандарт EN 81-1, и тъй като повредата в спирачната система е почти невъзможна, асансьорът е по-безопасен от асансьор, отговарящ на стандарт EN 81-1, тъй като за последния няма изискване да бъде оборудван със спирачка със защитно дублиране, която представлява предпазно устройство.

(60) Що се отнася до принципите за осигуряване на безопасността, първо, германският орган не се позовава на тези принципи в националната мярка. Второ, принципите за осигуряване на безопасността не представляват абстрактна концепция, а са свързани със съществените изисквания за безопасност и опазване на здравето и със съвременното технологично равнище към момента, в който асансьорът се пуска на пазара. Това означава, че производителят трябва да предвиди мерки за преодоляване на рисковете, породени от използването на асансьора, като отчита тези елементи. Трето, принципите за осигуряване на безопасността трябва да се считат за еднакво приложими към всеки асансьор. В този случай единственият сценарий, който трябва да бъде разгледан, за да се сравни нивото на безопасност, е повредата в спирачката, а рискът от такава повреда при асансьора M33v3 е изключително малко вероятен, за разлика от случая с асансьор, отговарящ на стандарт EN 81-1.

(61) Що се отнася до рисковете, които не са свързани със спирачната система, в допълнение към извършената от Orona оценка на риска и заключенията от нея, независимото проучване включва оценка на риска въз основа на стандарт EN 81-1 и на техническото решение, използвано в асансьора M33v3, така че да се сравнят нивото на безопасност, което се постига от асансьора M33v3, и това на асансьор, отговарящ на стандарт EN 81-1, по отношение на риска от смачкване. Посоченото в независимото проучване сравнение на нивото на риска от смачкване при прилагане на мерките, определени в стандарта EN 81-1, и при прилагане на алтернативните мерки, предвидени от Orona в асансьора M33v3, доведе до заключението, че при правилна поддръжка на асансьора „алтернативните мерки, предвидени от Orona, постигат ниво на безопасност, което е значително по-високо от предвиденото при прилагане на стандарт EN 81-1“ ([8]). Освен това независимото проучване заключи, че дори при изключително малко вероятния сценарий с неправилна експлоатация на асансьора (поради умишлено отклонение от инструкциите за поддръжка от страна на персонала по поддръжката) асансьорът „категорично постига най-малкото същото ниво на безопасност като предвиденото в стандарта“ ([9]).

4. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

(62) Въз основа на анализа в съображения 38—60 и като се вземат предвид резултатите от независимото проучване, които потвърждават този анализ, може да се заключи, че асансьорът M33v3 отговаря на съществените изисквания. Нивото на безопасност, постигнато от асансьора M33v3, е най-малкото равностойно на нивото на безопасност на асансьор, отговарящ на стандарт EN 81-1, който е осигурявал презумпция за съответствие към момента, в който асансьорът M33v3 е пуснат на пазара. Поради това националната мярка не следва да се счита за обоснована.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Предприетата от Германия мярка, която е приета от централния орган на федералните провинции по отношение на технологиите за безопасност на 26 ноември 2015 г. и за която е отправено уведомление до Комисията на 10 март 2016 г., за забрана на пускането на пазара на асансьор модел M33v3, произвеждан от Orona, Sociedad Cooperativa, Ернани, Испания, не е обоснована.

Член 2

Адресати на настоящото решение са държавите членки.

([8]) Задача 3 — „Сравнителен анализ на техническите спецификации на съответните хармонизирани стандарти“, раздел 7.1.1.
([9]) Задача 3 — „Сравнителен анализ на техническите спецификации на съответните хармонизирани стандарти“, раздел 7.1.2.

Съставено в Брюксел на 24 март 2021 година.

За Комисията
Thierry BRETON
Член на Комисията