ODLUKE

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2021/534

od 24. ožujka 2021.

kojom se u skladu s člankom 39. stavkom 1. Direktive 2014/33/EU Europskog parlamenta i Vijeća određuje je li mjera koju je Njemačka poduzela radi zabrane stavljanja na tržište modela dizala proizvođača Orone opravdana

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2021) 1863)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Direktivu 2014/33/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na dizala i sigurnosne komponente za dizala ([1]), a posebno njezin članak 39. stavak 1.,

budući da:

1. POSTUPAK

(1) Njemačka je 10. ožujka 2016. obavijestila Komisiju o mjeri koju je poduzela 26. studenoga 2015. u skladu s člankom 7. stavkom 1. Direktive Europskog parlamenta i Vijeća 95/16/EZ ([2]) („nacionalna mjera"). Tom je mjerom zabranjeno stavljanje na tržište dizala modela M33v3 proizvođača Orona Sociedad Cooperativa, Hernani, Španjolska („dizalo M33v3") te su uvedeni uvjeti za stavljanje opreme na tržište.

(2) Obrazloženje Njemačke za donošenje nacionalne mjere temeljilo se na prethodnim aktivnostima nadzora tržišta koje je provelo središnje tijelo savezne pokrajine za sigurnosnu tehnologiju („njemačko tijelo"). Njemačko tijelo utvrdilo je da dizalo M33v3 ne ispunjava bitne zdravstvene i sigurnosne zahtjeve iz odjeljka 2.2. Priloga I. Direktivi 95/16/EZ („bitni zahtjevi").

(3) Proizvođač Orona Sociedad Cooperativa („Orona") već je 11. prosinca 2015. podnio Komisiji primjedbe na nacionalnu mjeru, u kojima je iznio tvrdnje da njegovo inovativno dizalo M33v3 ima ugrađene alternativne sigurnosne sustave koji predstavljaju najmanje jednaku razinu sigurnosti u usporedbi s bilo kojim dizalom projektiranim u skladu s relevantnim usklađenim normama i stoga ispunjava bitne zahtjeve te je istaknuo da je njemačko tijelo trebalo obavijestiti Komisiju o nacionalnoj mjeri.

(4) U travnju 2016. Komisija je započela savjetovanje s državama članicama i Oronom radi ocjene nacionalne mjere.

(5) Direktiva 95/16/EZ naknadno je preinačena i stavljena izvan snage Direktivom 2014/33/EU s učinkom od 20. travnja 2016.

(6) Dopisom od 20. travnja 2016. Komisija je pozvala Oronu da podnese svoje očitovanje o nacionalnoj mjeri, što je Orona i učinila dopisom od 18. svibnja 2016., u kojem je iznijela opsežna opažanja i podnijela popratnu dokumentaciju. Sljedeći sastanak između Komisije i Orone održan je 9. lipnja 2016.

([1]) SL L 96, 29.3.2014., str. 251.

([2]) Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća 95/16/EZ od 29. lipnja 1995. o usklađivanju zakonodavstava država članica u odnosu na dizala (SL L 213, 7.9.1995., str. 1.).

(7) Zasebnim dopisom od 20. travnja 2016. Komisija je pozvala i Liftinstituut, prijavljeno tijelo koje je odabrala Orona, a koje je 2012. potvrdilo sukladnost dizala M33v3 s Direktivom 95/16/EZ, da dostavi svoje primjedbe. Međutim, s obzirom na to da je Liftinstituut Komisiji već poslao opsežna zapažanja i popratnu dokumentaciju u dopisu od 20. siječnja 2016. u skladu s očitovanjem Orone, nije dostavio nikakve dodatne važne primjedbe.

(8) Na sastanku Radne skupine za administrativnu suradnju u sektoru dizala održanom 16. lipnja 2016., kojim su predsjedale države članice, njemačko tijelo predstavilo je nacionalnu mjeru tijelima za nadzor tržišta država članica. Komisija je prisustvovala sastanku kao član te radne skupine.

(9) Komisija je ujedno provela neovisnu stručnu studiju („neovisna studija"). Neovisna studija prvotno je ugovorena 29. studenoga 2016., a 9. veljače 2017. njemačko tijelo, Orona, neovisni stručnjak i Komisija prisustvovali su inspekcijskom pregledu dizala M33v3 na licu mjesta. Međutim, ugovor je nakon toga raskinut i angažiran je drugi stručnjak. Taj je stručnjak proveo neovisnu studiju i izdao završno izvješće ([3]) 10. prosinca 2018. U tom završnom izvješću zaključeno je da dizalo „definitivno ispunjava bitni zahtjev iz točke 2.2. tako što je postignuta razina sigurnosti barem jednaka, u trenutku ugradnje, onoj iz usklađene norme kojom se stvara pretpostavka sukladnosti s bitnim zdravstvenim i sigurnosnim zahtjevom iz točke 2.2. Priloga I. Direktivi 95/16/EZ". Komisija je 17. prosinca 2018. pozvala njemačko tijelo, Oronu i Liftinstituut da dostave očitovanja o neovisnoj studiji. Komisija je 14. siječnja 2019. zaprimila primjedbe Liftinstituuta, 15. siječnja 2019. primjedbe Orone i 28. veljače 2019. primjedbe njemačkog tijela.

(10) Dana 16. svibnja 2019. održan je sastanak s Komisijom, njemačkim tijelom, Oronom i Liftinstituutom radi pojašnjenja zaprimljenih očitovanja o neovisnoj studiji. Na zahtjev Komisije njemačko tijelo poslalo je 28. svibnja 2019. pojašnjenja u vezi s očitovanjem o neovisnoj studiji e-poštom. Komisija je 12. srpnja 2019. zaprimila primjedbe Orone, a 19. srpnja 2019. primjedbe Liftinstituuta na ta pojašnjenja.

(11) Komisija je 14. travnja 2020. pozvala Oronu i njemačko tijelo da podnesu primjedbe na sažetak stajališta stranaka i provizornu procjenu Komisije. Sve su primjedbe zaprimljene do 29. svibnja 2020.

2. STAJALIŠTE I ARGUMENTACIJA STRANAKA

2.1. Stajalište i argumentacija njemačkog tijela

(12) Njemačka lokalna tijela za nadzor tržišta započela su istrage dizala M33v3 u listopadu 2014. Potom je istragu preuzelo njemačko tijelo.

(13) Kako je navedeno u obavijesti Komisiji o nacionalnoj mjeri, nakon provjere dokumentacije u siječnju i veljači 2015. i ispitivanja ugradnje dizala u Münchenu 23. ožujka 2015. njemačko tijelo zaključilo je da predmetno dizalo ne ispunjava zahtjeve iz usklađenih normi EN 81-1:1998+A3:2009 ([4]) („norma EN 81-1") i EN 81-21:2009 ([5]) („norma EN 81-21") („usklađene norme"). Obrazloženje za takvu odluku jest da je planirana visina slobodnog prostora u dizalu M33v3 koja iznosi 0,5 m nedovoljna jer se u skladu s normom EN 81-1 zahtijeva udaljenost od 1 m. Njemačko tijelo nije utvrdilo da su tijekom projektiranja i izrade dizala M33v3 poduzete alternativne sigurnosne mjere koje su jednakovrijedne najnovijim dostignućima iz usklađenih normi te je na temelju toga zaključilo da nisu ispunjeni bitni zahtjevi.

(14) Konkretno, prema tvrdnjama njemačkog tijela, iako alternativne mjere koje je poduzeo proizvođač smanjuju vjerojatnost nesreće (odnosno nenamjerno pomicanje kabine dizala u gornji krajnji položaj), minimalna vertikalna udaljenost od krova kabine do stropa voznog okna propisana usklađenim normama smanjena je za polovinu, čime se znatno povećava stupanj ozbiljnosti mogućih ozljeda. Neovisno o tome, u slučaju opasnosti osoba na krovu kabine može zauzeti siguran položaj tako da legne u preostali zaštitni prostor iako bi za zauzimanje tog položaja u

([3]) Završno izvješće od 10. prosinca 2018., Sukladnost, „Tehnička podrška koja se odnosi na Direktivu o dizalima 95/16/EZ i sukladnost Oronina dizala M33v3, s naglaskom na bitan zdravstveni i sigurnosni zahtjev iz točke 2.2. Priloga I."

([4]) SL C 52, 2.3.2010., str. 5.

([5]) SL C 263, 5.11.2009., str. 3.

dizalu M33v3 trebalo znatno više vremena nego u drugom dizalu koje ispunjava zahtjeve iz usklađenih normi. Taj vremenski aspekt nisu uzeli u obzir ni proizvođač ni Liftinstituut u kontekstu ocjene sukladnosti za EZ ispitivanje tipa. U dizalu projektiranom u skladu sa zahtjevima iz usklađenih normi zbog veće visine zaštitnog prostora bilo bi dovoljno sigurnosnog prostora ili zakloništa u kojem se može čučnuti kako bi se osigurala sigurnost osoba koje se koriste dizalom.

(15) Tijekom savjetovanja sa zainteresiranim stranama njemačko tijelo razjasnilo je argumente iznesene u obavijesti Komisiji o nacionalnoj mjeri i u samoj nacionalnoj mjeri.

(16) S obzirom na sigurnosni prostor ili zaklonište iz bitnih zahtjeva njemačko tijelo zaključilo je da se zaštita od prignječenja u dizalu M33v3 postiže isključivo mehanički zaštićenim skloništem dimenzija 0,5 m × 0,7 m × 1 m (visina × širina × duljina). Njemačko tijelo napominje i da Orona to rješenje smatra jednakovrijednim rješenju utvrđenom u usklađenoj normi jer se smanjenje vertikalne udaljenosti za 0,5 m nadoknađuje povećanjem širine zaštitnog prostora za 0,1 m i povećanjem duljine sigurnosnog prostora za 0,2 m. Međutim, njemačko tijelo smatra da nedostatak dizala M33v3 nije smanjeni sigurnosni prostor sam po sebi već vrijeme koje je potrebno osobi da zauzme siguran položaj (ležeći položaj) zbog tog manjeg prostora, što može dovesti do teških ozljeda. Prema tvrdnjama njemačkog tijela, Orona prije donošenja nacionalne mjere nije pružila dokaze da vremenski aspekt nema ulogu u sigurnosti dizala M33v3 ili da doista ima dovoljno vremena za zauzimanje sigurnog položaja.

(17) Njemačko tijelo u svojem je očitovanju poslanom u e-poruci od 28. svibnja 2019. navelo da se vertikalna udaljenost između krova kabine i stropa voznog okna smanjuje na 0,5 m samo u slučaju otkazivanja kočnice dizala. U ostalim slučajevima, kad netko ulazi u vozno okno, dizalo bi već bilo blokirano ili zaustavljeno na vertikalnoj udaljenosti između krova kabine i stropa voznog okna od 1,8 m ili, ako otkažu dvije sigurnosne krajnje sklopke u električnom sustavu, na udaljenosti od 1 m. Međutim, njemačko tijelo naknadno je u dodatnom očitovanju od 29. svibnja 2020. navelo da je očitovanje od 28. svibnja 2019. o vertikalnim udaljenostima netočno. Umjesto toga, njemačko tijelo upućuje na procjenu rizika koju je provela Orona, u kojoj je predviđeno nekoliko mogućih hipoteza na temelju različitih događaja (odnosno kvara kočnice, kvara kontrolnog sustava, kvara sigurnosne sklopke) i prema kojoj bi svi ti događaji uzeti zajedno, a ne samo scenarij kvara kočnice, mogli dovesti do smanjenja vertikalne udaljenosti na 0,5 m. Nadalje, njemačko tijelo upućuje na svoje očitovanje o neovisnoj studiji od 28. veljače 2019. u kojem je navelo da postoje najmanje tri moguća uzroka nesreće uslijed kvara elektroničkog sustava zaustavljanja: i. ljudska pogreška (na primjer, osoblje koje provodi inspekciju nije aktiviralo ili deaktiviralo način rada za inspekcijski pregled iako se na krovu kabine dizala još uvijek netko nalazi); ii. kvar krajnje sklopke te iii. kvar kočnice. Međutim, u pogledu ljudske pogreške njemačko tijelo potvrđuje zaključak iz neovisne studije da takva pogreška ne bi dovela do smanjenja vertikalne udaljenosti na 0,5 m.

(18) S obzirom na kvar krajnje sklopke, njemačko tijelo u svojem očitovanju o neovisnoj studiji od 28. veljače 2019. navodi da takav scenarij nije vjerojatan, ali se ne može u potpunosti isključiti. Kad je riječ o razlogu povezanom s kvarom kočnice, njemačko tijelo potvrđuje da bi takav kvar na dizalu bio izuzetno rijedak s obzirom na to da je Orona kočnicu projektirala kao sigurnosnu komponentu (dodatnu sigurnosnu kočnicu, odnosno kočnicu koja je zaštitni uređaj protiv nenamjernog kretanja kabine i prekoračenja brzine pri kretanju kabine prema gore) imajući na umu da sigurnosne komponente moraju ispunjavati bitne zahtjeve te proći postupak ocjenjivanja sukladnosti i dobiti CE oznaku zasebno od dizala. Nadalje, njemačko tijelo navelo je da je kočnica u dizalu M33v3 sigurnija od one u dizalima za koja se primjenjuju tehničke specifikacije utvrđene u normi EN 81-1 jer se tom usklađenom normom zahtijeva da se kočnice certificiraju kao sigurnosne komponente za dizala samo u posebnim slučajevima.

(19) Pri ocjenjivanju dizala M33v3 njemačko tijelo pretpostavilo je, u korist Orone, da je kočnica dizala otkazivala rjeđe od glavne kočnice u dizalu koje je u skladu s normom EN 81-1. Međutim, njemačko tijelo smatra da usprkos maloj vjerojatnosti da dođe do kvara kočnice, dizalo M33v3 nije u skladu s bitnim zahtjevima jer ne ispunjava načela objedinjene sigurnosti iz zadnje rečenice odjeljka 1.1. Priloga I. Direktivi 95/16/EZ. Prema tim načelima uklanjanje rizika konstruktivnim mjerama ima očitu prednost pred pukim smanjivanjem rizika.

(20) Naposljetku, u dodatnim pojašnjenjima koje je 28. svibnja 2019. njemačko tijelo poslalo Komisiji e-poštom navedeno je da se u slučaju kvara kočnice ne može zaustaviti ni dizalo M33v3 ni dizalo koje je u skladu s normom EN 81-1, a mogućnost kvara odbojnika jednako je vjerojatna za oba dizala.

2.2. **Stajalište i argumentacija Orone**

(21) Tijekom savjetovanja Orona je izjavila da je, u skladu s člankom 8. stavkom 2. Direktive 95/16/EZ, preko prijavljenog tijela Liftinstituut provela postupak ocjenjivanja sukladnosti dizala s bitnim zahtjevima. U skladu s Prilogom V. toj Direktivi Liftinstituut je proveo EZ ispitivanje tipa kako bi procijenio sigurnost dizala. EZ ispitivanje tipa je postupak kojim prijavljeno tijelo provjerava i potvrđuje da uzorak dizala, ili dizalo za koje se ne predviđaju proširenje ili izmjene, ispunjava zahtjeve Direktive 95/16/EZ. Liftinstituut je izdao potvrdu o EZ ispitivanju tipa 17. srpnja 2012. i revidirao je 15. ožujka 2013.

(22) U skladu s člankom 8. stavkom 2. podtočkom ii. Direktive 95/16/EZ i odjeljkom 4. Priloga VI. toj direktivi, prijavljeno tijelo koje je odabrao ugraditelj dizala provodi ili je provelo završnu provjeru dizala prije njegova stavljanja na tržište. To prijavljeno tijelo treba provesti odgovarajuća ispitivanja i preglede utvrđene u normama iz članka 5. Direktive 95/16/EZ ili jednakovrijedna ispitivanja kako bi se osigurala sukladnost dizala s bitnim zahtjevima. Orona je za provedbu završne provjere dizala M33v3 odabrala prijavljeno tijelo TÜV SÜD, koje je potvrdilo sukladnost dizala M33v3 i 7. kolovoza 2014. izdalo potvrdu o završnoj provjeri.

(23) Orona je zatražila od tijela za nadzor tržišta u Nizozemskoj da provedu inspekcijski pregled dizala M33v3 u 's-Hertogenboschu 20. kolovoza 2015., a ona su zaključila da specifične tehničke mjere koje je poduzela Orona ispunjavaju bitne zahtjeve.

(24) Orona tvrdi da njemačko tijelo nije Komisiju odmah obavijestilo o nacionalnoj mjeri, što je u suprotnosti sa zahtjevom iz članka 7. stavka 1. Direktive 95/16/EZ. Iako je nacionalna mjera donesena 26. studenoga 2015., Komisija je za nju saznala iz Oronine pritužbe od 11. prosinca 2015. Njemačko tijelo obavijestilo je Komisiju o mjeri tek 10. ožujka 2016. Prema mišljenju Orone to kašnjenje negativno je utjecalo na prava Orone koja se odnose na obranu i ugled.

(25) Kad je riječ o predmetu nacionalne mjere, Orona je podsjetila da joj je njemačko tijelo objasnilo da „općenito ne dovodi u pitanje EZ ispitivanje tipa, već samo verziju s najmanjom visinom slobodnog prostora u kombinaciji s najmanjim dizalom". Njemačko tijelo ostalo je pri tom stajalištu do donošenja nacionalne mjere nekoliko mjeseci kasnije, koja se sastojala od zabrane svih modela dizala M33v3 sa smanjenom visinom slobodnog prostora, bez obzira na veličinu kabine dizala. Orona smatra da nacionalna mjera stoga nije samo neopravdana, već i da predstavlja povredu načela proporcionalnosti.

(26) Orona je u svojem očitovanju od 18. svibnja 2016. podsjetila da je umjesto stavljanja naglaska samo na usporedbu modela M33v3 s usklađenim normama koje se odnose na vertikalnu visinu slobodnog prostora, što je samo jedan čimbenik u procjeni sigurnosti dizala, potrebno ocijeniti ukupnu sigurnost. S tim u vezi, Orona je uputila na dokument o stajalištu NB-L-a, koordinacijske skupine prijavljenih tijela za potrebe Direktive 95/16/EZ od 3. studenoga 2009., pod nazivom „Opasnost od prignječenja, sigurnosni prostor, kriteriji", u kojem se utvrđuju kriteriji za prihvatljivi sigurnosni prostor koji su jednakovrijedni kriterijima iz točke 5.7. norme EN 81-1. Kriteriji navedeni u tom dokumentu o stajalištu temelje se na kombinaciji vertikalnog sigurnosnog prostora, obujma sigurnosnog prostora (u obliku kocke) i integracije tih prostora u prostorno područje. Isti dokument o stajalištu sadržava otvoreni popis dodatnih kriterija koji se moraju uzeti u obzir pri procjeni rizika. Ti dodatni kriteriji uključuju upozorenja, ergonomska načela, učestalost održavanja i neočekivane okolnosti.

(27) U pogledu vertikalnog sigurnosnog prostora između krova kabine i stropa voznog okna Liftinstituut je u dopisu upućenom Oroni od 10. srpnja 2015., u kojemu podupire Oronine tvrdnje, naveo da je „zajamčeni minimalni sigurnosni prostor od 0,5 m općenito prihvaćen kao dostatan za izbjegavanje opasnosti od prignječenja ljudskog tijela […]. Da je to prihvatljivo za primjenu u dizalima odražava se u točki 5.7.3.3. podtočki (b) norme EN 81-1:1998 +A3:2009". U svakom slučaju Orona je u svojem očitovanju od 18. svibnja 2016. navela da prostor iznad kabine dizala M33v3 ima vertikalni razmak (0,5 m) koji je jednak vertikalnom razmaku propisanom normom EN 81-1 za sigurnosni

prostor ispod kabine (u voznom oknu). Kad je riječ o obujmu sigurnosnog prostora (u obliku kocke), kako je opisano u tehničkim specifikacijama dizala M33v3, prostor iznad kabine dizala ima veći obujam (0,5 m × 0,7 m × 1,0 m) od minimalnog obujma propisanog u normi EN 81-1 za sigurnosni prostor iznad kabine (0,5 m × 0,6 m × 0,8 m) i za sigurnosni prostor ispod kabine (0,5 m × 0,6 m × 1,0 m). Studija koju je naručila Orona i 15. ožujka 2016. poslala Komisiji, a koju je proveo tehnološki centar specijaliziran za inovacije proizvoda, procesa i usluga pod nazivom IK4-Ikerlan („studija IK4-Ikerlana”), pokazuje da je svaki član osoblja za održavanje koji je podvrgnut ispitivanju (reprezentativni uzorak uobičajenog osoblja za održavanje, u dobi od 18 do 65 godina i muškog spola) stao u prostor u obliku kocke iznad kabine dizala, dok to nije bio slučaj s prostorom u obliku kocke s dimenzijama u skladu s normom EN 81-1.

(28) Prema Oroninu očitovanju od 18. svibnja 2016. i kako je opisano u tehničkim specifikacijama koje su poslane njemačkom tijelu prije donošenja nacionalne mjere, dizalo M33v3 sadržava niz dodatnih i specifičnih sigurnosnih značajki kojima se u znatnoj mjeri isključuje ljudska pogreška. Te značajke ne uključuju samo dodatnu sigurnosnu kočnicu koja je sigurnosna komponenta s potvrdom o EZ ispitivanju tipa, već i niz drugih sigurnosnih značajki zbog kojih je, ako se uzmu u obzir zajedno, dizalo još sigurnije od dizala projektiranih u skladu s normom EN 81-1. U tom pogledu dizalo sadržava: i. znak upozorenja da na krovu kabine smije biti samo jedna osoba i da je ležeći položaj ispravan sigurnosni položaj za sprečavanje opasnosti od prignječenja; ii. sigurnosnu komponentu za isključivanje normalnog načina rada kad se pristupi krovu kabine (prekidač sa senzorom pokreta) kako bi se izbjeglo pokretanje kabine prema gore pri izlasku na krov kabine; iii. upravljački sustav koji, kad senzor prepozna ulazak u vozno okno, zadržava dizalo u stanju mirovanja sve dok se kontrolna sklopka na vrhu kabine ne prebaci u način rada za inspekcijski pregled; iv. dodatnu sigurnosnu krajnju sklopku za inspekcijski pregled koja zaustavlja dizalo kad je kabina udaljena 1,8 m od stropa voznog okna; v. dodatnu krajnju sklopku koja sprečava pokretanje kabine i vi. teleskopsku ogradu koja sprečava normalan način rada ako ograda nije potpuno spuštena i sprečava način rada za inspekcijski pregled ako ograda nije potpuno podignuta.

(29) Orona je u svojem očitovanju od 18. svibnja 2016. navela da u nacionalnoj mjeri njemačko tijelo tvrdi da bi tehničaru na krovu kabine trebalo „znatno više vremena” da zauzme ležeći položaj, potreban da bi se osigurala sigurnost u dizalu, nego čučeći položaj. Orona navodi da ta tvrdnja nije potkrijepljena nikakvim dokazima koje je podnijelo njemačko tijelo i da potreba za zauzimanjem sigurnog položaja nije poseban zahtjev iz Direktive 95/16/EZ. Nadalje, nakon sastanka njemačkog tijela i Orone održanog 15. prosinca 2015. dogovoreno je, u skladu s nacionalnom mjerom, da će Orona provesti određena dodatna ispitivanja kako bi dodatno dokazala da je dizalo M33v3 projektirano na siguran način. Poseban naglasak stavljen je na utjecaj veličine krova dizala na vrijeme reakcije. U tom je pogledu u studiji IK4-Ikerlana utvrđeno da položaj osoblja za održavanje i veličina dizala M33v3 nisu čimbenici koji utječu na vrijeme reakcije. Nadalje, studija je dokazala da dob i indeks tjelesne mase ne utječu na vrijeme reakcije. Osim toga, studijom IK4-Ikerlana potvrđeno je da to što je za zauzimanje čučećeg položaja u dizalima projektiranima u skladu s normom EN 81-20 u prosjeku potrebno samo 1,26 sekundi, to ne utječe na specifični potencijalni rizik jer ta vremenska razlika odgovara tek 0,9 m pri brzini od 0,6 m/s u načinu rada za inspekcijski pregled. Različito vrijeme reakcije moglo bi biti relevantno samo u slučaju kvara sigurnosnog sustava, na primjer dodatnog sigurnosnog kočnog sustava. Međutim, u tom scenariju razlika u visini ne bi bila važna jer bi nesreća imala smrtonosne posljedice kako u dizalu M33v3 tako i u dizalu koje zadovoljava usklađene norme.

(30) Kad je riječ o vremenskom aspektu, Orona je izjavila da je, kako je opisano u tehničkoj dokumentaciji, krov kabine dizala M33v3 ravan i bez prepreka te da zbog toga osoblje za održavanje može brže zauzeti siguran položaj tako što će leći na krov. Orona je posebno istaknula da na krovu kabine dizala projektiranog u skladu s normom EN 81-1 mnoge komponente mogu predstavljati prepreku u prostoru za zauzimanje ležećeg položaja, na primjer užad i dodaci za užad, što može produljiti vrijeme potrebno za zauzimanje sigurnog ležećeg položaja. Nadalje, Orona je naglasila da se u normi EN 81-1 samo navodi da sigurnosni prostor mora biti dostupan iz radnog prostora. Međutim, u dizalu M33v3 radni prostor podudara se sa sigurnosnim prostorom, što znači da ako nešto pođe po zlu i osoba mora zauzeti ležeći položaj, već se nalazi na odgovarajućem mjestu, čime se smanjuje vrijeme potrebno za zauzimanje sigurnog položaja. Razlike u tehničkim specifikacijama (odnosno prepreke na krovu kabine i pristup sigurnosnom prostoru) između dizala M33v3 i dizala koje je u skladu s normom EN 81-1 dodatno su pojašnjene u dopisu koji je Orona poslala Komisiji 20. siječnja 2016. i u e-poruci od 12. srpnja 2019.

(31) Kad je riječ o kvaru kočnice, Liftinstituut je u dopisu upućenom Oroni 21. travnja 2015. objasnio da bi kvar kočnice bilo kojeg dizala doveo do nekontroliranog kretanja prazne kabine dizala prema gore, što bi nakon prelaska vrlo kratke udaljenosti dovelo do brzine zbog koje bi kabina dizala uskočila u sigurnosni prostor namijenjen sprečavanju opasnosti od prignječenja između krova dizala i stropa voznog okna, što znači da bi se kabina dizala nastavila kretati prema gore u voznom oknu iako je protuuteg udario u odbojnike. Za dizalo s nazivnom brzinom od 1 m/s prostor iznad glave od 1 m koji je propisan normom EN 81-1 zauzela bi kabina dizala koja bi zbog nekontroliranog kretanja nakon prelaska samo 4 m uskočila u njega; drugim riječima, potrebno je da kabina prijeđe tek kratku udaljenost. U tom slučaju ne bi ostalo dovoljno sigurnosnog prostora, što podrazumijeva da bi došlo do kobnog prignječenja osobe na krovu kabine. Činjenica da je za ubrzanje dizala do brzine veće od 115 % nazivne brzine dizala potrebno da ono prijeđe tek kratku udaljenost dovodi do zaključka da će se odbojnici vjerojatno slomiti jer njihova cjelovitost nije zajamčena pri brzinama većim od 115 % nazivne brzine (u normi EN 81-1 zahtijeva se da odbojnici izdrže udar pri brzini koja nije veća od 115 % nazivne brzine).

(32) Nadalje, Orona je izjavila da u svakom slučaju osigurani sigurnosni prostor (vertikalna udaljenost od 0,5 m) i vremenski aspekt nisu bitni za usporedbu razine sigurnosti između dizala M33v3 i tehničkih specifikacija navedenih u normi EN 81-1. Kako je objašnjeno u e-poruci upućenoj njemačkom tijelu 22. travnja 2015., koja je uključivala stajalište koje je Liftinstituut iznio u svojem dopisu od 21. travnja 2015., opasnost od prignječenja pojavljuje se samo ako kočnica otkaže. Orona je zaključila da ako se to dogodi, ni dizalo M33v3 ni dizalo koje je u skladu s normom EN 81-1 nisu projektirani tako da bi se otklonila opasnost od prignječenja.

(33) Orona je u očitovanju podnesenom Komisiji 12. srpnja 2019. izjavila da je dodatni sigurnosni kočni sustav dizala M33v3 u svakom slučaju puno sigurniji od kočnog sustava dizala koje je u skladu s normom EN 81-1, što je njemačko tijelo potvrdilo u svojem očitovanju od 28. svibnja 2019. Vjerojatnost kvara kočnice u dizalu M33v3, za razliku od dizala koje je u skladu s normom EN 81-1, krajnje je nevjerojatan ishod jer je kočnica sigurnosna komponenta s potvrdom o EZ ispitivanju tipa za zaštitu od nenamjernog pokretanja kabine i zaštitu od kretanja kabine prema gore. Stoga je mnogo manje vjerojatno da bi kvar kočnice u dizalu M33v3 doveo do situacije u kojoj bi osoba mogla iznenada i nenamjerno imati potrebu za sigurnim zakloništem na krovu kabine.

(34) Orona je navela i da su razlozi za zabrinutost njemačkog tijela 2015. bili usmjereni na pitanje rizika. Orona je 16. veljače 2015., devet mjeseci prije donošenja nacionalne mjere, njemačkom tijelu dostavila procjenu rizika koju je provela u skladu s normom ISO/DIS 14798 ([6]) („procjena rizika”). U procjeni rizika zaključeno je da je, uzimajući u obzir zaštitne mjere koje je uspostavila Orona, dizalo M33v3 sigurno i da nije potrebno poduzimati dodatne mjere za smanjenje rizika jer je na temelju procjene vjerojatnosti nastanka ozljede (izraženo u stupnjevima od A do F, pri čemu je F najmanja vjerojatnost) i stupnja ozbiljnosti ozljede (stupanj od 1 do 4, pri čemu je 4 najlakša ozljeda) dobiven rezultat „2F”.

(35) Konkretno, u procjeni rizika zaključeno je da je vjerojatnost otkazivanja kočnice (kao sigurnosne komponente s potvrdom o EZ ispitivanju tipa) toliko mala da je ta razina rizika prihvatljiva. Orona je navela da u analizi rizika nije uobičajeno razmatrati kvar sigurnosnih komponenata s potvrdom o EZ ispitivanju tipa jer one podrazumijevaju visoku razinu sigurnosti.

(36) Kako je zaključeno u procjeni rizika, ne postoji razlika između dizala M33v3 i dizala koja ispunjavaju usklađene norme. Teoretski scenarij kvara kočnica redovito dovodi do smrtonosnih posljedica za predmetnog tehničara zbog nekontroliranog prignječenja, zbog čega je nevažno je li sigurnosni prostor iznad kabine visok 0,5 m ili 1 m.

(37) Konačno, Orona u svojem očitovanju upućenom Komisiji 18. svibnja 2016. ističe da se Direktivom 95/16/EZ ne zahtijeva potpuno uklanjanje svakog mogućeg rizika jer je to jednostavno nemoguće, već samo poštovanje bitnih zahtjeva utvrđenih u toj direktivi, koji su zajamčeni usklađenim normama ili jednakovrijednim sigurnosnim mjerama. Štoviše, Orona je navela da se mora dokazati da su jednakovrijedne sigurnosne mjere jednako sigurne kao one koje su utvrđene u usklađenim normama, što ne podrazumijeva isti standard dokazivanja kao pri dokazivanju da rizik uopće ne postoji.

([6]) ISO 14798, dizala, pokretne stube i pokretne trake za prijevoz osoba – Metodologija procjene i smanjenja rizika, međunarodna norma, prvo izdanje 1.3.2009.

3. **OCJENA**

(38) Na temelju opsežnog savjetovanja sa svim zainteresiranim stranama Komisija je procijenila nacionalnu mjeru.

(39) Člankom 2. stavkom 1. Direktive 95/16/EZ, koji je bio na snazi u trenutku poduzimanja nacionalne mjere, zahtijevalo se da države članice poduzmu sve odgovarajuće mjere kako bi se osiguralo da se dizala obuhvaćena tom direktivom mogu stavljati na tržište i u upotrebu samo ako ne ugrožavaju zdravlje ili sigurnost ljudi ili, gdje je to primjereno, sigurnost imovine kada se ispravno ugrađuju, održavaju i upotrebljavaju u skladu s njihovom namjenom.

(40) Člankom 3. Direktive 95/16/EZ predviđeno je da dizala obuhvaćena tom direktivom moraju ispunjavati bitne zahtjeve.

(41) Člankom 7. stavkom 1. Direktive 95/16/EZ zahtijevalo se od države članice koja utvrdi da postoji opasnost od toga da dizalo ugrozi sigurnost ljudi i, gdje je to primjenjivo, imovine, poduzme sve odgovarajuće mjere kako bi ga povukla s tržišta, zabranila njegovo stavljanje na tržište ili puštanje u upotrebu ili kako bi ograničila njegovu slobodu kretanja. Iz drugog podstavka tog članka proizlazi da je država članica odmah trebala obavijestiti Komisiju o svakoj takvoj mjeri, navodeći razloge za svoju odluku, a posebno je li nesukladnost nastala zbog neispunjavanja bitnih zahtjeva, nepravilne primjene normi ili zbog nedostataka u samim normama.

(42) Člankom 8. stavkom 2. Direktive 95/16/EZ zahtijevalo se da dizalo prije stavljanja na tržište mora proći postupak ocjenjivanja sukladnosti koji provodi prijavljeno tijelo.

(43) Bitni zahtjevi utvrđeni su u odjeljku 2.2. Priloga I. Direktivi 95/16/EZ te je njima predviđeno da dizalo treba biti projektirano i izrađeno tako da se spriječi opasnost od ozljeda kada je kabina u jednom od svojih krajnjih položaja te da se taj cilj postiže s pomoću sigurnosnog prostora ili zakloništa iza krajnjih položaja kabine.

(44) U skladu s člankom 5. stavkom 2. Direktive u normi EN 81-1 predviđena je pretpostavka sukladnosti s odjeljkom 2.2. Priloga I. Direktivi 95/16/EZ u trenutku stavljanja na tržište dizala M33v3.

(45) Orona se nije oslanjala na usklađene norme radi postizanja sukladnosti s bitnim zahtjevima. Umjesto toga Orona je njemačkom tijelu predstavila alternativno tehničko rješenje, za koje je Liftinstituut izdao potvrdu o EZ ispitivanju tipa te ga dodatno pojasnio u dopisu od 12. studenoga 2014., upućenom njemačkom tijelu. Iako minimalni sigurnosni prostor iznad glave odstupa od zahtjeva utvrđenih u točki 5.7.1.1 podtočki (a) norme EN 81-1, u skladu s potvrdom o EZ ispitivanju tipa NL12-400-1002-035-30 rev.2, koju je izdao Liftinstituut, sigurnosni prostor na krovu kabine je minimalni sigurnosni prostor (pravokutnog oblika) koji je veći od prostora propisanog kao minimalni sigurnosni prostor u jami prema normi EN 81-1 kako bi se spriječila opasnost od prignječenja kad je kabina u krajnjim položajima. Liftinstituut je u dopisu od 12. studenoga 2014. naveo da će, u slučaju proklizavanja užadi kad se kolut za vuču nastavi okretati prema gore, taj sigurnosni prostor biti osiguran trajno pričvršćenim odbojnikom za protuuteg. Štoviše, to prijavljeno tijelo izjavilo je da su dimenzije sigurnosnog prostora proizvođača Orone koje su alternativa dimenzijama utvrđenima u normi EN 81-1 također kompatibilne s bitnim zahtjevima kad pouzdana dodatna sredstva pružaju veći privremeni prostor s dimenzijama koje ispunjavaju zahtjeve iz normi EN 81-1 i EN 81-21, pod uvjetom da se opasnost od prignječenja uvijek neutralizira stalno dostupnim sigurnosnim prostorom. Ta dodatna sredstva, koja osiguravaju veći privremeni prostor, uključuju tri glavna elementa. Prvo, primjenu dva dodatna sigurnosna uređaja koja djeluju izravno u sigurnosnom krugu dizala i koja, radi dodatne pouzdanosti, provjerava sustav za mjerenje položaja dizala. Drugo, pouzdanu dodatnu sigurnosnu kočnicu, koja je dobila potvrdu o EZ ispitivanju tipa kao sigurnosna komponenta za zaštitu kako od nenamjernog pokretanja kabine tako i od kretanja kabine prema gore prekomjernom brzinom koja dovodi do stvarnog zaustavljanja dizala. Treće, nadzor pristupa krovu kabine, kojim se izravno prekida normalan način rada dizala kad osoba pristupi krovu kabine kroz bilo koja etažna vrata.

(46) U skladu s člankom 8. stavkom 2. točkom ii. Direktive 95/16/EZ i Prilogom V., toj direktivi Liftinstituut je utvrdio i potvrdio ([7]) da je EZ ispitivanjem tipa za dizalo M33v3 dokazano da je pouzdanost zaštitnog sustava s obzirom na opasnost od prignječenja na vrhu kabine najmanje jednaka pouzdanosti dizala koje ispunjava zahtjeve norme EN

([7]) Potvrda o EZ ispitivanju tipa NL12-400-1002-035-30 rev.2.

81-1. Dizalo M33v3 odstupa samo od vertikalnih dimenzija sigurnosnog prostora utvrđenih u točki 5.7.1.1. podtočki (a) norme EN 81-1. Orona se pridržavala postupka EZ ispitivanja tipa iz dijela B Priloga V. Direktivi 95/16/EZ. U tom je postupku Orona objasnila kako su alternativna tehnička rješenja jednakovrijedna zahtjevima norme EN 81-1 s obzirom na sigurnost. Potvrda o EZ ispitivanju tipa koju je izdao Liftinstituut u skladu je s dokumentom o stajalištu NB-L-a u kojem su navedeni opći tehnički kriteriji u pogledu načina na koji dizala s dimenzijama sigurnosnog prostora koje odstupaju od točke 5.7. norme EN 81-1 i dalje mogu biti u potpunosti u skladu s bitnim zahtjevima navedenima u Direktivi 95/16/EZ.

(47) U skladu s člankom 8. stavkom 2. točkom ii. Direktive 95/16/EZ i odjeljkom 4. Priloga VI. toj direktivi TÜV SÜD je, nakon što je proveo odgovarajuća ispitivanja i provjere dizala prije njegova stavljanja na tržište, izdao potvrdu o završnoj provjeri u kojoj se navodi da dizalo ispunjava zahtjeve iz Direktive 95/16/EZ.

(48) Prema navodima njemačkog tijela tehničko rješenje koje je pružila Orona ne ispunjava bitne zahtjeve uglavnom zato što dizalo odstupa od norme EN 81-1 jer predviđena vertikalna udaljenost od krova kabine do stropa voznog okna iznosi samo 0,5 m umjesto 1 m. Njemačko tijelo smatra da to ne ostavlja dovoljno vremena da osoba zauzme siguran položaj ako se unatoč drugim mjerama predostrožnosti dizalo ne zaustavi na većoj udaljenosti. Međutim, njemačko tijelo u nacionalnoj mjeri nije odredilo u kojim bi slučajevima vertikalna udaljenost u dizalu M33v3 iznosila 0,5 m, a samim time ni u kojim slučajevima može doći do opasnosti od prignječenja.

(49) Prema tvrdnjama njemačkog tijela, alternativne tehničke specifikacije koje primjenjuje Orona ne pružaju jednaku razinu sigurnosti jer, čak i ako smanjuju vjerojatnost nesreće (dizalo se nenamjerno kreće prema najvišem krajnjem položaju), stupanj težine mogućih ozljeda znatno je veći jer je minimalni vertikalni prostor smanjen za polovinu. Osoba na krovu kabine dizala može zauzeti siguran položaj ako je to potrebno ležeći u preostalom zakloništu, ali to zahtijeva više vremena nego u slučaju dizala koje je u skladu s usklađenim normama.

(50) Kad je riječ o sigurnosnom prostoru ili zakloništu, njemačko tijelo smatra da se normom EN 81-1 zahtijeva vertikalna udaljenost od 1 m u cijelom sigurnosnom prostoru ili zakloništu od krova kabine do stropa voznog okna. Tu činjenicu osporavaju Orona, Liftinstituut i Komisija, koja u tom pogledu slijedi zaključke neovisne studije. Međutim, budući da njemačko tijelo ne smatra da je vertikalna udaljenost od 0,5 m sama po sebi nespojiva s bitnim zahtjevima, već vrijeme koje je u tom slučaju potrebno za zauzimanje sigurnog položaja, element vertikalne udaljenosti kao takve ne treba dodatno objašnjavati s obzirom na tumačenje zahtjeva norme EN 81-1.

(51) Kad je riječ o sigurnosnom prostoru ili zakloništu u dizalu M33v3, nakon što se postavi način rada za inspekcijski pregled, tehničar ima minimalni radni prostor od 1,8 m (gornji sigurnosni prostor). Međutim, njemačko tijelo tijekom faze savjetovanja s Komisijom navelo je tri moguća uzroka nesreće u dizalu koji bi mogli dovesti do smanjenja vertikalne udaljenosti s 1,8 m na 0,5 m pri pravilnom funkcioniranju dizala. Od tih triju uzroka Orona priznaje samo uzrok kvara kočnice. Čak i u tom slučaju Orona smatra da je kvar kočnice malo vjerojatan. Kad je riječ o uzroku povezanom s ljudskom pogreškom, njemačko tijelo nije uzelo taj razlog u obzir pri donošenju nacionalne mjere. S tim u vezi, Orona je u svojim zapažanjima od 15. siječnja 2019. objasnila da ne postoji razlog zbog kojeg bi kvalificirani servisni inženjer dizalom upravljao normalnom radnom brzinom umjesto brzinom prilagođenom načinu rada za održavanje. Da bi servisni inženjer mogao obavljati svoj posao, od iznimne je važnosti da ima potpunu kontrolu nad kretanjem kabine. Ako je dizalo u normalnom načinu rada, radi obavljanja aktivnosti održavanja nije ga moguće zaustaviti ni na kojem željenom mjestu osim na mjestu određenom za ulaz i izlaz. U svakom slučaju, u točki 0.3.8. norme EN 81-1 navodi se da se pretpostavlja da je osoblje za održavanje podučeno i da radi prema uputama, što znači da u stvarnosti nije moguće predvidjeti okolnosti zbog kojih bi se dizalo kretalo normalnom radnom brzinom. Nadalje, u neovisnoj studiji navedeno je da se smatra krajnje nevjerojatnim da bi osoblje za održavanje namjerno zanemarilo sigurnosne značajke opisane u uputama za upotrebu.

(52) U vezi s trećim potencijalnim uzrokom koji je navelo njemačko tijelo i koji bi mogao dovesti do smanjenja vertikalne udaljenosti na 0,5 m zbog potencijalnog kvara krajnje sklopke, Orona je u svojem očitovanju od 18. svibnja 2016. objasnila da tehničar stoji na krovu kabine te pravilno uključuje način rada za inspekcijski pregled na upravljaču i tako preuzima isključivu kontrolu nad dizalom. Tehničar potom pomiče kabinu prema vrhu voznog okna. Upravljački sustav može zakazati. Zbog tog kvara dizalo se nastavlja kretati, ali i dalje samo pri brzini od 0,6 m/s (brzina pri inspekcijom pregledu). Čak i u slučaju nekontroliranog kretanja prema gore brzina od 1 m/s (brzina pri normalnom načinu rada) ne bi bila prekoračena. Mogućnost da tehničar u slučaju opasnosti odmah zaustavi dizalo, s pomoću dvaju prekidača za zaustavljanje u slučaju opasnosti koji se nalaze na upravljaču, ostaje jednaka. Čak i ako

tehničar iz nedokučivih razloga ne pokrene zaustavljanje u slučaju opasnosti, krajnja sklopka osigurat će da se dizalo zaustavi na udaljenosti na kojoj minimalni sigurnosni prostor iznosi 1 m, bez ikakve opasnosti od prignječenja. Stoga je i u tom slučaju ukupna vjerojatnost ozbiljnih ozljeda u dizalu M33v3 gotovo nepostojeća, a rizik je jednak riziku kod dizala koje je u skladu s normom EN 81-1. Zbog tih razloga ljudska pogreška i kvar krajnje sklopke ne mogu se smatrati uzrocima koji dovode do smanjenja vertikalne udaljenosti s 1,8 m na 0,5 m ako dizalo M33v3 radi ispravno.

(53) Kad je riječ o potpunom kvaru kočnog sustava, kočnica je mehanički sigurnosni uređaj koji je dobio potvrdu o EZ ispitivanju tipa kao sigurnosna komponenta za zaštitu protiv nekontroliranog kretanja kabine prema gore. Kočnica je pod nadzorom, a dodatna sigurnosna kočnica i svaka kočnica imaju dovoljno snage da samostalno zaustave dizalo. Oba kočna sklopa koče kad se pritisnu opruge, što znači da je u radnom stanju pod naponom elektromagnetska kočnica otvorena. U slučaju nepredvidivih prekida napajanja oba se kočna sklopa automatski zatvaraju, aktiviraju se s pomoću sile opruge i tako u svim uvjetima rada pouzdano osiguravaju zadržavanje u statičnom položaju ili dinamičko usporavanje kabine dizala koja se kreće. Stoga je potpuni kvar kočnog sustava na dizalu M33v3 gotovo nemoguć.

(54) Nadalje, NB-L je izjavio da se kriteriji za prihvatljivi sigurnosni prostor koji su jednakovrijedni kriterijima utvrđenima u točki 5.7. norme EN 81-1 temelje na kombinaciji sigurnosnog vertikalnog prostora, obujma sigurnosnog prostora (u obliku kocke) i integracije tih prostora u prostorno područje.

(55) S obzirom na vrijeme potrebno da osoba zauzme siguran položaj, prema nacionalnoj mjeri opasnost od prignječenja zbog nedovoljno vremena za zauzimanje sigurnog položaja pojavljuje se kad vertikalna udaljenost iznosi 0,5 m. Međutim, kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 32., vertikalna udaljenost sigurnosnog prostora ili zakloništa u dizalu M33v3 iznosila bi 0,5 m samo u slučaju otkazivanja kočnice. Budući da je Orona njemačkom tijelu pružila to tehničko objašnjenje prije donošenja nacionalne mjere, konkretno u svojoj e-poruci od 22. travnja 2015., scenarij kvara kočnice jedini je koji će se dodatno razmotriti.

(56) Razina sigurnosti predviđena tehničkim specifikacijama u normi EN 81-1 i za dizalo M33v3 može se usporediti samo ocjenjivanjem istog scenarija za dizalo koje je u skladu s normom EN 81-1 i dizalo M33v3. To znači da je, kako je prethodno objašnjeno, jedini scenarij koji se mora uzeti u obzir pri procjeni opasnosti od prignječenja slučaj otkazivanja kočnice u obama dizalima. Na temelju dokaza koje je Orona pružila njemačkom tijelu prije donošenja mjere, a posebno dopisa Liftinstituuta Oroni od 21. travnja 2015., ako kočnica otkaže, brzina slobodnog ubrzanja već bi nakon par metara značila da bi brzina kretanja dizala, za oba dizala, onemogućila odbojnicima da zaustave kabinu dizala i vjerojatno bi dovela do pucanja odbojnika. U tom bi slučaju kabina udarila u strop voznog okna i prignječila svakoga tko se nalazi na krovu kabine neovisno o dostupnoj vertikalnoj udaljenosti. Kako je Liftinstituut objasnio u svojem dopisu, ako kočnica otkaže, postoji opasnost od prignječenja u obama dizalima jer je vjerojatnost da bi se zaklonište moglo iskoristiti za izbjegavanje nesreće vrlo mala bez obzira na vrijeme potrebno za zauzimanje određenog položaja na krovu kabine dizala. U tom je pogledu njemačko tijelo u e-poruci koju je 28. svibnja 2019. poslalo Komisiji navelo da se u slučaju kvara kočnice ne može zaustaviti ni dizalo M33v3 ni dizalo koje je u skladu s normom EN 81-1, a mogućnost kvara odbojnika jednako je vjerojatna za oba dizala.

(57) Stoga se može zaključiti da vremenski aspekt, odnosno vrijeme potrebno za zauzimanje sigurnosnog položaja povezano s vertikalnom udaljenosti na krovu kabine, nema ulogu u sprečavanju opasnosti od prignječenja.

(58) Nadalje, kako je objasnila Orona te potvrdilo njemačko tijelo, dodatna sigurnosna kočnica koju Orona upotrebljava u dizalu M33v3, a koja je uvijek sigurnosna komponenta s potvrdom o EZ ispitivanju tipa, sigurnija je od kočnice koja se upotrebljava u dizalima u skladu s tehničkim specifikacijama navedenima u normi EN 81-1, kojima se u većini slučajeva ne zahtijeva da kočnica bude sigurnosna komponenta s potvrdom o EZ ispitivanju tipa.

(59) Na temelju članka 3. Direktive 95/16/EZ sigurnosna komponenta mora ispuniti bitne zahtjeve ili omogućivati da dizala u koja je ugrađena ispunjavaju bitne zahtjeve. To znači da je kočni sustav, osim postupka ocjenjivanja sukladnosti cijelog dizala, prošao temeljit neovisan postupak ocjenjivanja sukladnosti iz članka 8. stavka 1. podtočke ii. Direktive 95/16/EZ i da je na temelju toga dobio oznaku CE. Kvar sigurnosne komponente zapravo ne predstavlja opasnost jer je vjerojatnost da se to dogodi izuzetno mala, kako je navedeno u normi ISO 14798 iz uvodne izjave 33. Budući da je kvar kočnice jedini scenarij u kojem bi se siguran prostor između krova kabine dizala i voznog okna smanjio na udaljenost manju od vertikalne udaljenosti propisane u skladu s normom EN 81-1, a kvar kočnog sustava gotovo je nemoguć, dizalo je sigurnije od dizala koje je u skladu s normom EN 81-1 jer takvo dizalo ne mora biti opremljeno dodatnom sigurnosnom kočnicom, koja je sigurnosna komponenta.

(60) S obzirom na načela objedinjene sigurnosti, prvo, njemačko tijelo nije uputilo na ta načela u nacionalnoj mjeri. Drugo, načela objedinjene sigurnosti nisu apstraktan pojam, već su povezani s bitnim zdravstvenim i sigurnosnim zahtjevima i najnovijim dostignućima u trenutku stavljanja dizala na tržište. To znači da proizvođač mora razmotriti rizike povezane s dizalom uzimajući u obzir te elemente. Treće, načela objedinjene sigurnosti moraju se smatrati jednako primjenjivima na bilo koje dizalo. U ovom slučaju jedini scenarij koji treba uzeti u obzir za usporedbu razine sigurnosti jest kvar kočnice, a vjerojatnost da postoji opasnost od takvog kvara na dizalu M33v3 izuzetno je mala, za razliku od dizala koje je u skladu s normom EN 81-1.

(61) Kad je riječ o rizicima koji nisu povezani s kočnim sustavom, uz procjenu rizika koju je provela Orona i zaključaka te procjene, neovisna studija sadržava i procjenu rizika koja se temelji na normi EN 81-1 i na tehničkom rješenju koje se upotrebljava za dizalo M33v3 radi usporedbe razine sigurnosti koja se postiže u dizalu M33v3 i dizalu koje je u skladu s normom EN 81-1 s obzirom na opasnost od prignječenja. Po usporedbi razine opasnosti od prignječenja pri primjeni mjera utvrđenih u normi EN 81-1 i pri primjeni alternativnih mjera koje je predvidjela Orona za dizalo M33v3 zaključeno je u neovisnoj studiji da se, kad se dizalo održava kako je predviđeno, „alternativnim mjerama koje je predvidjela Orona postiže razina sigurnosti znatno veća od one predviđene primjenom norme EN 81-1” ([8]). Štoviše, zaključak je neovisne studije da čak i u vrlo malo vjerojatnom slučaju zlouporabe dizala (zbog namjernog odstupanja od uputa za održavanje od strane osoblja za održavanje), dizalo „definitivno postiže razinu sigurnosti koja je barem jednaka onoj iz norme” ([9]).

4. **ZAKLJUČAK**

(62) Na temelju analize iz uvodnih izjava od 38. do 60. i uzimajući u obzir rezultate neovisne studije koja potvrđuje tu analizu, može se zaključiti da je dizalo M33v3 ispunjavalo bitne zahtjeve. Razina sigurnosti postignuta dizalom M33v3 najmanje je jednaka razini sigurnosti dizala koje je u skladu s normom EN 81-1, kojom se osigurala pretpostavka sukladnosti u trenutku stavljanja na tržište dizala M33v3. Stoga nacionalnu mjeru ne bi trebalo smatrati opravdanom,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Mjera koju je poduzela Njemačka, a koju je središnje tijelo saveznih pokrajina za sigurnosnu tehnologiju donijelo 26. studenoga 2015. i o njoj obavijestilo Komisiju 10. ožujka 2016. te kojom se zabranjuje stavljanje na tržište dizala modela M33v3 proizvođača Orona, Sociedad Cooperativa, Hernani, Španjolska, nije opravdana.

Članak 2.

Ova je Odluka upućena državama članicama.

([8]) Zadatak 3. – *Comparative analysis of the technical specifications of the relevant harmonised standards* („Usporedna analiza tehničkih specifikacija relevantnih usklađenih normi”), odjeljak 7.1.1.

([9]) Zadatak 3. – *Comparative analysis of the technical specifications of the relevant harmonised standards* („Usporedna analiza tehničkih specifikacija relevantnih usklađenih normi”), odjeljak 7.1.2.

Sastavljeno u Bruxellesu 24. ožujka 2021.

Za Komisiju
Thierry BRETON
Član Komisije