DECISIONI

DECISIONE (UE) 2021/534 DELLA COMMISSIONE

del 24 marzo 2021

che determina a norma dell'articolo 39, paragrafo 1, della direttiva 2014/33/UE del Parlamento europeo e del Consiglio se è giustificata o no una misura adottata dalla Germania volta a impedire l'immissione sul mercato di un modello di ascensore prodotto da Orona

[notificata con il numero C(2021) 1863]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2014/33/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, per l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative agli ascensori e ai componenti di sicurezza per ascensori ([1]), in particolare l'articolo 39, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

1. PROCEDIMENTO

(1) Il 10 marzo 2016 la Germania ha notificato alla Commissione una misura che aveva adottato il 26 novembre 2015 a norma dell'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva 95/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([2]) (la «misura nazionale»). Tale misura vietava l'immissione sul mercato del modello di ascensore M33v3 prodotto da Orona Sociedad Cooperativa, Hernani, Spagna («l'ascensore M33v3») e introduceva le condizioni per l'immissione sul mercato dell'attrezzatura.

(2) La giustificazione addotta dalla Germania per l'adozione della misura nazionale era basata sulle precedenti attività di vigilanza del mercato svolte dall'autorità centrale dei Länder per la tecnologia della sicurezza («l'autorità tedesca»). Secondo l'autorità tedesca, l'ascensore M33v3 non soddisfaceva i requisiti essenziali di sicurezza e di salute di cui all'allegato I, punto 2.2, della direttiva 95/16/CE («i requisiti essenziali»).

(3) Già l'11 dicembre 2015 Orona Sociedad Cooperativa («Orona») aveva presentato alla Commissione le proprie obiezioni nei confronti della misura nazionale, sostenendo che il suo innovativo ascensore M33v3 fosse dotato di sistemi di sicurezza alternativi con un livello di sicurezza almeno equivalente a quello di qualsiasi ascensore progettato sulla base delle norme armonizzate pertinenti e che pertanto soddisfacesse i requisiti essenziali, ritenendo inoltre necessario che l'autorità tedesca notificasse la misura nazionale alla Commissione.

(4) Nell'aprile 2016 la Commissione ha avviato consultazioni con gli Stati membri e Orona per valutare la misura nazionale.

(5) La direttiva 95/16/CE è stata successivamente oggetto di rifusione ed è stata abrogata dalla direttiva 2014/33/UE con effetto a decorrere dal 20 aprile 2016.

(6) Con lettera del 20 aprile 2016, la Commissione ha invitato Orona a presentare le sue osservazioni sulla misura nazionale, che le sono pervenute con lettera del 18 maggio 2016 e che includevano osservazioni dettagliate e documenti giustificativi. Il 9 giugno 2016 si è svolto un incontro di verifica tra la Commissione e Orona.

([1]) GU L 96 del 29.3.2014, pag. 251.

([2]) Direttiva 95/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 giugno 1995, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative agli ascensori (GU L 213 del 7.9.1995, pag. 1).

(7) Con apposita lettera del 20 aprile 2016, la Commissione ha invitato a presentare le proprie osservazioni anche Liftinstituut, l'organismo notificato scelto da Orona, che nel 2012 aveva certificato la conformità dell'ascensore M33v3 alla direttiva 95/16/CE. Tuttavia Liftinstituut non ha trasmesso ulteriori osservazioni sostanziali, poiché in una lettera del 20 gennaio 2016 aveva già inviato alla Commissione osservazioni dettagliate e documenti giustificativi coerenti con le osservazioni di Orona.

(8) In una riunione del gruppo di lavoro per la cooperazione amministrativa nel settore degli ascensori del 16 giugno 2016, presieduto dagli Stati membri, l'autorità tedesca ha presentato la misura nazionale alle autorità di vigilanza del mercato degli Stati membri. La Commissione ha partecipato alla riunione in qualità di membro del gruppo di lavoro.

(9) La Commissione ha condotto anche una perizia indipendente (la «perizia indipendente»). La perizia indipendente è stata inizialmente commissionata il 29 novembre 2016 e il 9 febbraio 2017 l'autorità tedesca, Orona, il perito indipendente e la Commissione hanno partecipato a un'ispezione in loco dell'ascensore M33v3. Tuttavia il contratto è stato successivamente risolto e l'incarico è stato affidato a un secondo perito. Tale perito ha eseguito una verifica indipendente e il 10 dicembre 2018 ha presentato una relazione finale ([3]). Nella relazione finale si concludeva che «l'ascensore soddisfa decisamente il requisito essenziale 2.2 poiché, al momento dell'installazione, presenta un livello di sicurezza almeno equivalente a quello previsto dalla norma armonizzata e ciò ha conferito la presunzione di conformità al requisito essenziale di sicurezza e di salute di cui all'allegato I, punto 2.2, della direttiva 95/16/CE». Il 17 dicembre 2018 la Commissione ha invitato l'autorità tedesca, Orona e Liftinstituut a presentare osservazioni sulla perizia indipendente. La Commissione ha ricevuto osservazioni da Liftinstituut il 14 gennaio 2019, da Orona il 15 gennaio 2019 e dall'autorità tedesca il 28 febbraio 2019.

(10) Il 16 maggio 2019 la Commissione, l'autorità tedesca, Orona e Liftinstituut si sono riuniti per chiarire le osservazioni pervenute sulla perizia indipendente. Su richiesta della Commissione, con messaggio di posta elettronica del 28 maggio 2019 l'autorità tedesca ha inviato chiarimenti sulle osservazioni relative alla perizia indipendente. La Commissione ha ricevuto osservazioni riguardanti tali chiarimenti da Orona il 12 luglio 2019 e da Liftinstituut il 19 luglio 2019.

(11) Il 14 aprile 2020 la Commissione ha invitato Orona e l'autorità tedesca a presentare osservazioni su una sintesi delle posizioni delle parti e sulla valutazione preliminare della Commissione. Tutte le osservazioni sono pervenute entro il 29 maggio 2020.

2. **POSIZIONI E ARGOMENTAZIONI DELLE PARTI**

2.1. **Posizioni e argomentazioni dell'autorità tedesca**

(12) Le autorità locali tedesche di vigilanza del mercato hanno avviato le indagini sull'ascensore M33v3 nell'ottobre del 2014. L'autorità tedesca è subentrata nelle indagini in un secondo momento.

(13) Come dichiarato nella notifica della misura nazionale alla Commissione, a seguito di una verifica della documentazione a gennaio e febbraio 2015 e di una prova di installazione di un ascensore a Monaco di Baviera il 23 marzo 2015, l'autorità tedesca ha concluso che l'ascensore non soddisfa i requisiti delle norme armonizzate EN 81-1:1998+A3:2009 ([4]) («norma EN 81-1») ed EN 81-21:2009 ([5]) («norma EN 81-21») («le norme armonizzate»). La ragione è che nell'ascensore M33v3 la testata prevista di 0,5 m è insufficiente, in quanto la norma EN 81-1 richiede una distanza di 1 m. L'autorità tedesca non ha rilevato le misure di sicurezza alternative adottate nel progetto e nella costruzione dell'ascensore M33v3 corrispondenti all'eccellenza rappresentata dalle norme armonizzate e ha pertanto individuato una violazione dei requisiti essenziali.

(14) In particolare, secondo l'autorità tedesca, sebbene le misure alternative adottate dal produttore riducano la probabilità di un incidente (nello specifico il movimento accidentale della cabina dell'ascensore verso la posizione estrema superiore), la distanza verticale minima tra il tetto della cabina e il soffitto del vano richiesta dalle norme armonizzate è dimezzata, il che aumenta notevolmente il livello di gravità delle possibili lesioni. Fermo restando che, in caso di emergenza, una persona può mettersi al sicuro sul tetto della cabina stendendosi nell'area di

([3]) Relazione finale di conformità del 10 dicembre 2018, *«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»*.

([4]) GU C 52 del 2.3.2010, pag. 5.

([5]) GU C 263 del 5.11.2009, pag. 3.

protezione residua, si presume comunque che assumere tale posizione richiederebbe più tempo nell'ascensore M33v3 rispetto a un altro ascensore che soddisfa i requisiti delle norme armonizzate. Tale aspetto temporale non è stato preso in considerazione né dal produttore né da Liftinstituut nell'ambito della valutazione di conformità per l'esame CE del tipo. In un ascensore progettato applicando i requisiti delle norme armonizzate vi sarebbe, grazie all'area di protezione più alta, uno spazio libero o un volume di rifugio sufficiente per accovacciarsi e garantire in tal modo la sicurezza delle persone che utilizzano l'ascensore.

(15) Durante le consultazioni con le parti interessate, l'autorità tedesca ha chiarito le argomentazioni addotte nella notifica della misura nazionale alla Commissione e nella misura nazionale stessa.

(16) Relativamente allo spazio libero o al volume di rifugio previsto dai requisiti essenziali, l'autorità tedesca ha concluso che nell'ascensore M33v3 la protezione dallo schiacciamento è ottenuta esclusivamente attraverso il rifugio protetto meccanicamente, le cui dimensioni sono pari a 0,5 m × 0,7 m × 1 m (altezza × larghezza × lunghezza). L'autorità tedesca osserva inoltre che Orona considera tale soluzione come equivalente alla soluzione prevista nella norma armonizzata, poiché la riduzione della distanza verticale di 0,5 m è compensata dall'aumento della larghezza e della lunghezza dello spazio di protezione, rispettivamente pari a 0,1 m e 0,2 m. Tuttavia l'autorità tedesca ritiene che il difetto dell'ascensore M33v3 non sia lo spazio libero ridotto di per sé, bensì il tempo necessario a una persona per mettersi al sicuro (ossia assumere una posizione distesa) proprio a causa dell'esiguità dello spazio, che può determinare lesioni gravi. Secondo l'autorità tedesca, Orona non ha fornito alcun elemento di prova, prima dell'adozione della misura nazionale, del fatto che l'aspetto temporale non influisca sulla sicurezza dell'ascensore M33v3 o del fatto che vi sia tempo sufficiente ad assumere una posizione di sicurezza.

(17) Nelle sue osservazioni inviate tramite messaggio di posta elettronica il 28 maggio 2019, l'autorità tedesca ha specificato che la distanza verticale tra il tetto della cabina e il soffitto del vano si riduce a 0,5 m soltanto in caso di guasto del freno dell'ascensore. In caso contrario, se qualcuno entra nel vano l'ascensore si blocca o si arresta già alla distanza verticale di 1,8 m o, in caso di guasto dei due interruttori di fine corsa di sicurezza nel sistema elettrico, alla distanza di 1 m tra il tetto della cabina e il soffitto del vano. Tuttavia, nelle osservazioni supplementari del 29 maggio 2020, l'autorità tedesca ha successivamente dichiarato che le osservazioni del 28 maggio 2019 sulle distanze verticali non erano corrette. L'autorità tedesca fa invece riferimento alla valutazione del rischio eseguita da Orona, in cui erano state elaborate alcune possibili ipotesi basate su vari eventi (ossia guasto del freno, mancanza di controllo, guasto dell'interruttore di sicurezza) e secondo cui sono tutti i suddetti eventi messi insieme, e non solo lo scenario riguardante il guasto del freno, che potrebbero determinare la riduzione della distanza verticale a 0,5 m. L'autorità tedesca fa inoltre riferimento alle proprie osservazioni sulla perizia indipendente del 28 febbraio 2019, in cui ha dichiarato che le potenziali cause di un incidente dovuto al guasto del sistema di arresto elettronico sono almeno tre: i) un errore umano (ad esempio il personale incaricato dei controlli omette di attivare o disattivare la modalità di controllo anche se una persona è ancora sul tetto della cabina dell'ascensore), ii) un guasto dell'interruttore di fine corsa e iii) un guasto del freno. Tuttavia, per quanto concerne l'errore umano, l'autorità tedesca conferma la conclusione della perizia indipendente, secondo cui tale errore non determinerebbe una riduzione della distanza verticale a 0,5 m.

(18) Relativamente al guasto dell'interruttore di fine corsa, nelle sue osservazioni sulla perizia indipendente del 28 febbraio 2019 l'autorità tedesca afferma che un simile scenario è improbabile ma non può essere completamente escluso. Per quanto riguarda la causa legata al guasto del freno, l'autorità tedesca riconosce che un simile guasto nell'ascensore sarebbe estremamente raro, considerato che Orona ha progettato il freno come un componente di sicurezza (un freno ridondante, ossia un freno che funge da dispositivo di protezione nei confronti sia di un movimento accidentale della cabina che di un eccesso della velocità in salita), tenendo conto del fatto che i componenti di sicurezza devono soddisfare i requisiti essenziali e sono soggetti alla valutazione di conformità e alla marcatura CE indipendentemente dall'ascensore. L'autorità tedesca ha dichiarato altresì che il freno dell'ascensore M33v3 è più sicuro di quello presente negli ascensori che applicano le specifiche tecniche previste dalla norma EN 81-1 perché tale norma armonizzata richiede la certificazione dei freni come componenti di sicurezza per gli ascensori soltanto in casi particolari.

(19) Nel valutare l'ascensore M33v3, l'autorità tedesca ha ipotizzato, a favore di Orona, che il freno dell'ascensore subisca meno guasti rispetto a un freno non ridondante in un ascensore conforme alla norma EN 81-1. Ciò nonostante, l'autorità tedesca ritiene che, malgrado la bassa probabilità di guasto del freno, l'ascensore M33v3 non sia conforme ai requisiti essenziali poiché non soddisfa i principi d'integrazione della sicurezza di cui all'allegato I, punto 1.1, ultima frase, della direttiva 95/16/CE. In base a tali principi, l'eliminazione dei rischi attraverso l'adozione di misure efficaci ha una netta precedenza rispetto alla semplice riduzione dei rischi stessi.

(20) Infine, nei chiarimenti supplementari inviati alla Commissione con messaggio di posta elettronica del 28 maggio 2019, l'autorità tedesca ha dichiarato che in caso di guasto del freno né l'ascensore M33v3 né un ascensore conforme alla norma EN 81-1 può essere arrestato e che un eventuale guasto degli ammortizzatori è ugualmente probabile in entrambi gli ascensori.

2.2. **Posizioni e argomentazioni di Orona**

(21) Durante le consultazioni Orona ha dichiarato di avere eseguito, conformemente all'articolo 8, paragrafo 2, della direttiva 95/16/CE, la valutazione della conformità dell'ascensore ai requisiti essenziali tramite l'organismo notificato Liftinstituut. Conformemente all'allegato V di tale direttiva, Liftinstituut ha effettuato l'esame CE del tipo allo scopo di valutare la sicurezza dell'ascensore. L'esame CE del tipo è la procedura con cui un organismo notificato accerta e dichiara che un ascensore modello o un ascensore per il quale non sia prevista alcuna estensione o variante soddisfa i requisiti della direttiva 95/16/CE. Liftinstituut ha rilasciato il certificato di esame CE del tipo il 17 luglio 2012 e lo ha rivisto il 15 marzo 2013.

(22) A norma dell'articolo 8, paragrafo 2, punto ii), della direttiva 95/16/CE e del punto 4 dell'allegato VI di tale direttiva, un organismo notificato scelto dall'installatore dell'ascensore esegue o fa eseguire l'esame finale dell'ascensore prima della sua immissione sul mercato. Le prove e i controlli appropriati stabiliti nelle norme di cui all'articolo 5 della direttiva 95/16/CE, o prove equivalenti, devono essere svolti da tale organismo notificato al fine di garantire la conformità dell'ascensore ai requisiti essenziali. Per lo svolgimento dell'esame finale dell'ascensore M33v3, Orona ha scelto l'organismo notificato TÜV SÜD, il quale ha confermato la conformità dell'ascensore M33v3 e ha rilasciato l'attestato di esame finale il 7 agosto 2014.

(23) Orona ha chiesto alle autorità di vigilanza del mercato dei Paesi Bassi di eseguire il controllo di un ascensore M33v3 nella città di 's-Hertogenbosch il 20 agosto 2015, la cui conclusione è stata che le misure tecniche specifiche adottate da Orona soddisfacevano i requisiti essenziali.

(24) Secondo il parere di Orona, l'autorità tedesca ha omesso di informare immediatamente la Commissione della misura nazionale, contravvenendo all'obbligo di cui all'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva 95/16/CE. Sebbene la misura nazionale sia stata adottata il 26 novembre 2015, la Commissione ne è venuta a conoscenza soltanto tramite un reclamo presentato da Orona l'11 dicembre 2015. L'autorità tedesca ha informato la Commissione della misura solo il 10 marzo 2016. Secondo il parere di Orona, tale ritardo ha influito negativamente sui suoi diritti di difesa e sulla sua reputazione.

(25) Per quanto concerne l'oggetto della misura nazionale, Orona ha ricordato che l'autorità tedesca le aveva spiegato di «non dubitare dell'esame CE del tipo in generale, ma solo della versione con la testata più piccola in combinazione con l'ascensore più piccolo». L'autorità tedesca ha mantenuto tale posizione fino all'adozione della misura nazionale alcuni mesi dopo, con la quale ha vietato qualsiasi modello di ascensore M33v3 con testata ridotta, indipendentemente dalla dimensione della cabina dell'ascensore. Orona ritiene che la misura nazionale non soltanto fosse ingiustificata, ma comportasse anche una violazione del principio di proporzionalità.

(26) Nelle sue osservazioni del 18 maggio 2016 Orona ha rammentato che, anziché concentrarsi semplicemente sul confronto tra il modello M33v3 e le norme armonizzate per quanto concerne la testata verticale, ossia su unico fattore della valutazione della sicurezza dell'ascensore, è necessario eseguire una valutazione della sicurezza generale. A tale riguardo Orona ha fatto riferimento al documento di posizione di NB-L, il gruppo di coordinamento degli organismi notificati per la direttiva 95/16/CE, del 3 novembre 2009, intitolato «*Crushing danger, free space, criteria*», che definisce criteri per uno spazio libero accettabile equivalenti ai criteri enunciati al punto 5.7 della norma EN 81-1. I criteri fissati in tale documento di posizione sono basati su una combinazione di spazio libero verticale, volume (cubatura) dello spazio libero e integrazione di tali spazi nell'area interessata. Lo stesso documento di posizione contiene un elenco non esaustivo di criteri supplementari di cui si deve tenere conto durante una valutazione del rischio. Tali criteri supplementari comprendono avvertenze, principi ergonomici, frequenza di manutenzione e circostanze impreviste.

(27) Relativamente allo spazio libero verticale tra il tetto della cabina e il soffitto del vano, in una lettera a Orona del 10 luglio 2015 Liftinstituut ha dichiarato, a sostegno delle considerazioni di Orona, che «uno spazio libero minimo garantito di 0,5 m è generalmente accettato come sufficiente a evitare il pericolo di schiacciamento del corpo umano […]. Che ciò sia accettabile anche in relazione all'applicazione negli ascensori è indicato nella norma EN 81-1:1998+A3:2009, punto 5.7.3.3, lettera b)». In ogni caso, nelle sue osservazioni del 18 maggio 2016 Orona ha dichiarato che il blocco sopra alla cabina dell'ascensore M33v3 ha lo stesso spazio libero verticale (0,5 m) di quello richiesto dalla norma EN 81-1 per lo spazio di soccorso sotto alla cabina (nel vano). Per quanto concerne il volume dello spazio libero (cubatura), come descritto nelle specifiche tecniche dell'ascensore M33v3, il blocco sopra alla cabina dell'ascensore ha un

volume superiore (0,5 m × 0,7 m × 1,0 m) rispetto al volume minimo previsto dalla norma EN 81-1 sia per lo spazio di soccorso sopra alla cabina (0,5 m × 0,6 m × 0,8 m) che per lo spazio di soccorso sotto alla cabina (0,5 m × 0,6 m × 1,0 m). Uno studio commissionato da Orona e inviato alla Commissione il 15 marzo 2016, eseguito da un centro tecnologico specializzato nell'innovazione di prodotti, processi e servizi denominato IK4-Ikerlan («lo studio IK4-Ikerlan»), mostra che la cubatura sopra alla cabina dell'ascensore è adatta a ospitare tutte le persone addette alla manutenzione che hanno partecipato alla prova (rappresentative della tipologia consueta di personale addetto alla manutenzione, di età compresa tra 18 e 65 anni e di sesso maschile), diversamente da quanto rilevato quando la cubatura ha dimensioni conformi a quanto prescritto dalla norma EN 81-1.

(28) Secondo le osservazioni di Orona del 18 maggio 2016, e come descritto nelle specifiche tecniche inviate all'autorità tedesca prima dell'adozione della misura nazionale, l'ascensore M33v3 presenta alcune caratteristiche di sicurezza supplementari e specifiche che sostanzialmente escludono la possibilità di errore umano. Tali caratteristiche includono non soltanto il componente di sicurezza del freno ridondante con certificazione CE del tipo, ma anche altre caratteristiche di sicurezza che rendono complessivamente l'ascensore ancora più sicuro degli ascensori progettati conformemente alla norma EN 81-1. A tale riguardo, l'ascensore è dotato di i) un segnale di avvertimento che indica che una sola persona è ammessa sul tetto della cabina e che la posizione di sicurezza corretta per prevenire il rischio di schiacciamento è quella distesa, ii) un componente di sicurezza che interrompe il funzionamento normale in caso di accesso al tetto della cabina (interruttore di rilevamento) per evitare che la stessa inizi a muoversi verso l'alto quando si accede al tetto della cabina, iii) un sistema di controllo che, in caso di rilevazione di accesso al vano, mantiene l'ascensore inattivo fino a quando l'interruttore di controllo sulla parte superiore della cabina è posto in modalità di controllo, iv) un interruttore di fine corsa di sicurezza supplementare che arresta l'ascensore quando la cabina è a 1,8 m dal soffitto del vano, v) un interruttore di oltrecorsa supplementare che impedisce il movimento della cabina e vi) una ringhiera telescopia che impedisce il funzionamento normale nel caso in cui la ringhiera non sia completamente ritratta e impedisce il funzionamento se la ringhiera non è completamente allungata.

(29) Nelle sue osservazioni del 18 maggio 2016, Orona ha dichiarato che nella misura nazionale l'autorità tedesca sostiene che un tecnico situato sul tetto della cabina impiegherebbe «molto più tempo» per assumere la posizione distesa, necessaria per garantire la sicurezza nell'ascensore, rispetto alla posizione accovacciata. Orona afferma che questa obiezione non è avvalorata da alcuna prova presentata dall'autorità tedesca e che la necessità di assumere una posizione sicura non è un requisito specifico previsto dalla direttiva 95/16/CE. Inoltre, in seguito a un incontro tra l'autorità tedesca e Orona avvenuto il 15 dicembre 2015, era stato concordato, in linea con la misura nazionale, che Orona avrebbe eseguito alcune prove aggiuntive a ulteriore sostegno della sicurezza della progettazione dell'ascensore M33v3. Particolare attenzione è stata prestata all'influenza esercitata dalla dimensione del tetto dell'ascensore sul tempo di reazione. A tale riguardo, secondo lo studio IK4-Ikerlan la posizione assunta dal personale addetto alla manutenzione e la dimensione degli ascensori M33v3 non costituiscono un fattore che influenza il tempo di reazione. Lo studio dimostra inoltre che l'età e l'indice di massa corporea non hanno alcun effetto sul tempo di reazione. In base alla conclusione dello studio IK4-Ikerlan, il fatto che il tempo di reazione per assumere la posizione accovacciata in ascensori conformi alla norma EN 81-20 sia in media di soli 1,26 secondi non incide sul rischio potenziale specifico, in quanto tale differenza temporale corrisponde a soli 0,9 m con una velocità di controllo di 0,6 m/s. I diversi tempi di reazione potrebbero essere rilevanti solo in caso di guasto del sistema di sicurezza, ad esempio del sistema frenante ridondante. Tuttavia in un simile scenario la differenza di altezza sarebbe ininfluente, poiché un incidente sarebbe fatale sia nell'ascensore M33v3 che in un ascensore che soddisfa le norme armonizzate.

(30) Per quanto concerne l'aspetto temporale, Orona ha sostenuto che, come descritto nella documentazione tecnica, il tetto della cabina dell'ascensore M33v3 è piatto e privo di ostacoli e grazie a questo fatto il personale addetto alla manutenzione può assumere più rapidamente una posizione sicura distendendosi sul tetto. Orona ha rilevato in particolare che sul tetto della cabina di un ascensore conforme alla norma EN 81-1 possono esservi molti componenti di intralcio nello spazio adibito alla posizione distesa, ad esempio corde e relativi fissaggi, i quali possono ritardare il tempo necessario ad assumere la posizione distesa di sicurezza. Orona ha inoltre sottolineato che la norma EN 81-1 prevede soltanto che lo spazio di sicurezza debba essere raggiungibile dallo spazio di lavoro. Nell'ascensore M33v3, invece, lo spazio di lavoro coincide con lo spazio di sicurezza e ciò significa che, nel caso in cui vi sia un problema e una persona debba assumere la posizione distesa, quella persona si trova già nel posto giusto, il che riduce il tempo necessario per assumere la posizione di sicurezza. Le differenze nelle specifiche tecniche (ossia gli ostacoli presenti sul tetto della cabina e l'accesso allo spazio di sicurezza) tra l'ascensore M33v3 e un ascensore conforme alla norma EN 81-1 sono state ulteriormente chiarite nella lettera di Orona alla Commissione del 20 gennaio 2016 e nel suo messaggio di posta elettronica alla Commissione del 12 luglio 2019.

(31) Relativamente al guasto del freno, Liftinstituut ha spiegato, in una lettera inviata a Orona il 21 aprile 2015, che in qualsiasi ascensore un guasto del freno determinerebbe un movimento ascendente incontrollato della cabina dell'ascensore vuota e ciò comporterebbe, nell'arco di un breve percorso, una velocità tale da causare il balzo della cabina dell'ascensore nello spazio libero concepito per prevenire il rischio di schiacciamento tra il tetto della cabina dell'ascensore e il soffitto del vano, il che significa la cabina dell'ascensore proseguirebbe il suo movimento ascendente nel vano anche se il contrappeso urtasse contro gli ammortizzatori. Per un ascensore con una velocità nominale di 1 m/s, la testata di 1 m prevista dalla norma EN 81-1 verrebbe annullata dal balzo qualora la cabina dell'ascensore viaggiasse senza controllo per una distanza di soli 4 m, ossia dopo aver percorso una breve distanza. In tal caso non rimarrebbe alcuno spazio libero, con un conseguente schiacciamento fatale di un'eventuale persona situata sul tetto della cabina. Il fatto che sia necessario solamente un breve percorso per far accelerare l'ascensore fino a una velocità superiore al 115 % della sua velocità nominale implica che gli ammortizzatori probabilmente cederanno, poiché la loro integrità non è garantita a velocità superiori al 115 % della velocità nominale (la norma EN 81-1 richiede che gli ammortizzatori resistano a un impatto dovuto a una velocità non superiore al 115 % della velocità nominale).

(32) Orona ha inoltre dichiarato che, in ogni caso, lo spazio libero previsto (distanza verticale di 0,5 m) e l'aspetto temporale non sono rilevanti ai fini del confronto tra il livello di sicurezza garantito dall'ascensore M33v3 e quello previsto dalle specifiche tecniche stabilite nella norma EN 81-1. Come spiegato nel messaggio di posta elettronica di Orona all'autorità tedesca del 22 aprile 2015, che includeva la posizione espressa da Liftinstituut nella sua lettera del 21 aprile 2015, il rischio di schiacciamento si verificherebbe soltanto in caso di guasto del freno. Orona ha concluso che qualora ciò accadesse, il rischio di schiacciamento non verrebbe evitato né per effetto della progettazione dell'ascensore M33v3 né per effetto di quella di un ascensore conforme alla norma EN 81-1.

(33) Nelle osservazioni trasmesse alla Commissione il 12 luglio 2019, Orona ha dichiarato che il sistema frenante ridondante dell'ascensore M33v3 è in ogni caso di gran lunga più sicuro rispetto al sistema frenante di un ascensore conforme alla norma EN 81-1, fatto riconosciuto dall'autorità tedesca nelle sue osservazioni del 28 maggio 2019. Diversamente da un ascensore conforme alla norma EN 81-1, la probabilità di un guasto del freno nell'ascensore M33v3 è un evento estremamente improbabile perché il freno è un componente di sicurezza con certificazione del tipo CE per la protezione contro movimenti accidentali della cabina e la protezione contro il movimento ascendente della cabina. È pertanto molto meno probabile che un guasto del freno nell'ascensore M33v3 determini una situazione in cui una persona possa improvvisamente e accidentalmente trovarsi nello spazio di rifugio sicuro sul tetto della cabina.

(34) Orona ha inoltre dichiarato che nel 2015 i timori dell'autorità tedesca erano incentrati sulla questione del rischio. Orona ha trasmesso all'autorità tedesca una valutazione del rischio, effettuata da Orona conformemente alla norma ISO/DIS 14798 ([6]) (la «valutazione del rischio») il 16 febbraio 2015, nove mesi prima dell'adozione della misura nazionale. Nella valutazione del rischio si concludeva che, tenendo conto delle misure di protezione introdotte da Orona, l'ascensore M33v3 era sicuro e che non era necessario porre in essere alcuna ulteriore azione mirata a ridurre i rischi poiché, sulla base della probabilità di danno (classificata da A ad F, laddove F è la meno probabile) e del livello di gravità delle lesioni (classificata da 1 a 4, laddove 4 indica la lesione meno grave), è stato ottenuto il risultato «2F».

(35) In particolare, nella valutazione del rischio si concludeva che la probabilità di guasto del freno (quale componente di sicurezza con certificazione CE del tipo) era talmente remota da rendere accettabile il livello di rischio. Orona ha dichiarato che in un'analisi del rischio è insolito considerare il guasto di componenti di sicurezza con certificazione CE del tipo a causa del loro elevato livello di sicurezza intrinseco.

(36) Come concluso nella valutazione del rischio, non vi è alcuna differenza tra l'ascensore M33v3 e gli ascensori conformi alle norme armonizzate. Lo scenario teorico di un guasto del freno termina invariabilmente in modo fatale per il tecnico interessato a causa dello schiacciamento illimitato, pertanto è irrilevante se lo spazio di soccorso sopra la cabina è di 0,5 m o di 1 m.

(37) Infine, nelle sue osservazioni alla Commissione del 18 maggio 2016, Orona sottolinea che la direttiva 95/16/CE non impone l'eliminazione completa dei possibili rischi, che sarebbe semplicemente impossibile, ma solo la conformità ai requisiti essenziali enunciati in tale direttiva, i quali sono garantiti tramite le norme armonizzate o misure di sicurezza equivalenti. Orona ha inoltre dichiarato che è obbligatorio dimostrare che le misure di sicurezza equivalenti hanno lo stesso livello di sicurezza di quelle enunciate nelle norme armonizzate e ciò non comporta lo stesso livello di prova della dimostrazione di una totale assenza di rischio.

([6]) ISO 14798, ascensori, scale mobili e marciapiedi mobili — metodologia di valutazione e riduzione dei rischi, norma internazionale, prima edizione 1.3.2009.

3. **VALUTAZIONE**

(38) Sulla base di un'ampia consultazione con tutte le parti interessate, la Commissione ha valutato la misura nazionale.

(39) L'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 95/16/CE, in vigore quando la misura nazionale è stata adottata, imponeva agli Stati membri di adottare tutte le misure necessarie a garantire che gli ascensori cui si applicava tale direttiva potessero essere commercializzati e messi in servizio soltanto se, correttamente installati, sottoposti a manutenzione adeguata e utilizzati secondo la loro destinazione, non mettevano a rischio la sicurezza e la salute delle persone ed eventualmente la sicurezza dei beni.

(40) L'articolo 3 della direttiva 95/16/CE prevedeva che gli ascensori cui si applicava tale direttiva dovessero rispondere ai requisiti essenziali.

(41) L'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva 95/16/CE stabiliva che uno Stato membro che constatasse che un ascensore metteva a rischio la sicurezza e la salute delle persone ed eventualmente la sicurezza dei beni doveva prendere tutte le misure necessarie per ritirarlo dal mercato, vietarne la commercializzazione e la messa in servizio o limitarne la libera circolazione. Secondo quanto previsto dal secondo punto di tale articolo, lo Stato membro era tenuto a informare immediatamente la Commissione della misura adottata, precisando i motivi della sua decisione e indicando in particolare se la mancata conformità fosse dovuta al mancato rispetto dei requisiti essenziali, a una scorretta applicazione delle norme o a una lacuna delle norme.

(42) L'articolo 8, paragrafo 2, della direttiva 95/16/CE prevedeva che un ascensore, prima di essere commercializzato, doveva essere sottoposto a una verifica di conformità da parte di un organismo notificato.

(43) I requisiti essenziali erano specificati al punto 2.2 dell'allegato I della direttiva 95/16/CE, che prevedeva che l'ascensore dovesse essere progettato e costruito in modo da impedire il rischio di schiacciamento quando la cabina si trova in una posizione estrema e che questo obiettivo dovesse essere raggiunto mediante uno spazio libero o un volume di rifugio oltre le posizioni estreme.

(44) Conformemente all'articolo 5, paragrafo 2, della direttiva, la norma EN 81-1 prevedeva la presunzione di conformità al punto 2.2 dell'allegato I della direttiva 95/16/CE nel momento in cui l'ascensore M33v3 fosse stato immesso sul mercato.

(45) Orona non si è basata sulle norme armonizzate per raggiungere la conformità ai requisiti essenziali. Ha invece presentato all'autorità tedesca una soluzione tecnica alternativa che Liftinstituut ha certificato nella procedura di esame CE del tipo e ha chiarito ulteriormente in una lettera all'autorità tedesca del 12 novembre 2014. Ciò nonostante, lo spazio libero minimo nella testata diverge rispetto ai requisiti specificati nel punto 5.7.1.1, lettera a), della norma EN 81-1; conformemente al certificato dell'esame CE del tipo NL12-400-1002-035-30 rev. 2, rilasciato da Liftinstituut, lo spazio libero sul tetto della cabina è uno spazio libero minimo più ampio (volume rettangolare) di quello richiesto come spazio libero minimo nella fossa secondo la norma EN 81-1, al fine di prevenire il rischio di schiacciamento nelle posizioni estreme della cabina. Nella sua lettera del 12 novembre 2014, Liftinstituut ha dichiarato che nel caso in cui le funi scivolino quando la puleggia motrice continua a ruotare verso l'alto, tale spazio libero sarà garantito mediante l'ammortizzatore del contrappeso permanentemente fisso. Inoltre tale organismo notificato ha dichiarato che le dimensioni dello spazio libero dell'ascensore di Orona, alternative alle dimensioni specificate nella norma EN 81-1, sono altresì compatibili con i requisiti essenziali quando mezzi supplementari affidabili garantiscono uno spazio temporaneo maggiore con dimensioni che soddisfano i requisiti della norma EN 81-1 e della norma EN 81-21, purché il rischio di schiacciamento sia sempre coperto grazie allo spazio libero permanentemente disponibile. Tali mezzi supplementari, che garantiscano uno spazio temporaneo maggiore, includono tre elementi principali. Primo, l'applicazione di due contatti di sicurezza aggiuntivi che agiscono direttamente nel circuito di sicurezza dell'ascensore e che sono, per una maggiore affidabilità, verificati tramite il sistema di misurazione di posizionamento dell'ascensore. Secondo, un freno ridondante affidabile, con certificazione CE del tipo, quale componente di sicurezza per la protezione sia nei confronti di movimenti accidentali della cabina che di un eccesso della velocità in salita della stessa, che consenta l'arresto effettivo dell'ascensore. Terzo, un sistema di monitoraggio degli accessi al tetto della cabina, che disattivi direttamente il funzionamento normale dell'ascensore quando una persona accede al tetto della cabina attraverso una porta di piano.

(46) Conformemente all'articolo 8, paragrafo 2, punto ii), della direttiva 95/16/CE e all'allegato V di tale direttiva, Liftinstituut ha accertato e dichiarato ([7]) tramite l'esame CE del tipo che l'affidabilità del sistema di protezione dell'ascensore M33v3 relativamente al rischio di schiacciamento è almeno pari a quella di un ascensore che soddisfa i requisiti della norma EN 81-1. L'ascensore M33v3 si discosta soltanto dalle dimensioni dello spazio libero verticale di cui al punto 5.7.1.1, lettera a), della norma EN 81-1. Orona ha seguito la procedura dell'esame CE del tipo

([7]) Il certificato di esame CE del tipo NL12-400-1002-035-30 rev. 2.

specificata nella parte B dell'allegato V della direttiva 95/16/CE. Nell'ambito di tale procedura, Orona ha spiegato in che modo le soluzioni tecniche alternative fossero equivalenti ai requisiti della norma EN 81-1 per quanto concerne la sicurezza. Il certificato dell'esame CE del tipo rilasciato da Liftinstituut segue il documento di posizione di NB-L che definisce i criteri tecnici generali sulle modalità in cui gli ascensori con dimensioni dello spazio libero divergenti da quelle di cui al punto 5.7 della norma EN 81-1 possano comunque essere pienamente conformi ai requisiti essenziali specificati nella direttiva 95/16/CE.

(47) Conformemente all'articolo 8, paragrafo 2, punto ii), della direttiva 95/16/CE e al punto 4 dell'allegato VI di tale direttiva, TÜV SÜD ha rilasciato un certificato di esame finale con il quale ha dichiarato che l'ascensore soddisfaceva i requisiti di cui alla direttiva 95/16/CE, dopo aver eseguito opportune prove e verifiche dell'ascensore prima che fosse immesso sul mercato.

(48) Secondo l'autorità tedesca la soluzione tecnica prevista da Orona non soddisfa i requisiti essenziali principalmente perché l'ascensore si discosta dalla norma EN 81-1 in quanto prevede una distanza verticale di soli 0,5 m anziché di 1 m tra il tetto della cabina e il soffitto del vano. L'autorità tedesca ritiene che ciò non lasci a una persona il tempo sufficiente per assumere una posizione sicura nel caso in cui altre misure precauzionali non riescano ad arrestare l'ascensore a una distanza maggiore. Tuttavia nella misura nazionale l'autorità tedesca non ha specificato in quali casi la distanza verticale nell'ascensore M33v3 sarebbe di 0,5 m e di conseguenza in quali circostanze potrebbe verificarsi il rischio di schiacciamento.

(49) Secondo l'autorità tedesca, le specifiche tecniche alternative applicate da Orona non prevedono un livello equivalente di sicurezza perché, anche se riducono la probabilità di incidente (la cabina dell'ascensore viaggia accidentalmente verso la posizione estrema superiore), il livello di gravità delle possibili lesioni aumenta nettamente a causa del dimezzamento dello spazio verticale minimo. Una persona situata sul tetto della cabina dell'ascensore può mettersi al sicuro, se necessario, distendendosi nel volume di rifugio residuo, ma impiegherà più tempo rispetto a quanto ne impiegherebbe se si trovasse in un ascensore conforme alle norme armonizzate.

(50) Per quanto concerne lo spazio libero o il volume di rifugio, secondo l'autorità tedesca la norma EN 81-1 prevede una distanza verticale di 1 m nell'intero spazio libero o volume di rifugio situato tra il tetto della cabina e il soffitto del vano. Questo aspetto è oggetto di discussione tra Orona, Liftinstituut e la Commissione, la quale al riguardo segue le conclusioni della perizia indipendente. Tuttavia, poiché l'autorità tedesca non considera incompatibile con i requisiti essenziali la distanza verticale di 0,5 m di per sé bensì il tempo impiegato per assumere una posizione sicura, l'elemento della distanza verticale in quanto tale non necessita di ulteriori elaborazioni per quanto concerne l'interpretazione dei requisiti della norma EN 81-1.

(51) Relativamente allo spazio libero o al volume di rifugio nell'ascensore M33v3, una volta in modalità di controllo, il tecnico ha uno spazio di lavoro minimo di 1,8 m (spazio di soccorso superiore). L'autorità tedesca ha invece indicato, durante la fase di consultazione con la Commissione, le tre potenziali cause di incidente nell'ascensore che potrebbero determinare la riduzione della distanza verticale a 0,5 m, invece di 1,8 m, quando l'ascensore funziona correttamente. Tra tali tre cause, Orona riconosce soltanto quella del guasto del freno. Anche in questo caso, Orona ritiene che un guasto del freno sia molto improbabile. Come per la causa dell'errore umano, l'autorità tedesca non ha tenuto conto di questa causa nell'adottare la misura nazionale. A tale riguardo, nelle sue osservazioni del 15 gennaio 2019 Orona ha spiegato che un tecnico dell'assistenza qualificato non ha alcun motivo per azionare l'ascensore a una velocità di esercizio normale anziché a una velocità di manutenzione. Affinché il tecnico dell'assistenza possa svolgere il suo lavoro, è di fondamentale importanza che abbia il pieno controllo del movimento della cabina. Se l'ascensore è in modalità di funzionamento normale, per eseguire le operazioni di manutenzione non è possibile arrestarlo in una qualsiasi posizione desiderata se non al piano. In ogni caso, il punto 0.3.8 della norma EN 81-1 presuppone che il personale addetto alla manutenzione disponga di una formazione adeguata e lavori secondo le istruzioni; ciò significa che è altamente improbabile che una persona si trovi sopra alla cabina quando l'ascensore viaggia a una velocità di esercizio normale. Inoltre la perizia indipendente ritiene estremamente improbabile che il personale addetto alla manutenzione eluda deliberatamente le procedure di sicurezza descritte nelle istruzioni di servizio.

(52) Per quanto concerne la terza causa potenziale, che secondo l'autorità tedesca potrebbe provocare la riduzione della distanza verticale a 0,5 m per un eventuale guasto dell'interruttore di fine corsa, nelle sue osservazioni del 18 maggio 2016 Orona ha spiegato che il tecnico si posiziona in piedi sul tetto della cabina, attiva la modalità di controllo sull'unità di controllo e assume in tal modo il controllo esclusivo dell'ascensore. Il tecnico muove quindi la cabina in direzione della parte superiore del vano. Il sistema di controllo può guastarsi. A causa di un simile guasto, l'ascensore continua a muoversi, ma a una velocità di soli 0,6 m/s (velocità di controllo). Anche in caso di

movimento ascendente incontrollato («UCMP»), non verrebbe superata la velocità di 1 m/s (velocità in modalità normale). La possibilità che il tecnico arresti immediatamente l'ascensore in caso di pericolo tramite i due interruttori di fine corsa di emergenza posti sull'unità di controllo rimane invariata. Anche se il tecnico non aziona l'arresto di emergenza per motivi non accertabili, l'interruttore di oltrecorsa garantirà che l'ascensore si arresti con uno spazio libero minimo di 1 m, senza alcun rischio di schiacciamento. Pertanto anche in questo caso la probabilità complessiva di gravi lesioni nell'ascensore M33v3 è prossima allo zero e il rischio è identico a quello di un ascensore conforme alla norma EN 81-1. Per tali ragioni, l'errore umano e il guasto dell'interruttore di fine corsa non possono essere considerati cause della riduzione della distanza verticale a 0,5 m anziché 1,8 m quando l'ascensore M33v3 funziona correttamente.

(53) Per quanto concerne il guasto completo del sistema frenante, il freno è un dispositivo meccanico di sicurezza dotato di certificazione CE del tipo come componente di sicurezza UCMP. Si tratta di un freno di sicurezza monitorato e ridondante e ciascun freno ha forza sufficiente per arrestare da solo l'ascensore. Entrambi i circuiti del freno agiscono quando sono applicate le molle; ciò significa che in condizioni operative il freno elettromagnetico è aperto. In caso di interruzioni di corrente elettrica impreviste, entrambi i circuiti del freno si chiudono automaticamente, azionati dalla forza della molla, garantendo in modo affidabile la tenuta statica o la decelerazione dinamica della cabina dell'ascensore in movimento in qualsiasi situazione di funzionamento. Il guasto completo del sistema frenante dell'ascensore M33v3 è pertanto pressoché impossibile.

(54) NB-L ha inoltre dichiarato che i criteri per uno spazio libero accettabile equivalenti a quelli stabiliti al punto 5.7 della norma EN 81-1 sono basati su una combinazione di spazio libero verticale, volume (cubatura) dello spazio libero e integrazione di tali spazi nell'area interessata.

(55) Per quanto concerne il tempo necessario perché una persona assuma una posizione sicura, secondo la misura nazionale il rischio di schiacciamento causato dal tempo insufficiente ad adottare una posizione sicura si verifica quando la distanza verticale è pari a 0,5 m. Tuttavia, come spiegato nel considerando 32, lo spazio libero o il volume di rifugio nell'ascensore M33v3 avrebbero una distanza verticale di 0,5 m soltanto in caso di guasto del freno. Poiché Orona ha fornito all'autorità tedesca tale spiegazione tecnica prima dell'adozione della misura nazionale, in particolare nel suo messaggio di posta elettronica del 22 aprile 2015, l'unico scenario possibile è quello di un guasto del freno, che sarà ulteriormente approfondito.

(56) Il livello di sicurezza previsto dalle specifiche tecniche della norma EN 81-1 e quello garantito dall'ascensore M33v3 possono essere confrontati soltanto valutando lo stesso scenario in un ascensore conforme alla norma EN 81-1 e nell'ascensore M33v3. Ciò significa che, come spiegato in precedenza, l'unico scenario da considerare nel valutare il rischio di schiacciamento è il caso in cui si verifichi un guasto del freno in entrambi gli ascensori. Sulla base degli elementi di prova forniti da Orona all'autorità tedesca prima dell'adozione della misura, e in particolare della lettera inviata da Liftinstituut a Orona il 21 aprile 2015, in caso di guasto del freno la velocità dell'accelerazione libera raggiunta dall'ascensore in soli pochi metri renderebbe impossibile per gli ammortizzatori di entrambi gli ascensori arrestare la cabina e causerebbe pertanto il cedimento degli ammortizzatori. In tal caso la cabina urterebbe contro il soffitto del vano e schiaccerebbe chiunque si trovi sul tetto della cabina, indipendentemente dalla distanza verticale disponibile. Come spiegato da Liftinstituut nella sua lettera, in entrambi gli ascensori sussiste il rischio di schiacciamento in caso di guasto del freno, poiché la probabilità che il volume di rifugio possa evitare un incidente è molto bassa, indipendentemente dal tempo necessario per assumere una determinata posizione sul tetto della cabina. A tale riguardo, nel suo messaggio di posta elettronica alla Commissione del 28 maggio 2019, l'autorità tedesca ha dichiarato che, in caso di guasto del freno, né l'ascensore M33v3 né un ascensore conforme alla norma EN 81-1 può essere arrestato e che un possibile guasto degli ammortizzatori è ugualmente probabile per entrambi gli ascensori.

(57) Si può pertanto concludere che l'aspetto temporale, ossia il tempo necessario ad assumere una posizione di sicurezza in relazione alla distanza verticale nel tetto della cabina, non svolge alcun ruolo nell'impedire il rischio di schiacciamento.

(58) Inoltre, come spiegato da Orona e riconosciuto dall'autorità tedesca, il freno ridondante utilizzato da Orona nell'ascensore M33v3, che è sempre un componente di sicurezza con certificazione CE del tipo, è più sicuro rispetto al freno utilizzato in ascensori conformi alle specifiche tecniche stabilite nella norma EN 81-1, le quali nella maggior parte dei casi non richiedono che il freno debba essere un componente di sicurezza con certificazione CE del tipo.

(59) Ai sensi dell'articolo 3 della direttiva 95/16/CE, un componente di sicurezza deve infatti rispondere ai requisiti essenziali o consentire agli ascensori sui quali è montato di rispondere ai requisiti essenziali. Ciò significa che il sistema frenante è stato sottoposto a un'accurata procedura di valutazione di conformità indipendente a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, punto ii), della direttiva 95/16/CE e che è pertanto dotato di una marcatura CE, in aggiunta alla valutazione di conformità dell'intero ascensore. Il guasto di un componente di sicurezza è in effetti una situazione priva di rischio, in quanto è estremamente improbabile, come stabilito nella norma ISO 14798 di cui al considerando 33. Poiché il guasto del freno è l'unico scenario in cui la distanza verticale dello spazio di sicurezza tra il tetto della cabina e il vano si ridurrebbe al punto da risultare inferiore a quanto previsto dalla norma EN 81-1, e poiché il guasto del sistema frenante è pressoché impossibile, l'ascensore è più sicuro rispetto a un ascensore conforme alla norma EN 81-1, in quanto quest'ultimo non deve necessariamente essere dotato di un freno ridondante, che è un componente di sicurezza.

(60) Per quanto concerne i principi d'integrazione della sicurezza, in primo luogo l'autorità tedesca non ha menzionato tali principi nella misura nazionale. In secondo luogo, i principi d'integrazione della sicurezza non sono un concetto astratto, bensì sono legati ai requisiti essenziali di sicurezza e di salute e allo stato dell'arte al momento in cui l'ascensore è stato immesso sul mercato. Ciò significa che i rischi presentati dall'ascensore devono essere gestiti dal produttore tenendo conto di tali elementi. In terzo luogo, i principi d'integrazione della sicurezza devono essere considerati ugualmente applicabili a qualsiasi ascensore. In questo caso, l'unico scenario da considerare per confrontare il livello di sicurezza è il guasto del freno, e il rischio che si verifichi un simile guasto nell'ascensore M33v3 è estremamente improbabile, diversamente da quanto avviene in un ascensore conforme alla norma EN 81-1.

(61) Per quanto riguarda i rischi non correlati al sistema frenante, oltre alla valutazione del rischio eseguita da Orona e alle sue conclusioni, la perizia indipendente contiene una valutazione del rischio basata sulla norma EN 81-1 e sulla soluzione tecnica utilizzata nell'ascensore M33v3, volta a confrontare il livello di sicurezza raggiunto dall'ascensore M33v3 e da un ascensore conforme alla norma EN 81-1 per quanto attiene al rischio di schiacciamento. Un confronto del livello di rischio di schiacciamento ottenuto applicando le misure specificate nella norma EN 81-1 e applicando le misure alternative predisposte da Orona nell'ascensore M33v3 ha portato la perizia indipendente a concludere che, quando l'ascensore è soggetto alla manutenzione prevista, «le misure alternative predisposte da Orona raggiungono un livello di sicurezza nettamente superiore al livello raggiunto applicando la norma EN 81-1» ([8]). Inoltre la perizia indipendente ha concluso che, persino nell'evento estremamente improbabile di uso improprio dell'ascensore (dovuto a un'inosservanza intenzionale delle istruzioni di manutenzione da parte del personale addetto alla manutenzione), l'ascensore «raggiunge decisamente almeno lo stesso livello di sicurezza previsto dalla norma» ([9]).

4. **CONCLUSIONE**

(62) Sulla base dell'analisi di cui ai considerando da 38 a 60 e tenendo conto dei risultati della perizia indipendente a conferma di tale analisi, si può concludere che l'ascensore M33v3 sia conforme ai requisiti essenziali. Il livello di sicurezza raggiunto dall'ascensore M33v3 è almeno equivalente al livello di sicurezza di un ascensore conforme alla norma EN 81-1, e ciò ha conferito la presunzione di conformità nel momento in cui l'ascensore M33v3 è stato immesso sul mercato. Non è pertanto opportuno considerare giustificata la misura nazionale,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La misura introdotta dalla Germania, adottata dall'autorità centrale dei Länder per la tecnologia della sicurezza il 26 novembre 2015 e notificata alla Commissione il 10 marzo 2016, che vieta l'immissione sul mercato del modello di ascensore M33v3 prodotto da Orona, Sociedad Cooperativa, Hernani, Spagna, non è giustificata.

Articolo 2

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

([8]) Compito 3 — Analisi comparativa delle specifiche tecniche delle norme armonizzate pertinenti (Task 3 — «*Comparative analysis of the technical specifications of the relevant harmonised standards*»), punto 7.1.1.

([9]) Compito 3 — Analisi comparativa delle specifiche tecniche delle norme armonizzate pertinenti (Task 3 — «*Comparative analysis of the technical specifications of the relevant harmonised standards*»), punto 7.1.2.

Fatto a Bruxelles, il 24 marzo 2021

Per la Commissione
Thierry BRETON
Membro della Commissione