BESCHLÜSSE

BESCHLUSS (EU) 2021/534 DER KOMMISSION

vom 24. März 2021

zur Feststellung gemäß Artikel 39 Absatz 1 der Richtlinie 2014/33/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, ob eine Maßnahme Deutschlands im Hinblick auf die Untersagung des Inverkehrbringens eines von Orona hergestellten Aufzugsmodells gerechtfertigt ist oder nicht

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2021) 1863)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2014/33/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Aufzüge und Sicherheitsbauteile für Aufzüge [1], insbesondere auf Artikel 39, Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Am 10. März 2016 teilte die Bundesrepublik Deutschland der Kommission eine Maßnahme mit, die sie am 26. November 2015 gemäß Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie 95/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates [2] (im Folgenden „nationale Maßnahme“) erlassen hatte. Durch diese Maßnahme wurde das Inverkehrbringen des von der Orona Sociedad Cooperativa, Hernani, Spanien hergestellten Aufzugs vom Typ M33v3 (im Folgenden der „Aufzug M33v3“) untersagt, und es wurden Bedingungen für das Inverkehrbringen von Geräten eingeführt.

(2) Die Begründung Deutschlands für den Erlass der nationalen Maßnahme stützte sich auf vorherige Marktüberwachungstätigkeiten der Zentralstelle der Länder für Sicherheitstechnik (im Folgenden die „deutsche Behörde“). Die deutsche Behörde stellte fest, dass der Aufzug M33v3 nicht den grundlegenden Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen des Anhangs I Abschnitt 2.2 der Richtlinie 95/16/EG (im Folgenden „grundlegende Anforderungen“) entspricht.

(3) Das Unternehmen Orona Sociedad Cooperativa (im Folgenden „Orona“) hatte der Kommission bereits am 11. Dezember 2015 seine Einwände gegen die nationale Maßnahme übermittelt und begründet, dass sein innovativer Aufzug vom Typ M33v3 alternative Sicherheitssysteme aufweist, die einem Sicherheitsniveau entsprechen würden, das mindestens gleichwertig mit jedem gemäß den einschlägigen harmonisierten Normen konstruierten Aufzug ist, und somit die grundlegenden Anforderungen erfüllt, und hatte geltend gemacht, dass die deutsche Behörde der Kommission die nationale Maßnahme mitteilen muss.

(4) Im April 2016 nahm die Kommission Konsultationen mit den Mitgliedstaaten und Orona im Hinblick auf eine Bewertung der nationalen Maßnahme auf.

(5) Die Richtlinie 95/16/EG wurde später mit Wirkung vom 20. April 2016 durch die Richtlinie 2014/33/EU neu gefasst und aufgehoben.

(6) Mit Schreiben vom 20. April 2016 forderte die Kommission Orona auf, sich zu der nationalen Maßnahme zu äußern, was Orona mit Schreiben vom 18. Mai 2016 tat, das ausführliche Feststellungen und Nachweise enthielt. Am 9. Juni 2016 fand ein Folgetreffen zwischen der Kommission und Orona statt.

---

[1] ABl. L 96 vom 29.3.2014, S. 251.

[2] Richtlinie 95/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. Juni 1995 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Aufzüge (ABl. L 213 vom 7.9.1995, S. 1).

(7) Mit gesondertem Schreiben vom 20. April 2016 forderte die Kommission auch Liftinstituut, die von Orona gewählte benannte Stelle, die 2012 die Konformität des Aufzugs M33v3 mit der Richtlinie 95/16/EG zertifiziert hatte, zur Stellungnahme auf. Da Liftinstituut der Kommission jedoch bereits in einem Schreiben vom 20. Januar 2016 ausführliche Feststellungen und Nachweise übermittelt hatte, die im Einklang mit der Stellungnahme von Orona standen, legte Liftinstituut keine weiteren wesentlichen Anmerkungen vor.

(8) Bei einer Sitzung der Arbeitsgruppe für die Zusammenarbeit der Verwaltungsbehörden im Bereich Aufzüge am 16. Juni 2016 unter dem Vorsitz der Mitgliedstaaten stellte die deutsche Behörde den Marktüberwachungsbehörden der Mitgliedstaaten die nationale Maßnahme vor. Die Kommission nahm als Mitglied dieser Arbeitsgruppe an der Sitzung teil.

(9) Die Kommission ließ auch eine unabhängige Sachverständigenstudie durchführen (die „unabhängige Studie"). Die unabhängige Studie war ursprünglich am 29. November 2016 in Auftrag gegeben worden und am 9. Februar 2017 nahmen die deutsche Behörde, Orona, der unabhängige Sachverständige und die Kommission an einer örtlichen Prüfung des Aufzugs M33v3 teil. Dieser Vertrag wurde jedoch in der Folge gekündigt und es wurde ein zweiter Sachverständiger herangezogen. Dieser Sachverständige führte die unabhängige Studie durch und legte am 10. Dezember 2018 einen Abschlussbericht ([3]) vor. In diesem Abschlussbericht kam der Sachverständige zu dem Schluss, dass der Aufzug „eindeutig die grundlegende Anforderung gemäß Abschnitt 2 Satz 2 erfüllt, da er zum Zeitpunkt des Einbaus ein der harmonisierten Norm mindestens gleichwertiges Sicherheitsniveau erreicht hat, was die Vermutung der Konformität mit den grundlegenden Gesundheits- und Sicherheitsanforderungen gemäß Abschnitt 2 Satz 2 des Anhangs I der Richtlinie 95/16/EG begründet". Am 17. Dezember 2018 forderte die Kommission die deutsche Behörde, Orona und Liftinstituut auf, zu der unabhängigen Studie Stellung zu nehmen. Bei der Kommission gingen die Stellungnahmen von Liftinstituut am 14. Januar 2019, von Orona am 15. Januar 2019 und von der deutschen Behörde am 28. Februar 2019 ein.

(10) Am 16. Mai 2019 fand ein Treffen zwischen der Kommission, der deutschen Behörde, Orona und Liftinstituut zur Klarstellung der Stellungnahmen statt, die zu der unabhängigen Studie eingegangen waren. Auf Ersuchen der Kommission übermittelte die deutsche Behörde mittels E-Mail vom 28. Mai 2019 Klarstellungen zu den Stellungnahmen zu der unabhängigen Studie. Bei der Kommission gingen Stellungnahmen zu diesen Klarstellungen von Orona am 12. Juli 2019 und von Liftinstituut am 19. Juli 2019 ein.

(11) Am 14. April 2020 forderte die Kommission Orona und die deutsche Behörde auf, zu einer Zusammenfassung der Standpunkte der Parteien und der vorläufigen Bewertung der Kommission Stellung zu nehmen. Alle Stellungnahmen gingen bis zum 29. Mai 2020 ein.

2. STANDPUNKTE UND ARGUMENTATION DER PARTEIEN

2.1. Standpunkt und Argumentation der deutschen Behörde

(12) Die örtlichen deutschen Marktüberwachungsbehörden leiteten im Oktober 2014 Ermittlungen zum Aufzug M33v3 ein. In der Folge übernahm die deutsche Behörde die Ermittlung.

(13) Wie aus der Anmeldung der nationalen Maßnahme bei der Kommission hervorgeht, kam die deutsche Behörde bei einer Dokumentenprüfung im Januar und Februar 2015 und bei der Überprüfung einer Aufzugsanlage in München am 23. März 2015 zu dem Schluss, dass bei dem Aufzugstyp weder die Anforderungen der harmonisierten Norm EN 81-1:1998+A3:2009 ([4]) (im Folgenden „EN 81-1") noch die der EN 81-21:2009 ([5]) (im Folgenden „EN 81-21") (im Folgenden „die harmonisierten Normen") eingehalten werden. Grund dafür ist, dass der geplante Abstand von 0,5 m im Schachtkopf des Aufzugs M33v3 nicht ausreichend ist, da gemäß EN 81-1 ein Abstand von 1 m erforderlich ist. Die deutsche Behörde stellte fest, dass die alternativen Sicherheitsmaßnahmen, die beim Entwurf und Bau des Aufzugs M33v3 ergriffen wurden, nicht dem durch die harmonisierten Normen festgelegten Stand der Technik entsprechen und somit gegen die grundlegenden Anforderungen verstoßen.

(14) Nach Angaben der deutschen Behörde verringern die vom Hersteller ergriffenen alternativen Maßnahmen zwar die Wahrscheinlichkeit eines Unfallereignisses (d. h., dass der Fahrkorb ungewollt in die oberste Endposition fährt), aber der nach den harmonisierten Normen senkrechte Mindestabstand vom Fahrkorbdach zur Schachtkopfdecke ist um die Hälfte verringert, wodurch sich der Schweregrad möglicher Verletzungen erheblich erhöht. Ungeachtet dessen kann sich eine Person im Notfall auf dem Fahrkorbdach in dem verbleibenden Schutzraum liegend in Sicherheit bringen, auch wenn dies beim Aufzug M33v3 deutlich mehr Zeit erfordern würde als bei einem anderen Aufzug,

([3]) Final report of 10 December 2018, Conformance, „Technical support relating to the Lifts Directive 95/16/EC and the compliance of Orona M33v3 lift, focusing on its essential health and safety requirement 2.2 of Annex I" (Abschlussbericht vom 10. Dezember 2018, Konformität, „Technische Unterstützung hinsichtlich der Aufzugsrichtlinie 95/16/EG und der Konformität des Aufzugs Orona M33v3 mit Schwerpunkt auf der grundlegenden Gesundheits- und Sicherheitsanforderungen gemäß Abschnitt 2.2 des Anhangs I").

([4]) ABl. C 52 vom 2.3.2010, S. 5.

([5]) ABl. C 263 vom 5.11.2009, S. 3.

der den Anforderungen der harmonisierten Normen entspricht. Dieser zeitliche Aspekt wurde weder vom Hersteller noch von Liftinstituut im Rahmen der Konformitätsbewertung zur EG-Baumusterprüfung berücksichtigt. In einem Aufzug, der unter Umsetzung der Anforderungen der harmonisierten Normen entworfen ist, würde die größere Höhe des Schutzraums bewirken, dass ausreichend Freiraum oder eine Schutznische vorhanden ist, damit Personen, die den Aufzug benutzen, in die Hocke gehen können und somit ihre Sicherheit gewährleistet ist.

(15) Während der Konsultation mit den betroffenen Parteien erläuterte die deutsche Behörde die in der Anmeldung der nationalen Maßnahme bei der Kommission und in der nationalen Maßnahme selbst dargelegten Argumente.

(16) In Bezug auf den in den grundlegenden Anforderungen genannten Freiraum bzw. die Schutznische kam die deutsche Behörde zu dem Schluss, dass der Schutz gegen Quetschen im Aufzug M33v3 ausschließlich durch den mechanisch abgesicherten Schutzraum mit den Abmessungen 0,5 m × 0,7 m × 1 m (Höhe × Breite × Länge) erreicht wird. Die deutsche Behörde stellt ferner fest, dass Orona diese Lösung als gleichwertig mit der in der harmonisierten Norm beschriebenen Lösung ansieht, da die Verringerung des senkrechten Abstands um 0,5 m durch eine Vergrößerung von Breite und Länge des Schutzraums um 0,1 m bzw. 0,2 m ausgeglichen wird. Die deutsche Behörde ist jedoch der Auffassung, dass die Sicherheitslücke des Aufzugs M33v3 nicht in dem verringerten Freiraum an sich besteht, sondern in der Zeit, die eine Person bedingt durch den verringerten Raum benötigt, um sich in Sicherheit zu bringen (d. h. Einnehmen einer liegenden Position), was zu schweren Verletzungen führen kann. Nach Angaben der deutschen Behörde hat Orona vor dem Erlass der nationalen Maßnahme keinen Nachweis dafür vorgelegt, dass der zeitliche Aspekt bei der Sicherheit des Aufzugs M33v3 keine Rolle spielt bzw. dass ausreichend Zeit für das Einnehmen einer sicheren Position bleibt.

(17) Die deutsche Behörde führte in ihrer per E-Mail vom 28. Mai 2019 übermittelten Stellungnahme aus, dass der senkrechte Abstand zwischen Fahrkorbdach und Schachtkopfdecke nur dann auf 0,5 m verkürzt wird, wenn die Bremse des Aufzugs versagt. Anderenfalls würde der Aufzug, wenn eine Person den Schacht betritt, bereits in dem senkrechten Abstand zwischen Fahrkorbdach und Schachtkopfdecke von 1,8 m oder — wenn die zwei Sicherungsendschalter in der elektrischen Anlage versagen — in einem Abstand von 1 m blockiert oder gestoppt. Die deutsche Behörde hat jedoch in der Folge in einer ergänzenden Stellungnahme vom 29. Mai 2020 darauf hingewiesen, dass die Aussage vom 28. Mai 2019 zu den senkrechten Abständen falsch ist. Die deutsche Behörde verweist stattdessen auf die Risikobewertung von Orona, in der mehrere Fehlermöglichkeiten (namentlich „brake failure, control failure, safety switch failure“ (Bremsversagen, Steuerungsversagen, Sicherheitsschalterversagen)) aufgelistet sind, die letztlich in ihrem Zusammenwirken und nicht nur im Szenario eines „Bremsversagens“ dazu führen können, dass der senkrechte Abstand zwischen Fahrkorbdach und Schachtkopfdecke auf 0,5 m verringert wird. Darüber hinaus verweist die deutsche Behörde auf ihre Stellungnahme zu der unabhängigen Studie vom 28. Februar 2019, in der sie festgestellt hat, dass es mindestens drei mögliche Ursachen für einen Störfall bedingt durch das Versagen des elektronischen Anhaltesystems gibt: i) menschliches Versagen (z. B. das Inspektionspersonal aktiviert nicht den Inspektionsmodus bzw. deaktiviert den Inspektionsmodus, obwohl sich noch eine Person auf dem Fahrkorbdach befindet), ii) Versagen der Endschalter und iii) Versagen der Bremse. Hinsichtlich des menschlichen Versagens bestätigt die deutsche Behörde jedoch die Schlussfolgerung der unabhängigen Studie, dass ein solcher Fehler nicht zu einer Verkürzung des senkrechten Abstands auf 0,5 m führen würde.

(18) In Bezug auf das Versagen der Endschalter führt die deutsche Behörde in ihrer Stellungnahme zu der unabhängigen Studie vom 28. Februar 2019 aus, dass ein solches Szenario zwar unwahrscheinlich ist, aber nicht vollständig ausgeschlossen werden kann. Hinsichtlich des Bremsversagens räumt die deutsche Behörde ein, dass die Wahrscheinlichkeit für ein solches Ereignis äußerst gering ist, da Orona die Bremse als Sicherheitsbauteil ausgelegt hat (als redundante Bremse, d. h. als eine Bremse, die eine Schutzeinrichtung gegen eine unbeabsichtigte Bewegung des Fahrkorbs und gegen Übergeschwindigkeit des aufwärtsfahrenden Fahrkorbs ist), unter Berücksichtigung der Tatsache, dass Sicherheitsbauteile die grundlegenden Anforderungen erfüllen müssen und unabhängig vom Aufzug eine Konformitätsbewertung und CE-Kennzeichnung durchlaufen. Ferner hat die deutsche Behörde erklärt, dass die Bremse des Aufzugs M33v3 sicherer ist als die Bremse in Aufzügen, die den technischen Spezifikationen der Norm EN 81-1 entsprechen, da diese harmonisierte Norm nur in bestimmten Fällen verlangt, dass Bremsen als Sicherheitsbauteile für Aufzüge zertifiziert werden.

(19) Bei der Bewertung des Aufzugs M33v3 ist die deutsche Behörde zugunsten von Orona davon ausgegangen, dass die Bremse des Aufzugs gegenüber einer nicht redundanten Bremse eines Aufzugs nach EN 81-1 seltener versagt. Dennoch ist die deutsche Behörde der Auffassung, dass der Aufzug M33v3 trotz der geringen Wahrscheinlichkeit eines Bremsversagens die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, da er den Grundsätzen für die Integration der Sicherheit nicht entspricht, auf die in Anhang I Abschnitt 1 Unterabschnitt 1 letzter Satz der Richtlinie 95/16/EG verwiesen wird. Gemäß diesen Grundsätzen hat die Beseitigung von Risiken durch konstruktive Maßnahmen eindeutig Vorrang vor einer bloßen Minimierung.

(20) Schließlich erklärte die deutsche Behörde in den zusätzlichen Klarstellungen, die mittels E-Mail vom 28. Mai 2019 an die Kommission übermittelt wurden, dass bei Bremsversagen weder der Aufzug M33v3 noch ein Aufzug nach EN 81-1 gestoppt werden kann und ein mögliches Versagen der Puffer in beiden Fällen gleich wahrscheinlich ist.

2.2. **Standpunkte und Argumentation von Orona**

(21) Während der Konsultation erklärte Orona, dass der Aufzug gemäß Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie 95/16/EG einer Konformitätsbewertung im Hinblick auf die grundlegenden Anforderungen durch die benannte Stelle Liftinstituut unterzogen wurde. Gemäß Anhang V dieser Richtlinie führte Liftinstituut die EG-Baumusterprüfung zur Bewertung der Sicherheit des Aufzugs durch. Die EG-Baumusterprüfung ist das Verfahren, bei dem eine benannte Stelle feststellt und bescheinigt, dass ein Musteraufzug oder ein Aufzug, für den ein Ausbau oder eine Abweichung nicht vorgesehen ist, den Bestimmungen der Richtlinie 95/16/EG entspricht. Liftinstituut stellte die EG-Baumusterprüfbescheinigung am 17. Juli 2012 aus und überarbeitete sie am 15. März 2013.

(22) Gemäß Artikel 8 Absatz 2 Ziffer ii und Anhang VI Abschnitt 4 der Richtlinie 95/16/EG führt eine vom Montagebetrieb gewählte benannte Stelle vor dem Inverkehrbringen die Endabnahme an dem Aufzug durch oder lässt diese durchführen. Die geeigneten Prüfungen und Kontrollen, die in den in Artikel 5 der Richtlinie 95/16/EG genannten Normen festgelegt sind, oder gleichwertige Prüfungen sind von dieser benannten Stelle durchzuführen, um die Konformität des Aufzugs mit den grundlegenden Anforderungen zu gewährleisten. Orona wählte die benannte Stelle TÜV SÜD für die Endabnahme des Aufzugs M33v3 aus. Der TÜV SÜD bestätigte die Konformität des Aufzugs M33v3 und stellte am 7. August 2014 die Endabnahmebescheinigung aus.

(23) Orona bat die Marktüberwachungsbehörden in den Niederlanden am 20. August 2015, eine Inspektion eines Aufzugs M33v3 in der Stadt 's-Hertogenbosch durchzuführen, und diese kamen zu dem Schluss, dass die von Orona ergriffenen spezifischen technischen Maßnahmen die grundlegenden Anforderungen erfüllten.

(24) Orona argumentiert, dass die deutsche Behörde die Kommission entgegen Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie 95/16/EG nicht unverzüglich von der nationalen Maßnahme unterrichtet hat. Die nationale Maßnahme wurde am 26. November 2015 erlassen, aber die Kommission wurde erst durch eine Beschwerde von Orona vom 11. Dezember 2015 davon in Kenntnis gesetzt. Die deutsche Behörde hat die Maßnahme erst am 10. März 2016 bei der Kommission angemeldet. Nach Ansicht von Orona hat diese Verzögerung die Verteidigungsrechte und das Ansehen von Orona beeinträchtigt.

(25) In Bezug auf den Gegenstand der nationalen Maßnahme erinnert Orona daran, dass die deutsche Behörde gegenüber Orona erklärt hat, sie habe „nicht die EG-Baumusterprüfung im Allgemeinen in Zweifel gezogen, sondern nur die Variante mit dem kleinsten Schachtkopf in Verbindung mit dem kleinsten Aufzug". Die deutsche Behörde hielt an diesem Standpunkt fest, bis die nationale Maßnahme mehrere Monate später erlassen wurde, die darin bestand, alle Modelle des Aufzugs M33v3 mit verkürztem Schachtkopf unabhängig von der Größe der Aufzugkabine zu untersagen. Orona ist daher der Ansicht, dass die nationale Maßnahme nicht nur ungerechtfertigt ist, sondern auch einen Verstoß gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit darstellt.

(26) Orona erinnerte in der Stellungnahme vom 18. Mai 2016 daran, dass eine umfassende Sicherheitsbewertung erforderlich ist, anstatt das Modell M33v3 nur in Bezug auf die harmonisierten Normen für die senkrechte Höhe des Schachtkopfs zu vergleichen, da diese nur ein Faktor für die Bewertung der Sicherheit von Aufzügen ist. In diesem Zusammenhang verwies Orona auf das Positionspapier der Koordinierungsgruppe benannter Stellen hinsichtlich der Richtlinie 95/16/EG, der NB-L, vom 3. November 2009 mit dem Titel „Crushing danger, free space, criteria", in dem Kriterien für einen akzeptablen Freiraum festgelegt sind, die den Kriterien in Absatz 5 Nummer 7 der Norm EN 81-1 gleichwertig sind. Die in diesem Positionspapier dargelegten Kriterien beruhen auf einer Kombination aus dem freien senkrechten Raum, einem freien Raumvolumen (Würfel) und der Integration dieser Räume in den Raumbereich. Das Positionspapier enthält eine nicht erschöpfende Liste zusätzlicher Kriterien, die bei einer Risikobewertung zu berücksichtigen sind. Zu diesen zusätzlichen Kriterien gehören Warnungen, ergonomische Grundsätze, Wartungshäufigkeit und unerwartete Umstände.

(27) Hinsichtlich des senkrechten Freiraums zwischen Fahrkorbdach und Schachtkopfdecke erklärte Liftinstituut in einem Schreiben an Orona vom 10. Juli 2015, dass „ein garantierter Mindestfreiraum von 0,5 m allgemein als ausreichend angesehen wird, um eine Gefahr der Quetschung des menschlichen Körpers auszuschließen […]. EN 81-1:1998 +A3:2009, Abschnitt 5.7.3.3 b) ist zu entnehmen, dass dies auch für die Anwendung in Aufzügen akzeptabel ist." Orona führte in der Stellungnahme vom 18. Mai 2016 ohnehin aus, dass der quaderförmige Raum oberhalb des Fahrkorbs des Aufzugs M33v3 einen senkrechten Freiraum (0,5 m) hat, der dem nach EN 81-1 für den Schutzraum unterhalb des

Fahrkorbs (im Schacht) vorgeschriebenen senkrechten Freiraum entspricht. Hinsichtlich des Freiraumvolumens (Würfel) gemäß der Beschreibung in den technischen Spezifikationen für den Aufzug M33v3 ist das Volumen des quaderförmigen Raums oberhalb des Fahrkorbs des Aufzugs (0,5 m × 0,7 m × 1,0 m) größer als das nach EN 81-1 vorgeschriebene Mindestvolumen und zwar sowohl für den Schutzraum oberhalb des Fahrkorbs (0,5 m × 0,6 m × 0,8 m) als auch für den Schutzraum unterhalb des Fahrkorbs (0,5 m × 0,6 m × 1,0 m). Eine von Orona in Auftrag gegebene und am 15. März 2016 der Kommission übermittelte Studie, die von dem auf Produkt-, Prozess- und Dienstleistungsinnovation spezialisierten Technologiezentrum IK4-Ikerlan durchgeführt wurde (im Folgenden „IK4-Ikerlan-Studie"), zeigt, dass alle geprüften Wartungsmitarbeiter (repräsentativ für das übliche Spektrum der Wartungsmitarbeiter mit einem Alter von 18 bis 65 Jahren und männlich) in den Würfel oberhalb des Fahrkorbs des Aufzugs passten, während dies bei dem gemäß EN 81-1 dimensionierten Würfel nicht der Fall war.

(28) Laut der Stellungnahme von Orona vom 18. Mai 2016 und wie in den technischen Spezifikationen beschrieben, die der deutschen Behörde vor Erlass der nationalen Maßnahme übermittelt wurden, verfügt der Aufzug M33v3 über eine Reihe zusätzlicher und spezifischer Sicherheitsmerkmale, die menschliches Versagen im Wesentlichen ausschließen. Zu diesen Merkmalen gehören nicht nur das EG-zertifizierte Sicherheitsbauteil der redundanten Bremse, sondern auch eine Reihe weiterer Sicherheitsmerkmale, die den Aufzug insgesamt noch sicherer machen als einen Aufzug nach EN 81-1. Diesbezüglich enthält der Aufzug i) ein Warnschild mit dem Hinweis, dass nur eine Person auf dem Fahrkorbdach zulässig ist und dass die liegende Position die korrekte Sicherheitsposition ist, um die Quetschgefahr auszuschalten, ii) ein Sicherheitsbauteil zur Abschaltung des Normalbetriebs beim Betreten des Fahrkorbdachs (Erkennungsschalter), das verhindert, dass der Fahrkorb nach oben fährt, wenn das Fahrkorbdach betreten wird, iii) ein Steuerungssystem, das den Aufzug, wenn erkannt wird, dass der Schacht betreten wird, so lange inaktiv hält, bis der Inspektionsmodus durch Betätigen des Inspektionsschalters auf dem Fahrkorbdach eingeschaltet wird, iv) einen zusätzlichen Sicherheitsendschalter für die Inspektion, der den Aufzug stoppt, wenn der Fahrkorb 1,8 Meter von der Schachtkopfdecke entfernt ist, v) einen zusätzlichen Sicherheitsendschalter, der die Bewegung des Fahrkorbs verhindert, und vi) eine Teleskopumwehrung, die den Normalbetrieb verhindert, wenn die Umwehrung nicht vollständig eingefahren ist, und den Inspektionsbetrieb verhindert, wenn die Umwehrung nicht vollständig ausgefahren ist.

(29) Orona verwies in der Stellungnahme vom 18. Mai 2016 darauf, dass die deutsche Behörde in der nationalen Maßnahme geltend mache, dass das Einnehmen einer liegenden Position durch einen Techniker auf dem Dach des Fahrkorbs „erheblich mehr Zeit" in Anspruch nimmt als ein einfaches In-die Hocke-Gehen. Orona führt an, dass diese Behauptung nicht durch irgendeinen von der deutschen Behörde vorgelegten Nachweis belegt worden ist und dass die Notwendigkeit, eine sichere Position anzunehmen, keine spezifische Anforderung der Richtlinie 95/16/EG ist. Darüber hinaus wurde im Anschluss an ein Treffen zwischen der deutschen Behörde und Orona am 15. Dezember 2015 im Einklang mit der nationalen Maßnahme vereinbart, dass Orona einige zusätzliche Tests durchführen würde, um weitere Nachweise für die Sicherheit des Entwurfs des Aufzugs M33v3 zu erbringen. Besonderes Augenmerk wurde auf den Einfluss der Größe des Fahrkorbdachs auf die Reaktionszeit gelegt. Diesbezüglich wurde in der IK4-Ikerlan-Studie festgestellt, dass die Position des Wartungspersonals und die Größe des Aufzugs M33v3 keinen Einfluss auf die Reaktionszeit haben. Ferner wurde gezeigt, dass das Alter und der Körpermasse-Index keine Auswirkungen auf die Reaktionszeit haben. Darüber hinaus kam die IK4-Ikerlan-Studie zu dem Schluss, dass die Tatsache, dass die Reaktionszeit bis zum Einnehmen der Hockstellung in Aufzügen nach EN 81-20 durchschnittlich bei nur 1,26 Sekunden lag, keine Auswirkungen auf das konkrete potenzielle Risiko hat, da dieser zeitliche Unterschied bei einer Inspektionsgeschwindigkeit von 0,6 m/s lediglich 0,9 m entspricht. Die unterschiedlichen Reaktionszeiten könnten nur bei einem Versagen des Sicherheitssystems, z. B. des redundanten Bremssystems, von Relevanz sein. In einem solchen Szenario wäre die unterschiedliche Höhe jedoch unerheblich, da ein Unfall sowohl bei dem Aufzug M33v3 als auch bei einem die harmonisierten Normen erfüllenden Aufzug tödlich wäre.

(30) Hinsichtlich des zeitlichen Aspekts erklärte Orona, dass das Fahrkorbdach des Aufzugs M33v3, wie in den technischen Unterlagen beschrieben, flach und frei von Hindernissen ist und dass das Wartungspersonal daher schneller eine sichere Position flach auf dem Dach liegend einnehmen kann. Orona wies insbesondere darauf hin, dass auf einem Fahrkorbdach eines Aufzugs nach EN 81-1 viele Bauteile im für die liegende Stellung verfügbaren Raum stören können, z. B. Seile und ihre Aufhängungen, was dazu führen kann, dass mehr Zeit benötigt wird, um die sichere liegende Stellung einzunehmen. Darüber hinaus hob Orona hervor, dass in der Norm EN 81-1 lediglich festgelegt sei, dass der Sicherheitsraum vom Arbeitsbereich aus erreichbar sein muss. Beim Aufzug M33v3 fällt der Arbeitsbereich jedoch mit dem Sicherheitsraum zusammen, was bedeutet, dass eine Person, wenn sie bei Auftreten einer Störung in die liegende Stellung gehen muss, bereits am richtigen Ort ist. Dadurch verkürzt sich die Zeit, die benötigt wird, um die sichere Stellung einzunehmen. Die Unterschiede in den technischen Spezifikationen (insbesondere in Bezug auf die Hindernisse auf dem Fahrkorbdach und den Zugang zum Sicherheitsraum) zwischen dem Aufzug M33v3 und einem Aufzug nach EN 81-1 wurden im Schreiben von Orona an die Kommission vom 20. Januar 2016 und in der E-Mail an die Kommission vom 12. Juli 2019 näher erläutert.

(31) Bezüglich des Bremsversagens erklärte Liftinstituut in einem Schreiben an Orona vom 21. April 2015, dass ein Bremsversagen in jedem Aufzug zu einer unkontrollierten Aufwärtsbewegung des leeren Fahrkorbs führen würde. Dies würde innerhalb einer kurzen Fahrstrecke zu einer Geschwindigkeit führen, die zur Folge hätte, dass der Fahrkorb sprunghaft in den Freiraum zwischen dem Fahrkorbdach und der Schachtkopfdecke, durch den die Quetschgefahr ausgeschaltet werden soll, schießt, d. h., der Fahrkorb setzt seine Aufwärtsbewegung im Schacht trotz Aufsetzen des Gegengewichts auf den Puffern fort. Bei einem Aufzug mit einer Nenngeschwindigkeit von 1 m/s wäre ein Schachtkopf von 1 m, wie dieser nach EN 81-1 vorgeschrieben wird, durch die sprunghafte Aufwärtsbewegung des Aufzugs bereits nach einer unkontrollierten Fahrt über nur 4 m verbraucht, d. h., es ist nur eine kurze Fahrstrecke nötig. Es gäbe keinen Freiraum mehr, was dazu führen würde, dass eine Person auf dem Fahrkorbdach tödliche Quetschungen erleiden würde. Die Tatsache, dass nur eine kurze Fahrstrecke erforderlich ist, um den Aufzug auf eine Geschwindigkeit von über 115 % der Nenngeschwindigkeit des Aufzugs zu beschleunigen, bedeutet, dass die Puffer einknicken können, da ihre Unversehrtheit bei einer Geschwindigkeit von mehr als 115 % der Nenngeschwindigkeit nicht mehr gewährleistet ist (nach EN 81-1 müssen die Puffer einer Aufsetzgeschwindigkeit von höchstens 115 % der Nenngeschwindigkeit standhalten).

(32) Darüber hinaus erklärte Orona, dass der Freiraum (senkrechter Abstand von 0,5 m) und der zeitliche Aspekt ohnedies keine Relevanz für den Vergleich des Sicherheitsniveaus zwischen dem Aufzug M33v3 und den technischen Spezifikationen der Norm EN 81-1 haben. Wie in der E-Mail von Orona an die deutsche Behörde vom 22. April 2015 erläutert, in der der Standpunkt von Liftinstituut in seinem Schreiben vom 21. April 2015 berücksichtigt wurde, würde es nur bei einem Bremsversagen zu einer Quetschgefahr kommen. Orona kam zu dem Schluss, dass in diesem Fall die Quetschgefahr weder durch den Entwurf des Aufzugs M33v3 noch durch den Entwurf eines Aufzugs nach EN 81-1 ausgeschaltet wird.

(33) Orona wies in der Stellungnahme an die Kommission vom 12. Juli 2019 darauf hin, dass das redundante Bremssystem des Aufzugs M33v3 in jedem Fall weitaus sicherer ist als das Bremssystem eines Aufzugs gemäß der Norm EN 81-1, was die deutsche Behörde in ihrer Stellungnahme vom 28. Mai 2019 eingeräumt habe. Ein Bremsversagen ist beim Aufzug M33v3 im Unterschied zu einem Aufzug nach EN 81-1 ein äußerst unwahrscheinliches Ereignis, da es sich bei der Bremse des Aufzugs M33v3 um ein EG-zertifiziertes Sicherheitsbauteil handelt, das Schutzeinrichtung für eine unbeabsichtigte Bewegung des Fahrkorbs und für den aufwärtsfahrenden Fahrkorb gegen Übergeschwindigkeit ist. Daher ist die Wahrscheinlichkeit deutlich geringer, dass ein Versagen der Bremse beim Aufzug M33v3 zu einer Situation führt, in der sich eine Person plötzlich und unbeabsichtigt im Freiraum auf dem Fahrkorbdach in Sicherheit bringen muss.

(34) Orona wies ferner darauf hin, dass sich die Bedenken der deutschen Behörde im Jahr 2015 auf die Frage des Risikos konzentrierten. Orona legte der deutschen Behörde am 16. Februar 2015, neun Monate vor Erlass der nationalen Maßnahme, eine Risikobewertung vor, die von Orona gemäß der Norm ISO/DIS 14798 ([6]) durchgeführt wurde (im Folgenden die „Risikobewertung"). In der Risikobewertung wurde festgestellt, dass der Aufzug M33v3 angesichts der von Orona ergriffenen Schutzvorkehrungen sicher ist und keine weiteren Maßnahmen zur Risikominderung ergriffen werden müssen; das Risiko des Aufzugs wurde mit „2F" bewertet, unter Berücksichtigung der Wahrscheinlichkeit eines Schadens (Einstufung A-F, wobei F die geringste Wahrscheinlichkeit ist) und des Schweregrads einer Verletzung (1-4, wobei 4 die geringste Verletzung ist).

(35) Insbesondere wird in der Risikobewertung festgestellt, dass die Wahrscheinlichkeit eines Versagens der Bremse (als EG-zertifiziertes Sicherheitsbauteil) so gering ist, dass das Risikoniveau akzeptabel ist. Orona erklärte, dass es in einer Risikoanalyse nicht üblich ist, das Versagen von EG-zertifizierten Sicherheitsbauteilen zu berücksichtigen, da sie ein hohes Eigensicherheitsniveau haben.

(36) Wie in der Risikobewertung festgestellt, besteht kein Unterschied zwischen dem Aufzug M33v3 und Aufzügen gemäß den harmonisierten Normen. Das theoretische Szenario eines Bremsversagens verläuft für den betroffenen Techniker aufgrund des ungehinderten Quetschvorgangs immer tödlich, und es ist daher unerheblich, ob der Schutzraum oberhalb des Fahrkorbs 0,5 m oder 1 m hoch ist.

(37) Schließlich weist Orona in der Stellungnahme an die Kommission vom 18. Mai 2016 darauf hin, dass die Richtlinie 95/16/EG nicht die vollständige Beseitigung aller Risiken vorschreibt (was einfach unmöglich ist), sondern nur die Einhaltung der in dieser Richtlinie festgelegten grundlegenden Anforderungen, die durch harmonisierte Normen oder gleichwertige Sicherheitsmaßnahmen gewährleistet sind. Ferner erklärte Orona, dass für die gleichwertigen Sicherheitsmaßnahmen der Nachweis erbracht werden muss, dass sie ebenso sicher sind wie die Maßnahmen, die in den harmonisierten Normen widergespiegelt werden, was nicht das gleiche Beweismaß ist wie der Nachweis einer völligen Risikolosigkeit.

([6]) ISO 14798, Aufzüge, Fahrtreppen und Fahrsteige — Verfahren zur Risikobeurteilung und -minderung, Internationale Norm, 1. Ausgabe 1.3.2009.

3. **BEWERTUNG**

(38) Die Kommission hat die nationale Maßnahme auf der Grundlage der umfassenden Konsultation aller betroffenen Parteien bewertet.

(39) Gemäß Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie 95/16/EG in der zum Zeitpunkt des Erlasses der nationalen Maßnahme geltenden Fassung haben die Mitgliedstaaten alle erforderlichen Maßnahmen dafür zu treffen, dass Aufzüge, für die diese Richtlinie gilt, nur in Verkehr gebracht und in Betrieb genommen werden, wenn sie die Sicherheit und Gesundheit von Personen und gegebenenfalls die Sicherheit von Gütern nicht gefährden können, sofern sie sachgemäß eingebaut und gewartet sowie bestimmungsgemäß betrieben werden.

(40) Gemäß Artikel 3 der Richtlinie 95/16/EG müssen Aufzüge im Sinne dieser Richtlinie die grundlegenden Anforderungen erfüllen.

(41) Gemäß Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie 95/16/EG hat ein Mitgliedstaat, der feststellt, dass ein Aufzug die Sicherheit und Gesundheit von Personen und gegebenenfalls die Sicherheit von Gütern gefährden kann, alle zweckdienlichen Maßnahmen zu treffen, um den Aufzug aus dem Verkehr zu ziehen, das Inverkehrbringen und die Inbetriebnahme zu verbieten oder den freien Verkehr für diesen Aufzug einzuschränken. Aus dem zweiten Unterabsatz dieses Artikels ergibt sich, dass der Mitgliedstaat die Kommission unverzüglich über jede derartige Maßnahme zu unterrichten hat und dabei die Gründe für seine Entscheidung nennen muss, insbesondere, ob die Abweichung von den Anforderungen auf die Nichterfüllung der grundlegenden Anforderungen, die mangelhafte Anwendung von Normen oder auf Mängel der Normen selbst zurückzuführen ist.

(42) Gemäß Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie 95/16/EG muss ein Aufzug vor dem Inverkehrbringen einer Konformitätsbewertung durch eine benannte Stelle unterzogen worden sein.

(43) Die grundlegenden Anforderungen sind in Abschnitt 2.2 des Anhangs I der Richtlinie 95/16/EG dargelegt, wonach der Aufzug so zu entwerfen und zu bauen ist, dass Quetschgefahren in den Endstellungen des Fahrkorbs ausgeschaltet werden, und dass dieses Ziel erreicht ist, wenn sich jenseits der Endstellungen ein Freiraum bzw. eine Schutznische befindet.

(44) Gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Richtlinie hat EN 81-1 zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Aufzugs M33v3 die Vermutung der Konformität mit Abschnitt 2.2 des Anhangs I der Richtlinie 95/16/EG ausgelöst.

(45) Orona stützte sich nicht auf harmonisierte Normen, um eine Konformität mit den grundlegenden Anforderungen zu erreichen. Stattdessen legte Orona der deutschen Behörde eine alternative technische Lösung vor, die von Liftinstituut im Rahmen des EG-Baumusterprüfverfahrens zertifiziert und von Liftinstituut in einem Schreiben an die deutsche Behörde vom 12. November 2014 weiter klargestellt wurde. Auch wenn der Mindestfreiraum im Schachtkopf von den Anforderungen abweicht, die in Abschnitt 5.7.1.1 Buchstabe a der Norm EN 81-1 festgelegt sind, so ist gemäß der EG-Baumusterprüfbescheinigung NL12-400-1002-035-30 Rev. 2, die von Liftinstituut ausgestellt wurde, der Freiraum auf dem Fahrkorb ein größerer Mindestfreiraum (Quadervolumen) als der gemäß EN 81-1 zur Ausschaltung von Quetschgefahren in den Endstellungen des Fahrkorbs erforderliche Mindestfreiraum in der Schachtgrube. Liftinstituut teilte in seinem Schreiben vom 12. November 2014 mit, dass für den Fall, dass die Seile wegrutschen, wenn die Treibscheibe weiter nach oben dreht, dieser Freiraum durch den dauerhaft angebrachten Gegengewichtspuffer gewährleistet wird. Darüber hinaus erklärte die benannte Stelle, dass die Abmessungen des Freiraums des Aufzugs von Orona, die eine Alternative zu den in EN 81-1 festgelegten Abmessungen darstellen, auch mit den grundlegenden Anforderungen vereinbar sind, wenn zuverlässige Zusatzeinrichtungen für einen größeren temporären Raum mit Abmessungen sorgen, die die Anforderungen der Normen EN 81-1 und EN 81-21 erfüllen, sofern die Quetschgefahr immer durch den dauerhaft verfügbaren Freiraum abgedeckt ist. Solche Zusatzeinrichtungen, die einen größeren temporären Raum gewährleisten, umfassen die folgenden drei Hauptelemente: erstens die Verwendung von zwei zusätzlichen Sicherheitskontakten, die direkt auf die Sicherheitsschaltung des Aufzugs wirken und durch das Positionsmesssystem des Aufzugs überprüft werden, um für zusätzliche Zuverlässigkeit zu sorgen, zweitens eine zuverlässige redundante Bremse als EG-zertifiziertes Sicherheitsbauteil, die als Schutzeinrichtung gegen eine unbeabsichtigte Bewegung des Fahrkorb und gegen Übergeschwindigkeit des aufwärtsfahrenden Fahrkorbs dient, und drittens eine Überwachung des Betretens des Fahrkorbdachs, die den Normalbetrieb des Aufzugs unmittelbar unterbricht, wenn eine Person das Fahrkorbdach über eine Schachttür betritt.

(46) Gemäß Artikel 8 Absatz 2 Ziffer ii und Anhang V der Richtlinie 95/16/EG hat Liftinstituut festgestellt und bescheinigt ([7]), dass durch die EG-Baumusterprüfung für den Aufzug M33v3 nachgewiesen wird, dass das Schutzsystem hinsichtlich der Quetschgefahr auf dem Fahrkorbdach mindestens ebenso zuverlässig ist wie das eines Aufzugs, der die Anforderungen der Norm EN 81-1 erfüllt. Der Aufzug M33v3 weicht nur in der senkrechten

([7]) EG-Baumusterprüfbescheinigung NL12-400-1002-035-30 Rev. 2.

Abmessung des Freiraums ab, die in Klausel 5.7.1.1 Buchstabe a der Norm EN 81-1 dargelegt sind. Orona hat das Verfahren der EG-Baumusterprüfung gemäß Anhang V Teil B der Richtlinie 95/16/EG angewandt. Im Rahmen dieses Verfahrens erläuterte Orona, inwiefern die alternativen technischen Lösungen den Anforderungen der Norm EN 81-1 in Bezug auf die Sicherheit gleichwertig sind. Die von Liftinstituut ausgestellte EG-Baumusterprüfbescheinigung folgt dem Positionspapier der NB-L, das allgemeine technische Kriterien dafür festlegt, wie Aufzüge mit Freiraumabmessungen, die von den in Abschnitt 5.7 der Norm EN 81-1 vorgegebenen abweichen, dennoch vollständig den grundlegenden Anforderungen der Richtlinie 95/16/EG entsprechen können.

(47) Im Einklang mit Artikel 8 Absatz 2 Ziffer ii und Anhang VI Abschnitt 4 der Richtlinie 95/16/EG stellte der TÜV SÜD eine Endabnahmebescheinigung aus, die bestätigt, dass der Aufzug die Anforderungen der Richtlinie 95/16/EG erfüllt, nachdem die geeigneten Kontrollen und Prüfungen des Aufzugs vor dem Inverkehrbringen durchgeführt wurden.

(48) Laut der deutschen Behörde erfüllt die von Orona umgesetzte technische Lösung nicht die grundlegenden Anforderungen, insbesondere da der Aufzug bezüglich der Norm EN 81-1 insofern abweicht, als er nur einen senkrechten Abstand von 0,5 m anstelle von 1 m vom Fahrkorbdach bis zur Schachtkopfdecke aufweist. Die deutsche Behörde ist der Auffassung, dass dies dann, wenn andere Schutzmaßnahmen den Aufzug nicht in größerem Abstand stoppen, einer Person nicht genügend Zeit lässt, um eine sichere Position einzunehmen. Die deutsche Behörde hat jedoch in der nationalen Maßnahme nicht angegeben, in welchen Fällen der senkrechte Abstand des Aufzugs M33v3 0,5 m wäre und in welchen Fällen folglich eine Quetschgefahr bestünde.

(49) Nach Angaben der deutschen Behörde liefern die von Orona angewandten alternativen technischen Spezifikationen kein gleichwertiges Sicherheitsniveau, da sie zwar die Unfallwahrscheinlichkeit verringern (Fahrkorb fährt ungewollt in die oberste Endposition), der Schweregrad möglicher Verletzungen aber eindeutig dadurch erhöht wird, dass der senkrechte Mindestabstand um die Hälfte verringert wird. Eine Person, die sich auf dem Fahrkorbdach befindet, kann ihre Sicherheit im Notfall dadurch gewährleisten, dass sie im verbleibenden Schutzraum eine liegende Position einnimmt; dies nimmt mehr Zeit in Anspruch als bei einem Aufzug, der den harmonisierten Normen entspricht.

(50) In Bezug auf den Freiraum bzw. die Schutznische ist die deutsche Behörde der Auffassung, dass EN 81-1 einen senkrechten Abstand von 1 m im Freiraum bzw. der Schutznische insgesamt vom Fahrkorbdach bis zur Schachtkopfdecke verlangt. Diese Tatsache wird von Orona, Liftinstituut und der Kommission bestritten, die sich den entsprechenden Schlussfolgerungen der unabhängigen Studie anschließt. Da die deutsche Behörde jedoch nicht den senkrechten Abstand von 0,5 m als unvereinbar mit den grundlegenden Anforderungen betrachtet, sondern die Zeit, die benötigt wird, um eine sichere Position einzunehmen, muss das Element des senkrechten Abstands als solches hinsichtlich der Auslegung der Anforderungen der Norm EN 81-1 nicht weiter ausgeführt werden.

(51) In Bezug auf den Freiraum bzw. die Schutznische im Aufzug M33v3 verfügt der Techniker nach Einschalten des Inspektionsmodus über einen Arbeitsbereich von mindestens 1,8 m (oberer Schutzraum). Die deutsche Behörde hat jedoch in der Konsultationsphase der Kommission die drei möglichen Ursachen für einen Vorfall im Aufzug genannt, die dazu führen könnten, dass der senkrechte Abstand von 1,8 m auf 0,5 m verkürzt wird, wenn der Aufzug ordnungsgemäß arbeitet. Von diesen drei Ursachen erkennt Orona nur das Bremsversagen an. Selbst in diesem Fall hält Orona ein Bremsversagen für sehr unwahrscheinlich. Was menschliches Versagen betrifft, so hat die deutsche Behörde diese Ursache beim Erlass der nationalen Maßnahme nicht berücksichtigt. In diesem Zusammenhang erläuterte Orona in der Stellungnahme vom 15. Januar 2019, dass für einen qualifizierten Servicetechniker kein Anreiz besteht, den Aufzug mit normaler Betriebsgeschwindigkeit statt im Wartungsmodus zu fahren. Für den Servicetechniker ist es zur Durchführung seiner Arbeit von größter Bedeutung, dass er die vollständige Kontrolle über die Bewegung des Fahrkorbs hat. Befindet sich der Aufzug im Normalbetrieb, kann der Aufzug zur Durchführung der Wartungsarbeiten nicht an einem anderen gewünschten Ort als an einer Schachtöffnung gestoppt werden. In jedem Fall heißt es in Abschnitt 0.3.8 der Norm EN 81-1, dass unterstellt wird, dass das Wartungspersonal eingewiesen ist und entsprechend den Anweisungen arbeitet, was bedeutet, dass das Fahren des Aufzugs mit normaler Betriebsgeschwindigkeit nicht ernsthaft vorhersehbar ist. Darüber hinaus wird in der unabhängigen Studie ausgeführt, dass die Wahrscheinlichkeit, dass das Wartungspersonal die in den Betriebsanweisungen beschriebenen Sicherheitsmerkmale bewusst umgeht, äußerst gering ist.

(52) In Bezug auf die dritte von der deutschen Behörde genannte mögliche Ursache, nämlich dass der senkrechte Abstand aufgrund eines möglichen Versagens der Endschalter auf 0,5 m reduziert wird, erläuterte Orona in der Stellungnahme vom 18. Mai 2016, dass der Techniker auf dem Fahrkorbdach steht, ordnungsgemäß auf dem Steuergerät in den Inspektionsmodus umschaltet und damit die alleinige Kontrolle über den Aufzug übernimmt. Der Techniker bewegt dann den Fahrkorb im Schacht nach oben. Das Steuerungssystem kann versagen. Bei einem solchen Versagen bewegt sich der Aufzug weiterhin, jedoch nur mit 0,6 m/s (Inspektionsgeschwindigkeit). Selbst im Fall einer unkontrollierten Aufwärtsbewegung des Fahrkorbs würde die Geschwindigkeit von 1 m/s

(Geschwindigkeit des Normalbetriebs) nicht überschritten. Die Möglichkeit, dass der Techniker den Aufzug im Gefahrenfall sofort durch die Betätigung der zwei Notendschalter auf dem Steuergerät anhält, bleibt unverändert erhalten. Selbst wenn der Techniker den Nothalt aus nicht feststellbaren Gründen nicht auslöst, gewährleisten die Sicherheitsendschalter, dass der Aufzug bei einem Mindestfreiraum von 1 m anhält, sodass keine Quetschgefahr eintritt. Daher liegt auch in diesem Fall die Gesamtwahrscheinlichkeit einer schweren Verletzung im Aufzug M33v3 nahe null, und das Risiko ist dasselbe wie bei einem Aufzug, der der Norm EN 81-1 entspricht. Aus diesen Gründen können menschliches Versagen und ein Versagen der Endschalter nicht als Ursachen dafür angesehen werden, dass der senkrechte Abstand von 1,8 m auf 0,5 m verkürzt wird, wenn der Aufzug M33v3 ordnungsgemäß arbeitet.

(53) Was das vollständige Versagen des Bremssystems anbetrifft, so handelt es sich bei der Bremse um eine mechanische Sicherheitseinrichtung, die ein EG-zertifiziertes Sicherheitsbauteil zum Schutz gegen die unkontrollierte Aufwärtsbewegung des Fahrkorbs ist. Die Bremse ist eine überwachte, redundante Sicherheitsbremse und jede Bremse hat ausreichend Kraft, um den Aufzug allein anzuhalten. Beide Bremskreise bremsen, wenn die Federn betätigt werden, d. h., im aktiven Betriebszustand ist die elektromagnetische Bremse offen. Bei einem unvorhersehbaren Stromausfall schließen beide Bremskreise automatisch, ausgelöst durch Federkraft, sodass ein statisches Halten oder eine dynamische Abbremsung des sich bewegenden Aufzugfahrkorbs in jeder Betriebssituation zuverlässig gewährleistet ist. Daher ist ein vollständiges Versagen der Bremsanlage im Aufzug M33v3 nahezu unmöglich.

(54) Darüber hinaus erklärte die NB-L, dass die Kriterien für einen akzeptablen Freiraum, der dem in EN 81-1 Abschnitt 5.7 darlegten Raum gleichwertig ist, auf einer Kombination aus senkrechtem Freiraum, Freiraumvolumen (Würfel) und der Integration dieser Räume in den Raumbereich beruhen.

(55) In Bezug auf die Zeit, die eine Person benötigt, um eine sichere Position einzunehmen, besteht gemäß der nationalen Maßnahme eine Quetschgefahr, da die Zeit für das Einnehmen einer sicheren Position nicht ausreicht, wenn der senkrechte Abstand 0,5 m beträgt. Wie in Erwägungsgrund 32 erläutert, hätte der Freiraum bzw. die Schutznische im Aufzug M33v3 jedoch nur dann einen senkrechten Abstand von 0,5 m, wenn die Bremse versagt. Da Orona der deutschen Behörde diese technische Erklärung vor dem Erlass der nationalen Maßnahme, insbesondere in der E-Mail vom 22. April 2015, vorgelegt hat, ist das Szenario eines Bremsversagens das einzige, das weiter geprüft wird.

(56) Das Sicherheitsniveau, das die technischen Spezifikationen der Norm EN 81-1 und der Aufzug M33v3 liefern, kann nur dann verglichen werden, wenn dasselbe Szenario in einem Aufzug, der der Norm EN 81-1 entspricht, und im Aufzug M33v3 bewertet wird. Dies bedeutet, dass, wie oben erläutert, das einzige Szenario, das hinsichtlich der Bewertung der Quetschgefahr zu berücksichtigen ist, ein Bremsversagen in beiden betrachteten Aufzügen ist. Auf der Grundlage der Nachweise, die Orona der deutschen Behörde vor dem Erlass der Maßnahme vorgelegt hat, insbesondere des Schreibens von Liftinstituut an Orona vom 21. April 2015, würde eine freie Beschleunigung von nur wenigen Metern bereits bedeuten, dass es, bedingt durch die Fahrgeschwindigkeit beider Aufzüge, unmöglich sei, dass die Puffer den Fahrkorb stoppen würden und infolgedessen die Puffer wahrscheinlich einknicken würden. In diesem Fall würde der Fahrkorb gegen die Schachtdecke prallen und jede Person einquetschen, die sich auf dem Fahrkorbdach befindet, unabhängig vom verfügbaren senkrechten Abstand. Wie Liftinstituut in seinem Schreiben erläuterte, besteht bei einem Versagen der Bremsen bei beiden Aufzügen eine Quetschgefahr, da die Wahrscheinlichkeit, dass aufgrund des Schutzraums ein Unfall vermieden werden könnte, sehr gering ist, unabhängig von der Zeit, die erforderlich ist, um eine bestimmte Position auf dem Fahrkorbdach einzunehmen. Diesbezüglich führte die deutsche Behörde in ihrer E-Mail vom 28. Mai 2019 an die Kommission aus, dass bei einem Bremsversagen weder der Aufzug M33v3 noch ein Aufzug nach EN 81-1 gestoppt werden kann und ein mögliches Versagen der Puffer in beiden Fällen gleich wahrscheinlich ist.

(57) Daraus lässt sich folgern, dass der zeitliche Aspekt, d. h. die Zeit, die benötigt wird, um eine sichere Position in Bezug auf den vertikalen Abstand im Fahrkorbdach einzunehmen, keine Rolle spielt, um die Quetschgefahr auszuschalten.

(58) Darüber hinaus ist, wie von Orona erläutert und von der deutschen Behörde eingeräumt, die redundante Bremse, die Orona im Aufzug M33v3 verwendet, ein EG-zertifiziertes Sicherheitsbauteil und sicherer als die Bremse, die in Aufzügen verwendet wird, die den technischen Spezifikationen der Norm EN 81-1 entsprechen, die in den meisten Fällen kein EG-zertifiziertes Sicherheitsbauteil vorschreiben.

(59) Gemäß Artikel 3 der Richtlinie 95/16/EG muss ein Sicherheitsbauteil die grundlegenden Anforderungen erfüllen oder es den Aufzügen, in die es eingebaut wird, ermöglichen, die grundlegenden Anforderungen zu erfüllen. Das bedeutet, dass das Bremssystem einem gründlichen unabhängigen Konformitätsbewertungsverfahren gemäß Artikel 8 Absatz 1 Ziffer ii der Richtlinie 95/16/EG unterzogen wurde und damit zusätzlich zur Konformitätsbewertung des gesamten Aufzugs eine CE-Kennzeichnung trägt. Das Versagen eines Sicherheitsbauteils stellt in der Tat keine Risikosituation dar, da ein solches Versagen äußerst unwahrscheinlich ist, wie in der in Erwägungsgrund 33 genannten ISO-Norm 14798 dargelegt ist. Da das Bremsversagen das einzige Szenario ist, bei dem der Schutzraum zwischen dem Fahrkorbdach und dem Schacht auf einen senkrechten Abstand verkürzt würde, der geringer als in der Norm EN 81-1 vorgeschriebene Abstand ist, und das Versagen des Bremssystems nahezu unmöglich ist, ist der Aufzug sicherer als ein Aufzug nach EN 81-1, da ein solcher Aufzug nicht mit einer redundanten Bremse, die ein Sicherheitsbauteil ist, ausgestattet werden muss.

(60) Was die Grundsätze für die Integration der Sicherheit anbetrifft, so hat die deutsche Behörde erstens in der nationalen Maßnahme nicht auf diese Grundsätze verwiesen. Zweitens sind die Grundsätze der Integration der Sicherheit kein abstraktes Konzept, sondern stehen im Zusammenhang mit den grundlegenden Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen und dem Stand der Technik zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Aufzugs. Das bedeutet, dass die mit dem Aufzug verbundenen Risiken vom Hersteller unter Berücksichtigung dieser Elemente angegangen werden müssen. Drittens sind die Grundsätze der Integration der Sicherheit als auf jeden Aufzug gleichermaßen anwendbar anzusehen. Im vorliegenden Fall ist das einzige Szenario, das für einen Vergleich des Sicherheitsniveaus herangezogen werden kann, das Bremsversagen, und das Risiko eines solchen Versagens im Aufzug M33v3 ist im Gegensatz zu einem Aufzug nach EN 81-1 äußerst gering.

(61) Hinsichtlich der nicht in Verbindung mit dem Bremssystem stehenden Risiken enthält die unabhängige Studie zusätzlich zu der von Orona durchgeführten Risikobewertung und deren Schlussfolgerungen eine Risikobewertung auf der Grundlage der Norm EN 81-1 und der im Aufzug M33v3 eingesetzten technischen Lösung, bei der das Sicherheitsniveau des Aufzugs M33v3 und eines Aufzugs nach EN 81-1 in Bezug auf die Quetschgefahr verglichen werden. Ein Vergleich des Niveaus der Quetschgefahr bei Anwendung der in EN 81-1 festgelegten Maßnahmen und bei Anwendung der von Orona im M33v3-Aufzug vorgesehenen alternativen Maßnahmen führte in der unabhängigen Studie zu der Schlussfolgerung, dass, wenn der Aufzug wie vorgesehen gewartet wird, „mit den von Orona bereitgestellten alternativen Maßnahmen ein Sicherheitsniveau erreicht wird, das deutlich über dem bei Anwendung der Norm EN 81-1 erreichten Sicherheitsniveau liegt“ ([8]). Darüber hinaus kam die unabhängige Studie zu dem Schluss, dass der Aufzug selbst in dem äußerst unwahrscheinlichen Fall eines Missbrauchs (bei einer absichtlichen Abweichung von den Wartungsanweisungen durch das Wartungspersonal) „mindestens das gleiche Sicherheitsniveau wie die Norm erreicht“ ([9]).

4. **SCHLUSSFOLGERUNG**

(62) Auf der Grundlage der Analyse in den Erwägungsgründen 38 bis 60 und unter Berücksichtigung der Ergebnisse der unabhängigen Studie, die diese Analyse bestätigt, kann der Schluss gezogen werden, dass der Aufzug M33v3 die grundlegenden Anforderungen erfüllt. Das von dem Aufzug M33v3 erreichte Sicherheitsniveau entspricht mindestens dem Sicherheitsniveau eines Aufzugs nach der Norm EN 81-1, die zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens des Aufzugs M33v3 eine Konformitätsvermutung begründete. Daher sollte die nationale Maßnahme als nicht gerechtfertigt angesehen werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Maßnahme Deutschlands, die am 26. November 2015 von der Zentralstelle der Länder für Sicherheitstechnik erlassen und der Kommission am 10. März 2016 mitgeteilt wurde, mit der das Inverkehrbringen des vom Unternehmen Orona, Sociedad Cooperativa, Hernani, Spanien hergestellten Aufzugsmodells M33v3, untersagt wurde, ist nicht gerechtfertigt.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

([8]) Task 3 — „Comparative analysis of the technical specifications of the relevant harmonised standards“ (Aufgabe 3 — Vergleichende Analyse der technischen Spezifikationen der einschlägigen harmonisierten Normen), Abschnitt 7.1.1.

([9]) Task 3 — „Comparative analysis of the technical specifications of the relevant harmonised standards“ (Aufgabe 3 — Vergleichende Analyse der technischen Spezifikationen der einschlägigen harmonisierten Normen), Abschnitt 7.1.2.

Brüssel, den 24. März 2021

Für die Kommission
Thierry BRETON
Mitglied der Kommission