LĒMUMI

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2021/534

(2021. gada 24. marts),

ar ko saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/33/ES 39. panta 1. punktu nosaka, vai Vācijas veiktais pasākums, ar kuru aizliedz laist tirgū *Orona* ražotu lifta modeli, ir pamatots

(izziņots ar dokumenta numuru C(2021) 1863)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/33/ES (2014. gada 26. februāris) par dalībvalstu tiesību aktu saskaņošanu attiecībā uz liftiem un liftu drošības sastāvdaļām ([1]) un jo īpaši tās 39. panta 1. punktu,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) Vācija 2016. gada 10. martā paziņoja Komisijai par pasākumu, ko tā veikusi 2015. gada 26. novembrī saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 95/16/EK ([2]) 7. panta 1. punktu ("valsts pasākums"). Ar šo pasākumu tika aizliegts laist tirgū lifta modeli M33v3, ko ražo *Orona Sociedad Cooperativa* Ernani (*Hernani*), Spānijā ("lifts M33v3"), un tika ieviesti nosacījumi iekārtu laišanai tirgū.

(2) Vācijas pamatojums valsts pasākuma pieņemšanai bija balstīts uz iepriekšējām tirgus uzraudzības darbībām, ko veica Federālo zemju centrālā iestāde drošības tehnoloģiju jomā ("Vācijas iestāde"). Vācijas iestāde konstatēja, ka lifts M33v3 neatbilst veselības aizsardzības un drošības pamatprasībām, kas izklāstītas Direktīvas 95/16/EK I pielikuma 2.2. iedaļā ("pamatprasības").

(3) *Orona Sociedad Cooperativa* ("*Orona*") jau 2015. gada 11. decembrī bija iesniedzis Komisijai savus iebildumus pret valsts pasākumu, apgalvojot, ka tā inovatīvajam liftam M33v3 ir alternatīvas drošības sistēmas, kuru drošības līmenis ir vismaz tāds pats kā jebkuram liftam, kas konstruēts saskaņā ar attiecīgajiem harmonizētajiem standartiem, un tādējādi tas atbilst pamatprasībām, un norādot uz nepieciešamību Vācijas iestādei paziņot Komisijai par valsts pasākumu.

(4) Lai izvērtētu valsts pasākumu, Komisija 2016. gada aprīlī sāka apspriešanos ar dalībvalstīm un *Orona*.

(5) Pēc tam Direktīva 95/16/EK tika pārstrādāta un atcelta ar Direktīvu 2014/33/ES no 2016. gada 20. aprīļa.

(6) Ar 2016. gada 20. aprīļa vēstuli Komisija aicināja *Orona* iesniegt savus apsvērumus par valsts pasākumu, un *Orona* to izdarīja ar 2016. gada 18. maija vēstuli, kas ietvēra plašus apsvērumus un apliecinošus dokumentus. 2016. gada 9. jūnijā notika Komisijas un *Orona* papildu sanāksme.

([1]) OV L 96, 29.3.2014., 251. lpp.

([2]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 95/16/EK (1995. gada 29. jūnijs) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz liftiem (OV L 213, 7.9.1995., 1. lpp.).

(7) Ar atsevišķu 2016. gada 20. aprīļa vēstuli Komisija arī aicināja *Orona* izvēlēto paziņoto struktūru *Liftinstituut*, kura 2012. gadā bija apliecinājusi lifta M33v3 atbilstību Direktīvai 95/16/EK, iesniegt savas piezīmes. Tomēr, tā kā *Liftinstituut* jau bija nosūtījusi Komisijai plašus apsvērumus un apliecinošus dokumentus 2016. gada 20. janvāra vēstulē atbilstoši *Orona* apsvērumiem, tā nesniedza nekādas būtiskas papildu piezīmes.

(8) Darba grupas par administratīvo sadarbību liftu nozarē 2016. gada 16. jūnija sanāksmē, kuru vadīja dalībvalstis, Vācijas iestāde iepazīstināja dalībvalstu tirgus uzraudzības iestādes ar valsts pasākumu. Komisija piedalījās sanāksmē kā šīs darba grupas locekle.

(9) Komisija veica arī neatkarīgu ekspertu pētījumu ("neatkarīgs pētījums"). Par neatkarīgo pētījumu sākotnēji tika noslēgts līgums 2016. gada 29. novembrī, un 2017. gada 9. februārī Vācijas iestāde, *Orona*, neatkarīgais eksperts un Komisija piedalījās lifta M33v3 pārbaudē uz vietas. Tomēr pēc tam līgums tika izbeigts un tika nolīgts otrs eksperts. Šis eksperts veica neatkarīgo pētījumu un 2018. gada 10. decembrī izdeva nobeiguma ziņojumu ([3]). Minētajā nobeiguma ziņojumā tika secināts, ka lifts "pārliecinoši atbilst 2.2. pamatprasībai, uzstādīšanas brīdī sasniedzot drošības līmeni, kurš ir vismaz līdzvērtīgs tajā harmonizētajā standartā paredzētajam drošības līmenim, kas nodrošināja prezumpciju par atbilstību Direktīvas 95/16/EK I pielikuma 2.2. veselības aizsardzības un drošības pamatprasībai". 2018. gada 17. decembrī Komisija aicināja Vācijas iestādi, *Orona* un *Liftinstituut* iesniegt apsvērumus par neatkarīgo pētījumu. Komisija saņēma piezīmes no *Liftinstituut* 2019. gada 14. janvārī, no *Orona* – 2019. gada 15. janvārī un no Vācijas iestādes – 2019. gada 28. februārī.

(10) 2019. gada 16. maijā notika tikšanās ar Komisiju, Vācijas iestādi, *Orona* un *Liftinstituut*, lai precizētu par neatkarīgo pētījumu saņemtos apsvērumus. Pēc Komisijas pieprasījuma Vācijas iestāde 2019. gada 28. maija e-pasta vēstulē nosūtīja paskaidrojumus par apsvērumiem, kas izteikti par neatkarīgo pētījumu. Komisija saņēma piezīmes par šiem paskaidrojumiem no *Orona* 2019. gada 12. jūlijā un no *Liftinstituut* 2019. gada 19. jūlijā.

(11) 2020. gada 14. aprīlī Komisija aicināja *Orona* un Vācijas iestādi iesniegt piezīmes par lietas dalībnieku nostājas kopsavilkumu un Komisijas provizorisko novērtējumu. Visas piezīmes tika saņemtas līdz 2020. gada 29. maijam.

2. **PUŠU NOSTĀJA UN ARGUMENTI**

2.1. **Vācijas iestādes nostāja un argumenti**

(12) Vācijas vietējās tirgus uzraudzības iestādes 2014. gada oktobrī sāka izmeklēšanu par liftu M33v3. Pēc tam izmeklēšanu pārņēma Vācijas iestāde.

(13) Kā norādīts paziņojumā Komisijai par valsts pasākumu, pēc dokumentu pārbaudes 2015. gada janvārī un februārī un uzstādīta lifta pārbaudes Minhenē 2015. gada 23. martā Vācijas iestāde secināja, ka lifts neatbilst harmonizēto standartu EN 81-1:1998+A3:2009 ([4]) ("EN 81-1") un EN 81-21:2009 ([5]) ("EN 81-21") ("harmonizētie standarti") prasībām. Tā pamatā ir iemesls, ka liftā M33v3 plānotais brīvo griestu augstums 0,5 m nav pietiekams, jo standartā EN 81-1 ir paredzēts 1 m attālums. Vācijas iestāde neatzina, ka lifta M33v3 konstruēšanā un izgatavošanā veiktie alternatīvie drošības pasākumi ir līdzvērtīgi jaunākajiem sasniegumiem, kuri atspoguļoti harmonizētajos standartos, un tāpēc tos uzskata par pamatprasībām neatbilstošiem.

(14) Konkrēti, Vācijas iestāde uzskata, ka, lai gan ražotāja veiktie alternatīvie pasākumi samazina negadījuma iespējamību (proti, lifta kabīnes netīšu kustību līdz galējai augšējai pozīcijai), harmonizētajos standartos paredzētais minimālais vertikālais attālums no kabīnes jumta līdz šahtas griestiem ir samazināts uz pusi un tas ievērojami palielina iespējamo traumu smaguma pakāpi. Neraugoties uz to, avārijas gadījumā persona uz kabīnes jumta var nodrošināt savu drošību, noguļoties atlikušajā aizsardzības zonā, taču šāda stāvokļa ieņemšanai lifta M33v3 gadījumā būtu

([3]) 2018. gada 10. decembra nobeiguma ziņojums par atbilstību *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]) OV C 52, 2.3.2010., 5. lpp.

([5]) OV C 263, 5.11.2009., 3. lpp.

nepieciešams ievērojami vairāk laika nekā citā liftā, kas atbilst harmonizēto standartu prasībām. Novērtējot atbilstību EK tipa pārbaudes ietvaros, ne ražotājs, ne *Liftinstituut* nav ņēmuši vērā šo laika aspektu. Liftā, kas konstruēts, ievērojot harmonizēto standartu prasības, augstākas aizsardzības zonas dēļ būtu pietiekami daudz brīvas telpas, kurā notupties, lai nodrošinātu to personu drošību, kuras izmanto liftu.

(15) Apspriežoties ar iesaistītajām pusēm, Vācijas iestāde precizēja argumentus, kas sniegti paziņojumā Komisijai par valsts pasākumu un pašā valsts pasākumā.

(16) Attiecībā uz pamatprasībās minēto brīvo telpu Vācijas iestāde secināja, ka aizsardzību pret saspiešanu lifta M33v3 gadījumā nodrošina tikai mehāniski aizsargāta brīva telpa, kuras izmēri ir 0,5 m × 0,7 m × 1 m (augstums × platums × garums). Vācijas iestāde arī norādīja, ka *Orona* šo risinājumu uzskata par līdzvērtīgu risinājumam, kas izklāstīts harmonizētajā standartā, jo vertikālā attāluma samazinājumu par 0,5 m kompensē aizsargtelpas platuma un garuma palielinājums attiecīgi par 0,1 m un 0,2 m. Tomēr Vācijas iestāde uzskata, ka lifta M33v3 nepilnība nav samazinātā brīvā telpa pati par sevi, bet gan laiks, kas vajadzīgs, lai persona nonāktu drošībā (proti, ieņemtu guļus stāvokli) šajā samazinātajā telpā, un kā dēļ var rasties smagas traumas. Kā norādīja Vācijas iestāde, *Orona* pirms valsts pasākuma pieņemšanas neiesniedza pierādījumus par to, ka laika aspekts nav nozīmīgs lifta M33v3 drošībā vai ka patiesībā ir pietiekami daudz laika, lai ieņemtu drošu stāvokli.

(17) Vācijas iestāde 2019. gada 28. maija e-pasta vēstulē nosūtītajos apsvērumos norādīja, ka vertikālais attālums starp kabīnes jumtu un šahtas griestiem samazinās līdz 0,5 m tikai lifta bremzes darbības atteices gadījumā. Citos gadījumos, kad kāds iekļūst šahtā, lifts jau būtu bloķēts vai apturēts tādā stāvoklī, ka vertikālais attālums starp kabīnes jumtu un šahtas griestiem būtu 1,8 m vai – ja abi aizsardzības ierobežotājslēdži elektriskajā sistēmā nedarbotos – 1 m. Tomēr Vācijas iestāde vēlāk, 2020. gada 29. maijā, papildu apsvērumos norādīja, ka 2019. gada 28. maija apsvērumi par vertikālajiem attālumiem ir kļūdaini. Tā vietā Vācijas iestāde atsaucās uz *Orona* riska novērtējumu, kurā bija paredzētas vairākas iespējamās hipotēzes atkarībā no dažādiem notikumiem (proti, bremžu atteice, vadības iekārtas atteice, drošības slēdža atteice) un saskaņā ar kuru vertikālā attāluma samazināšanos līdz 0,5 m izraisītu visi šie notikumi kopā, nevis tikai bremžu atteice. Turklāt Vācijas iestāde atsaucās uz saviem apsvērumiem par 2019. gada 28. februāra neatkarīgo pētījumu, kuros tā norādīja, ka pastāv vismaz trīs iespējami elektroniskās apstāšanās sistēmas atteices izraisīta negadījuma cēloņi: i) cilvēka kļūda (piemēram, pārbaudes personāls neieslēdz vai neizslēdz pārbaudes režīmu, lai gan uz lifta kabīnes jumta vēl ir cilvēks), ii) ierobežotājslēdža atteice un iii) bremzes atteice. Tomēr attiecībā uz cilvēka kļūdu Vācijas iestāde apstiprināja neatkarīgā pētījuma secinājumu, ka šādas kļūdas rezultātā vertikālais attālums nesamazinātos līdz 0,5 m.

(18) Attiecībā uz ierobežotājslēdža atteici Vācijas iestāde savos apsvērumos par 2019. gada 28. februāra neatkarīgo pētījumu norādīja, ka šāds scenārijs ir maz ticams, bet to nevar pilnībā izslēgt. Attiecībā uz bremžu atteici kā cēloni Vācijas iestāde atzina, ka šāds lifta defekts būtu ļoti rets, ņemot vērā, ka *Orona* konstruēja bremzi kā drošības sastāvdaļu (rezerves bremze, t. i., bremze, kas ir aizsargierīce gan pret nejaušu kabīnes kustību, gan pret pārmērīgu kabīnes ātrumu kustībā uz augšu) un drošības sastāvdaļām ir jāatbilst pamatprasībām, un tām ir jāveic atbilstības novērtējums un marķēšana ar *CE* zīmi atsevišķi no lifta. Turklāt Vācijas iestāde ir norādījusi, ka lifta M33v3 bremze ir drošāka nekā tādu liftu bremzes, kuriem piemērotas standartā EN 81-1 noteiktās tehniskās specifikācijas, jo harmonizētais standarts paredz, ka bremzes jāsertificē kā liftu drošības sastāvdaļas tikai īpašos gadījumos.

(19) Novērtējot liftu M33v3, Vācijas iestāde par labu *Orona* pieņēma, ka lifta bremzes atteice notiek retāk nekā liftiem bez rezerves bremzes, kuri atbilst standartam EN 81-1. Tomēr Vācijas iestāde uzskata, ka, neraugoties uz bremžu atteices mazo iespējamību, lifts M33v3 neatbilst pamatprasībām, jo tas neatbilst drošības integrācijas principiem, kas minēti Direktīvas 95/16/EK I pielikuma 1.1. iedaļas pēdējā teikumā. Saskaņā ar šiem principiem risku novēršanai ar konstruktīviem pasākumiem ir skaidra prioritāte pār to mazināšanu.

(20) Visbeidzot, papildu precizējumos, kas Komisijai nosūtīti ar 2019. gada 28. maija e-pasta vēstuli, Vācijas iestāde norādīja, ka bremzes atteices gadījumā nevar apturēt ne liftu M33v3, ne liftu, kas atbilst standartam EN 81-1, un ka abiem liftiem ir vienlīdz iespējama buferu atteice.

2.2. ***Orona* nostāja un argumenti**

(21) Apspriešanās laikā *Orona* paziņoja, ka saskaņā ar Direktīvas 95/16/EK 8. panta 2. punktu tas ar paziņotās struktūras *Liftinstituut* starpniecību ir novērtējis lifta atbilstību pamatprasībām. Saskaņā ar minētās direktīvas V pielikumu *Liftinstituut* veica EK tipa pārbaudi, lai novērtētu lifta drošību. EK tipa pārbaude ir procedūra, kurā paziņotā struktūra noskaidro un apliecina, ka lifta paraugs vai lifts, kuram nav noteikumu par paplašinājumu vai variantu, atbilst Direktīvas 95/16/EK prasībām. *Liftinstituut* 2012. gada 17. jūlijā izsniedza EK tipa pārbaudes sertifikātu un 2013. gada 15. martā to pārskatīja.

(22) Saskaņā ar Direktīvas 95/16/EK 8. panta 2. punkta ii) apakšpunktu un minētās direktīvas VI pielikuma 4. iedaļu lifta uzstādītāja izraudzītajai paziņotajai struktūrai pirms laišanas tirgū ir jāveic lifta galīgā pārbaude vai ir jābūt to veikušai. Lai pārliecinātos par lifta atbilstību pamatprasībām, minētajai paziņotajai struktūrai jāveic attiecīgie testi un pārbaudes, kas noteikti Direktīvas 95/16/EK 5. pantā minētajos standartos, vai līdzvērtīgi testi. *Orona* izvēlējās lifta M33v3 galīgo pārbaudi uzticēt paziņotajai struktūrai *TÜV SÜD*; *TÜV SÜD* apstiprināja lifta M33v3 atbilstību un 2014. gada 7. augustā izdeva galīgās pārbaudes sertifikātu.

(23) *Orona* lūdza Nīderlandes tirgus uzraudzības iestādēm veikt lifta M33v3 pārbaudi Hertogenbosā (*'s-Hertogenbosch*) 2015. gada 20. augustā, un tās secināja, ka *Orona* veiktie konkrētie tehniskie pasākumi atbilst pamatprasībām.

(24) *Orona* apgalvo, ka Vācijas iestāde nav nekavējoties paziņojusi Komisijai par valsts pasākumu, un tas ir pretrunā Direktīvas 95/16/EK 7. panta 1. punktā noteiktajai prasībai to darīt. Valsts pasākums tika pieņemts 2015. gada 26. novembrī, taču Komisija par to uzzināja tikai no *Orona* 2015. gada 11. decembra sūdzības. Vācijas iestāde paziņoja Komisijai par pasākumu tikai 2016. gada 10. martā. *Orona* uzskata, ka kavēšanās ir nelabvēlīgi ietekmējusi *Orona* tiesības uz aizstāvību un reputāciju.

(25) Attiecībā uz valsts pasākuma mērķi *Orona* atgādināja, ka Vācijas iestāde ir paskaidrojusi uzņēmumam *Orona*, ka tai "nav šaubu par EK tipa pārbaudi kopumā, bet tikai par versiju ar vismazāko brīvo griestu augstumu apvienojumā ar vismazāko liftu". Vācijas iestāde saglabāja šo nostāju vairākus mēnešus, līdz tika pieņemts valsts pasākums, ar kuru tika aizliegti visi lifta M33v3 modeļi ar samazinātu brīvo griestu augstumu neatkarīgi no lifta kabīnes lieluma. *Orona* uzskata, ka tādējādi valsts pasākums ne tikai bija nepamatots, bet arī pārkāpa proporcionalitātes principu.

(26) *Orona* savos 2016. gada 18. maija apsvērumos atgādināja, ka tā vietā, lai pievērstu uzmanību vienīgi tam, kā lifta M33v3 modelis atbilst harmonizētajiem standartiem vertikālā brīvo griestu augstuma ziņā, kas ir tikai viens no lifta drošības izvērtēšanas faktoriem, ir jāveic vispārējs drošības novērtējums. Šajā sakarā *Orona* atsaucās uz *NB-L* (paziņoto struktūru koordinācijas grupa Direktīvas 95/16/EK mērķiem) 2009. gada 3. novembra nostājas dokumentu "Saspiešanas briesmas, brīvā telpa, kritēriji" ("Crushing danger, free space, criteria"), kurā noteikti tādi kritēriji pieņemamai brīvai telpai, kuri ir līdzvērtīgi standarta EN 81-1 5.7. punktā paredzētajiem kritērijiem. Minētajā nostājas dokumentā noteiktie kritēriji ir balstīti uz šādu faktoru kombināciju: brīvā vertikālā telpa, brīvās telpas tilpums (kubs) un šo telpu integrēšana attiecīgajā vietā. Tajā pašā nostājas dokumentā ir neizsmeļošs saraksts ar papildu kritērijiem, kas jāņem vērā riska novērtējumā. Šie papildu kritēriji ietver brīdinājumus, ergonomiskos principus, apkopes biežumu un neparedzētus apstākļus.

(27) Attiecībā uz brīvo vertikālo telpu starp kabīnes jumtu un šahtas griestiem *Liftinstituut* 2015. gada 10. jūlija vēstulē uzņēmumam *Orona*, atbalstot *Orona* apsvērumus, norādīja, ka "garantētā minimālā brīvā telpa 0,5 m apmērā ir vispārpieņemta kā pietiekama, lai novērstu cilvēka saspiešanas risku (..). Tas, ka to var izmantot arī liftos, ir atspoguļots standarta EN 81-1:1998+A3:2009 5.7.3.3. punkta b) apakšpunktā". Katrā ziņā *Orona* savos 2016. gada 18. maija apsvērumos norādīja, ka lifta M33v3 gadījumā telpai virs kabīnes ir tāds pats vertikālais attālums (0,5 m) kā vertikālais attālums, kas saskaņā ar standartu EN 81-1 nepieciešams glābšanas telpai zem kabīnes (šahtā). Attiecībā uz brīvās telpas

tilpumu (kubs), kā aprakstīts lifta M33v3 tehniskajās specifikācijās, tilpums virs lifta kabīnes ir lielāks (0,5 m × 0,7 m × 1,0 m) nekā minimālais tilpums, kas noteikts standartā EN 81-1 gan glābšanas telpai virs kabīnes (0,5 m × 0,6 m × 0,8 m), gan glābšanas telpai zem kabīnes (0,5 m × 0,6 m × 1,0 m). Uzņēmuma *Orona* pieprasītais pētījums, kurš Komisijai tika nosūtīts 2016. gada 15. martā un kuru veica tehnoloģiju centrs *IK4-Ikerlan*, kas specializējies produktu, procesu un pakalpojumu inovācijā ("*IK4-Ikerlan* pētījums"), liecina, ka viss pārbaudītais tehniskās apkopes personāls (kas reprezentē parasto tehniskās apkopes personālu – vīriešus vecumā no 18 līdz 65 gadiem) ietilpa kubā virs lifta kabīnes, atšķirībā no kuba, kura izmēri atbilda standartam EN 81-1.

(28) Saskaņā ar *Orona* 2016. gada 18. maija apsvērumiem un kā aprakstīts tehniskajās specifikācijās, kas tika nosūtītas Vācijas iestādei pirms valsts pasākuma pieņemšanas, liftam M33v3 ir vairāki papildu un īpaši drošības līdzekļi, kuri izslēdz gandrīz visas cilvēka kļūdas. Šie līdzekļi cita starpā ir ne tikai rezerves bremze, kas ir drošības sastāvdaļa ar EK tipa sertifikāciju, bet arī vairāki citi drošības līdzekļi, kas kopumā liftu padara vēl drošāku par liftiem, kuri konstruēti saskaņā ar standartu EN 81-1. Konkrētāk, liftā ir i) brīdinājuma zīme, kas norāda, ka uz kabīnes jumta ir atļauts atrasties tikai vienam cilvēkam un ka pareizais drošības stāvoklis, lai novērstu saspiešanas risku, ir guļus stāvoklis, ii) drošības sastāvdaļa, ar ko izslēdz normālu darbību, ja kāds nokļūst uz kabīnes jumta (detektora slēdzis), lai nepieļautu kabīnes kustību augšup, ja uz tās jumta kāds atrodas, iii) vadības sistēma, kas gadījumā, ja tiek konstatēta klātbūtne šahtā, aptur liftu, līdz pārbaudes slēdzis uz kabīnes tiek pārslēgts pārbaudes režīmā, iv) papildu pārbaudes drošības ierobežotājslēdzis, kas aptur liftu, kad kabīne atrodas 1,8 m attālumā no šahtas griestiem, v) papildu gala slēdzis, kas novērš kabīnes kustību, un vi) teleskopiskas margas, kas novērš normālu darbību, ja tās nav pilnībā ievilktas, un nepieļauj darbību pārbaudes režīmā, ja tās nav pilnībā izvirzītas.

(29) *Orona* savos 2016. gada 18. maija apsvērumos norādīja, ka Vācijas iestāde valsts pasākumā apgalvo, ka tehniķim būtu vajadzīgs "ievērojami vairāk laika", lai uz kabīnes jumta ieņemtu guļus stāvokli, kas ir nepieciešams, lai nodrošinātu drošību liftā, atšķirībā no notupšanās. *Orona* norāda, ka šis apgalvojums nebija pamatots ar Vācijas iestādes iesniegtajiem pierādījumiem un ka nepieciešamība ieņemt drošu stāvokli nav īpaša prasība, kas būtu noteikta Direktīvā 95/16/EK. Turklāt pēc Vācijas iestādes un *Orona* pārstāvju tikšanās 2015. gada 15. decembrī saskaņā ar valsts pasākumu tika panākta vienošanās, ka *Orona* veiks dažus papildu izmēģinājumus, lai rastu papildu pierādījumus, ka lifta M33v3 konstrukcija ir droša. Īpaša uzmanība tika pievērsta lifta jumta izmēra ietekmei uz reakcijas laiku. Šajā sakarā *IK4-Ikerlan* pētījumā tika konstatēts, ka tehniskās apkopes personāla stāvoklis un liftu M33v3 lielums neietekmē reakcijas laiku. Turklāt ir pierādīts, ka vecums un ķermeņa masas indekss neietekmē reakcijas laiku. *IK4-Ikerlan* pētījumā arī tika secināts: tas, ka reakcijas laiks tupus stāvokļa ieņemšanai liftos atbilstoši standartam EN 81-20 vidēji bija tikai 1,26 sekundes, neietekmē konkrēto potenciālo risku, jo šī ilguma atšķirība atbilst tikai 0,9 m, ja pārbaudes ātrums ir 0,6 m/s. Atšķirīgais reakcijas laiks var būt nozīmīgs tikai drošības sistēmas, piemēram, rezerves bremžu sistēmas, atteices gadījumā. Tomēr šādā gadījumā augstuma atšķirībai nebūtu nozīmes, jo negadījums būtu letāls gan liftā M33v3, gan liftā, kas atbilst harmonizētajiem standartiem.

(30) Attiecībā uz laika aspektu *Orona* norādīja, ka atbilstoši tehniskajai dokumentācijai lifta M33v3 kabīnes jumts ir plakans un bez šķēršļiem un šā iemesla dēļ tehniskās apkopes personāls var ieņemt drošu stāvokli ātrāk, noguļoties uz jumta. *Orona* jo īpaši norādīja, ka uz tāda lifta kabīnes jumta, kas atbilst standartam EN 81-1, var būt daudzas sastāvdaļas, kuras traucē nogulties, piemēram, troses un to stiprinājumi, kas var pagarināt droša guļus stāvokļa ieņemšanai nepieciešamo laiku. Turklāt *Orona* uzsvēra, ka standartā EN 81-1 ir vienīgi noteikts, ka drošības telpai jābūt sasniedzamai no darba telpas. Tomēr lifta M33v3 darba telpa sakrīt ar drošības telpu, tātad, ja notiek darbības kļūme un ir jāieņem guļus stāvoklis, persona jau atrodas pareizajā vietā, un tas samazina laiku, kas vajadzīgs, lai ieņemtu drošu stāvokli. Atšķirības lifta M33v3 un standartam EN 81-1 atbilstoša lifta tehniskajās specifikācijās (proti, šķēršļi uz kabīnes jumta un piekļuve drošības telpai) sīkāk tika paskaidrotas *Orona* 2016. gada 20. janvāra vēstulē Komisijai un tā 2019. gada 12. jūlija e-pasta vēstulē Komisijai.

(31) Attiecībā uz bremžu atteici *Liftinstituut* vēstulē, kas 2015. gada 21. aprīlī nosūtīta uzņēmumam *Orona*, paskaidroja, ka bremžu atteice jebkurā liftā izraisītu nekontrolētu tukšas lifta kabīnes kustību uz augšu, kas īsā pārvietošanās attālumā paātrinātos tiktāl, ka lifta kabīne inerces rezultātā nonāktu brīvajā telpā starp lifta kabīnes jumtu un šahtas griestiem, kas paredzēta, lai novērstu saspiešanas risku, t. i., lifta kabīne turpinātu kustību augšup pa šahtu, lai gan pretsvars būtu atsities pret buferi. Liftam, kura nominālais ātrums ir 1 m/s, lifta kabīne inerces rezultātā aizņemtu visu standartā EN 81-1 noteikto 1 m brīvo griestu augstumu, ja lifta kabīne būtu nekontrolēti pārvietojusies tikai 4 m, proti, ir vajadzīgs pavisam neliels kustības attālums. Tādējādi nepaliktu brīvās telpas, un tas nozīmētu nāvējošu cilvēka saspiešanu uz kabīnes jumta. Tas, ka lifta paātrināšanai līdz ātrumam, kas pārsniedz 115 % no lifta nominālā ātruma, ir vajadzīgs tikai neliels kustības attālums, nozīmē, ka buferi, visticamāk, sabruktu, jo to integritāte netiek garantēta pie ātruma, kas pārsniedz 115 % no nominālā ātruma (standartā EN 81-1 ir paredzēta prasība, ka buferiem jāiztur trieciens, ja ātrums nepārsniedz 115 % no nominālā ātruma).

(32) Turklāt *Orona* norādīja, ka nodrošinātā brīvā telpa (0,5 m vertikālais attālums) un laika aspekts katrā ziņā nav būtiski, lai salīdzinātu drošības līmeni starp liftu M33v3 un standartā EN 81-1 noteiktajām tehniskajām specifikācijām. Kā paskaidrots *Orona* 2015. gada 22. aprīļa vēstulē Vācijas iestādei, kurā ietverta *Liftinstituut* 2015. gada 21. aprīļa vēstulē paustā nostāja, saspiešanas risks rastos tikai tad, ja bremzēšana nenotiktu. *Orona* secināja, ka tādā gadījumā saspiešanas risku nenovērstu ne lifta M33v3 konstrukcija, ne arī tāda lifta konstrukcija, kas atbilst standartam EN 81-1.

(33) *Orona* 2019. gada 12. jūlija apsvērumos Komisijai norādīja, ka lifta M33v3 rezerves bremžu sistēma katrā ziņā ir daudz drošāka nekā tāda lifta bremžu sistēma, kurš atbilst standartam EN 81-1, ko Vācijas iestāde atzina 2019. gada 28. maija apsvērumos. Bremžu atteices iespējamība liftam M33v3 atšķirībā no lifta, kas atbilst EN 81-1, ir ārkārtīgi mazticams notikums, jo bremze ir drošības sastāvdaļa ar EK tipa sertifikātu aizsardzībai pret neparedzētu kabīnes kustību un kabīnes kustību augšup. Tāpēc ir daudz mazāk ticams, ka lifta M33v3 bremžu atteice radītu situāciju, kad persona varētu pēkšņi un netīši saskarties ar nepieciešamību izmantot drošu brīvo telpu uz kabīnes jumta.

(34) *Orona* arī norādīja, ka Vācijas iestādes bažas 2015. gadā galvenokārt attiecās uz riska jautājumu. *Orona* 2015. gada 16. februārī, deviņus mēnešus pirms valsts pasākuma pieņemšanas, iesniedza Vācijas iestādei riska novērtējumu, ko *Orona* veica saskaņā ar standartu ISO/DIS 14798 ([6]) ("riska novērtējums"). Riska novērtējumā tika secināts, ka, ņemot vērā *Orona* ieviestos aizsardzības pasākumus, lifts M33v3 ir drošs un nav jāveic turpmāki pasākumi, lai samazinātu riskus, jo, pamatojoties gan uz kaitējuma iespējamību (A–F kategorija; F kategorija norāda vismazāko iespējamību), gan traumas smaguma pakāpi (1–4. kategorija; 4. kategorija norāda vismazākās traumas), tika iegūts rezultāts "2F".

(35) Konkrēti, riska novērtējumā secināts, ka bremžu atteices iespējamība (kā drošības sastāvdaļai ar EK tipa sertifikātu) ir tik maza, ka riska līmenis ir pieņemams. *Orona* norādīja, ka riska analīzē nav ierasts ņemt vērā tādu drošības sastāvdaļu atteici, kurām ir EK tipa sertifikāts, jo tām ir raksturīgs augsts drošības līmenis.

(36) Kā secināts riska novērtējumā, nav atšķirības starp liftu M33v3 un liftiem, kas atbilst harmonizētajiem standartiem. Bremžu atteices teorētiskais scenārijs cietušajam tehniķim beidzas letāli abu liftu gadījumā, jo netiek apturēta viņa saspiešana, tāpēc nav svarīgi, vai glābšanas telpa virs kabīnes ir 0,5 m vai 1 m.

(37) Visbeidzot, *Orona* savos 2016. gada 18. maija apsvērumos Komisijai uzsvēra, ka Direktīvā 95/16/EK nav prasīts pilnībā novērst jebkādu iespējamo risku, kas ir vienkārši neiespējami, bet tikai nodrošināt atbilstību minētajā direktīvā noteiktajām pamatprasībām, kuru izpildi var garantēt, ievērojot harmonizētos standartus vai veicot līdzvērtīgus drošības pasākumus. Turklāt *Orona* norādīja, ka ir jāpierāda, ka līdzvērtīgi drošības pasākumi ir tikpat droši kā tie, kas atspoguļoti harmonizētajos standartos, un šajā nolūkā izmantojamais pierādīšanas standarts nav tāds pats kā pilnīgas riska neesības pierādīšanai.

([6]) ISO 14798 "Lifti (pacēlāji), eskalatori un slīdošās ietves. Riska novērtējuma un mazināšanas metodoloģija", starptautiskais standarts, pirmais izdevums, 1.3.2009.

3. **NOVĒRTĒJUMS**

(38) Pamatojoties uz plašo apspriešanos ar visām iesaistītajām pusēm, Komisija ir izvērtējusi valsts pasākumu.

(39) Direktīvas 95/16/EK 2. panta 1. punkta redakcijā, kas bija spēkā, kad tika veikts valsts pasākums, noteikts, ka dalībvalstīm ir jāīsteno visi atbilstīgie pasākumi, lai nodrošinātu, ka liftus, uz kuriem attiecas minētā direktīva, drīkst laist tirgū un nodot ekspluatācijā tikai tad, ja, pareizi uzstādot un uzturot kārtībā, kā arī izmantojot liftus paredzētajiem mērķiem, tie neapdraud cilvēku veselību un drošību vai – atkarībā no apstākļiem – īpašuma drošību.

(40) Direktīvas 95/16/EK 3. pantā noteikts, ka liftiem, uz kuriem attiecas minētā direktīva, jāatbilst pamatprasībām.

(41) Direktīvas 95/16/EK 7. panta 1. punktā noteikts, ka dalībvalstij, kas pārliecinās, ka lifts var apdraudēt cilvēku drošību un – atkarībā no apstākļiem – īpašuma drošību, ir jāveic visi vajadzīgie pasākumi, lai to izņemtu no tirgus, aizliegtu tā laišanu tirgū vai nodošanu ekspluatācijā vai ierobežotu tā brīvu apriti. No minētā punkta otrās daļas izriet, ka dalībvalstij nekavējoties jāinformē Komisija par visiem šādiem pasākumiem, norādot sava lēmuma iemeslus un jo īpaši to, vai neatbilstības iemesls ir neatbilstība pamatprasībām, nepareiza standartu piemērošana vai nepilnības pašos standartos.

(42) Direktīvas 95/16/EK 8. panta 2. punktā noteikts, ka pirms laišanas tirgū paziņotajai struktūrai ir jāveic lifta atbilstības novērtēšana.

(43) Pamatprasības izklāstītas Direktīvas 95/16/EK I pielikuma 2.2. iedaļā, kurā paredzēts, ka lifti jākonstruē un jāizgatavo tā, lai novērstu saspiešanas risku, kabīnei atrodoties kādā no gala stāvokļiem, un ka šis mērķis jāsasniedz, atstājot brīvu telpu aiz gala stāvokļiem.

(44) Saskaņā ar direktīvas 5. panta 2. punktu standarts EN 81-1 ļāva uzskatīt, ka ir nodrošināta atbilstība Direktīvas 95/16/EK I pielikuma 2.2. iedaļai laikā, kad lifts M33v3 tika laists tirgū.

(45) Uzņēmums *Orona* nav balstījies uz harmonizētajiem standartiem, lai panāktu atbilstību pamatprasībām. Tā vietā *Orona* Vācijas iestādei iesniedza alternatīvu tehnisko risinājumu, ko *Liftinstituut* apstiprinājis EK tipa pārbaudes procedūrā un ko *Liftinstituut* sīkāk izskaidroja 2014. gada 12. novembra vēstulē Vācijas iestādei. Lai gan minimālais brīvo griestu augstums atšķiras no standarta EN 81-1 5.7.1.1. punkta a) apakšpunktā noteiktajām prasībām, saskaņā ar *Liftinstituut* izdoto EK tipa pārbaudes sertifikāta NL12-400-1002-035-30 2. redakciju brīvā telpa uz kabīnes jumta ir lielāka minimālā brīvā telpa (taisnstūra paralēlskaldņa tilpums) par standartā EN 81-1 prasīto minimālo brīvo telpu, kas nepieciešama šahtā, lai novērstu saspiešanas risku kabīnes gala stāvokļos. *Liftinstituut* 2014. gada 12. novembra vēstulē norādīja, ka gadījumā, ja troses slīd, kad dzenskriemelis turpina griezties uz augšu, šo brīvo telpu nodrošina pastāvīgi nostiprinātais pretsvara buferis. Turklāt minētā paziņotā struktūra norādīja, ka *Orona* brīvās telpas izmēri, kas ir alternatīvi standartā EN 81-1 noteiktajiem izmēriem, arī ir saderīgi ar pamatprasībām, ja droši papildu līdzekļi nodrošina lielāku pagaidu telpu ar izmēriem, kas atbilst standartu EN 81-1 un EN 81-21 prasībām, ar nosacījumu, ka saspiešanas risku vienmēr novērš pastāvīgi pieejamā brīvā telpa. Šie papildu līdzekļi, kas nodrošina lielāku pagaidu telpu, ietver trīs galvenos elementus. Pirmkārt, divu tādu papildu drošības kontaktu izmantošana, kuri darbojas tieši lifta drošības ķēdē un kurus papildu uzticamības nolūkā pārbauda lifta pozīcijas mērīšanas sistēma. Otrkārt, droša rezerves bremze, kurai ir EK tipa sertifikāts kā drošības sastāvdaļai un kura paredzēta aizsardzībai gan pret nejaušu kabīnes kustību, gan pret pārmērīgu kabīnes ātrumu kustībā uz augšu, un kura nodrošina lifta faktisku apstāšanos. Treškārt, kabīnes jumta piekļuves uzraudzība, kas tieši pārtrauc lifta normālu darbību, kad kāds nokļūst uz kabīnes jumta pa jebkurām šahtas durvīm.

(46) Saskaņā ar Direktīvas 95/16/EK 8. panta 2. punkta ii) apakšpunktu un minētās direktīvas V pielikumu *Liftinstituut* apstiprināja un apliecināja ([7]), ka EK tipa pārbaude attiecībā uz liftu M33v3 pierāda, ka aizsardzības sistēmas uzticamība attiecībā uz saspiešanas risku uz kabīnes jumta ir vismaz tāda pati kā liftam, kas atbilst standarta EN 81-1 prasībām. Lifts M33v3 neatbilst tikai vertikālajiem brīvās telpas izmēriem, kas noteikti standarta EN 81-1 5.7.1.1. punkta a) apakšpunktā. *Orona* ir ievērojis EK tipa pārbaudes procedūru, kas noteikta Direktīvas 95/16/EK

([7]) EK tipa pārbaudes sertifikāta NL12-400-1002-035-30 2. redakcija.

V pielikuma B daļā. Šajā procedūrā *Orona* paskaidroja, kā alternatīvie tehniskie risinājumi ir līdzvērtīgi EN 81-1 prasībām attiecībā uz drošību. *Liftinstituut* izsniegtais EK tipa pārbaudes sertifikāts atbilst *NB-L* nostājas dokumentam, kurā izklāstīti vispārīgi tehniskie kritēriji tam, kā lifti ar brīvās telpas izmēriem, kas atšķiras no standarta EN 81-1 5.7. punktā noteiktajiem, tomēr var pilnībā atbilst Direktīvā 95/16/EK noteiktajām pamatprasībām.

(47) Saskaņā ar Direktīvas 95/16/EK 8. panta 2. punkta ii) apakšpunktu un minētās direktīvas VI pielikuma 4. iedaļu *TÜV SÜD* pēc tam, kad tika veikti atbilstoši lifta testi un pārbaudes pirms tā laišanas tirgū, izdeva galīgās pārbaudes sertifikātu, kurā paziņoja, ka lifts atbilst Direktīvā 95/16/EK noteiktajām prasībām.

(48) Saskaņā ar Vācijas iestādes sniegto informāciju *Orona* piedāvātais tehniskais risinājums neatbilst pamatprasībām galvenokārt tāpēc, ka lifts neatbilst standarta EN 81-1 prasībām tādā ziņā, ka tam vertikālais attālums no kabīnes jumta līdz šahtas griestiem ir tikai 0,5 m, nevis 1 m. Vācijas iestāde uzskata, ka tas nedod personai pietiekami daudz laika, lai ieņemtu drošu stāvokli gadījumā, ja citi piesardzības pasākumi neaptur liftu lielākā attālumā. Tomēr Vācijas iestāde valsts pasākumā neprecizēja, kādos gadījumos vertikālais attālums liftā M33v3 būtu 0,5 m un attiecīgi kādos gadījumos var rasties saspiešanas risks.

(49) Saskaņā ar Vācijas iestādes sniegto informāciju *Orona* piemērotās alternatīvās tehniskās specifikācijas nenodrošina līdzvērtīgu drošības līmeni, jo pat tad, ja tās samazina negadījuma (lifta kabīne netīši pārvietojas līdz augstākajam gala stāvoklim) iespējamību, minimālā vertikālā telpa, kas samazināta uz pusi, nepārprotami palielina iespējamo traumu smaguma pakāpi. Persona uz lifta kabīnes jumta vajadzības gadījumā var nodrošināt savu drošību, noguļoties atlikušajā brīvajā telpā, bet tam vajadzīgs vairāk laika nekā uz lifta, kas atbilst harmonizētajiem standartiem.

(50) Attiecībā uz brīvo telpu Vācijas iestāde uzskata, ka standartā EN 81-1 ir noteikta prasība nodrošināt 1 m vertikālo attālumu visā brīvajā telpā no kabīnes jumta līdz šahtas griestiem. Šo faktu apstrīd *Orona*, *Liftinstituut* un Komisija, un to viedoklis atbilst neatkarīgā pētījuma secinājumiem par šo jautājumu. Tomēr, tā kā Vācijas iestāde uzskata, ka pamatprasībām neatbilst nevis 0,5 m vertikālais attālums pats par sevi, bet gan laiks, kas vajadzīgs, lai ieņemtu drošu stāvokli, nav nepieciešams sīkāk apskatīt, kā interpretējamas standarta EN 81-1 prasības par vertikālā attāluma elementu.

(51) Kas attiecas uz brīvo telpu liftā M33v3, kad tas ir pārbaudes režīmā, – tehniķa minimālā darba telpa ir 1,8 m (augšējā glābšanas telpa). Tomēr Vācijas iestāde apspriešanās ar Komisiju posmā norādīja trīs iespējamos cēloņus negadījumam liftā, kuru rezultātā vertikālais attālums varētu samazināties līdz 0,5 m, nevis 1,8 m, kā lifta normālas darbības režīmā. No šiem trim cēloņiem *Orona* atzīst tikai bremžu atteici. Bet arī šajā gadījumā *Orona* uzskata, ka bremžu atteice ir ļoti mazticama. Kas attiecas uz cilvēka kļūdu kā negadījuma cēloni, Vācijas iestāde, pieņemot valsts pasākumu, šo cēloni nav ņēmusi vērā. Šajā sakarā *Orona* savos 2019. gada 15. janvāra apsvērumos paskaidroja, ka kvalificētam apkopes inženierim nav iemesla pārvietoties ar liftu normālā darbības ātrumā, nevis apkopes ātruma režīmā. Lai apkopes inženieris varētu veikt savu darbu, ir ārkārtīgi svarīgi pilnībā kontrolēt kabīnes kustību. Ja lifts ir normālā darbības režīmā, izņemot paredzētās pieturvietas, to nav iespējams apturēt nevienā citā nepieciešamajā vietā, lai veiktu tehniskās apkopes darbības. Katrā ziņā standarta EN 81-1 0.3.8. punktā ir noteikts, ka tiek pieņemts, ka tehniskās apkopes personāls ir instruēts un strādā saskaņā ar instrukcijām, t. i., pārvietošanās ar liftu normālā darbības ātrumā nav paredzama. Turklāt neatkarīgajā pētījumā tiek uzskatīts, ka ir ļoti maz ticams, ka tehniskās apkopes personāls apzināti apietu ekspluatācijas instrukcijās aprakstītos drošības līdzekļus.

(52) Attiecībā uz Vācijas iestādes norādīto trešo iespējamo cēloni, kas varētu izraisīt vertikālā attāluma samazināšanos līdz 0,5 m, proti, ierobežotājslēdža iespējamo atteici, *Orona* 2016. gada 18. maija apsvērumos paskaidroja, ka tehniķis stāv uz kabīnes jumta, vadības ierīcē pienācīgi aktivizē pārbaudes režīmu un tādējādi pilnībā pārņem lifta vadību. Pēc tam tehniķis pārvieto kabīni šahtas augšpuses virzienā. Var rasties vadības sistēmas darbības traucējumi. Šo traucējumu dēļ lifts turpina kustību, bet tikai ar ātrumu 0,6 m/s (pārbaudes ātrums). Pat tad, ja notiks nekontrolēta kustība uz augšu, netiks pārsniegts ātrums 1 m/s (normālā darbības režīma ātrums). Iespēja, ka

tehniķis nekavējoties apturēs liftu apdraudējuma gadījumā, izmantojot vadības ierīces abus avārijas gala slēdžus, paliek nemainīga. Pat ja tehniķis nezināmu iemeslu dēļ neizmanto avārijas ierīci lifta apturēšanai, gala slēdzis nodrošina, ka lifts apstājas, atstājot vismaz 1 m brīvu telpu, neradot saspiešanas risku. Tāpēc arī šajā gadījumā vispārējā nopietnas traumas varbūtība liftā M33v3 ir tuva nullei un risks ir tāds pats kā liftā, kas atbilst standartam EN 81-1. Minēto iemeslu dēļ cilvēka kļūdu un ierobežotājslēdža atteici nevar uzskatīt par iemeslu tam, ka vertikālais attālums samazinās līdz 0,5 m, nevis 1,8 m, ja lifts M33v3 darbojas pareizi.

(53) Runājot par bremžu sistēmas pilnīgu atteici, jānorāda, ka bremze ir mehāniskā drošības ierīce, kurai ir EK tipa sertifikāts kā drošības sastāvdaļai, kas novērš nekontrolētu kustību uz augšu. Bremze ir uzraudzīta rezerves bremze, un katrai bremzei ir pietiekams spēks, lai tā viena pati apturētu liftu. Abi bremžu kontūri veic bremzēšanu, kad tiek iedarbinātas atsperes, t. i., strāvas padeves darbības apstākļos elektromagnētiskā bremze ir atvērta. Neparedzētu elektroapgādes traucējumu gadījumā abi bremžu kontūri atsperu spēka iedarbībā automātiski aizveras un tādējādi uzticami nodrošina kustīgas lifta kabīnes statisku turēšanu vai dinamisku palēninājumu jebkurā ekspluatācijas situācijā. Tāpēc lifta M33v3 bremžu sistēmas pilnīga atteice ir gandrīz neiespējama.

(54) Turklāt *NB-L* norādīja, ka kritēriji pieņemamai brīvai telpai, kas ir līdzvērtīgi standarta EN 81-1 5.7. punktā noteiktajiem kritērijiem, ir balstīti uz šādu faktoru kombināciju: brīvā vertikālā telpa, brīvās telpas tilpums (kubs) un šo telpu integrēšana attiecīgajā vietā.

(55) Attiecībā uz laiku, kas nepieciešams, lai persona ieņemtu drošu stāvokli, saskaņā ar valsts pasākumu saspiešanas risks, kas izriet no nepietiekama laika droša stāvokļa ieņemšanai, rodas, ja vertikālais attālums ir 0,5 m. Tomēr, kā paskaidrots 32. apsvērumā, lifta M33v3 gadījumā brīvās telpas vertikālais attālums būtu 0,5 m tikai tad, ja nedarbotos bremze. Tā kā *Orona* sniedza Vācijas iestādei šo tehnisko skaidrojumu pirms valsts pasākuma pieņemšanas, proti, savā 2015. gada 22. aprīļa e-pasta vēstulē, bremžu atteices scenārijs ir vienīgais, kas tiks izskatīts tālāk.

(56) Drošības līmeni, ko nodrošina standarta EN 81-1 tehniskās specifikācijas un lifts M33v3, var salīdzināt, tikai novērtējot to pašu scenāriju liftam, kas atbilst standartam EN 81-1, un liftam M33v3. Tas nozīmē, ka, kā paskaidrots iepriekš, vienīgais scenārijs, kas jāņem vērā, novērtējot saspiešanas risku, ir gadījums, kad abos liftos nedarbojas bremze. Pamatojoties uz pierādījumiem, ko *Orona* iesniedza Vācijas iestādei pirms pasākuma pieņemšanas, un jo īpaši *Liftinstituut* 2015. gada 21. aprīļa vēstuli uzņēmumam *Orona*, bremzes atteices gadījumā tikai dažus metrus ilgs brīvais paātrinājums jau nozīmētu, ka lifta kustības ātrums abu liftu gadījumā neļautu buferiem apturēt lifta kabīni un, visticamāk, izraisītu buferu sabrukumu. Šādā gadījumā kabīne atsistos pret šahtas griestiem un neatkarīgi no pieejamā vertikālā attāluma saspiestu ikvienu uz kabīnes jumta esošu personu. Kā savā vēstulē skaidroja *Liftinstituut*, ja bremze nedarbojas, saspiešanas risks pastāv abu liftu gadījumā, jo iespēja, ka varētu izvairīties no negadījuma brīvajā telpā, ir ļoti maza neatkarīgi no laika, kas vajadzīgs, lai ieņemtu noteiktu stāvokli uz kabīnes jumta. Šajā sakarā Vācijas iestāde savā 2019. gada 28. maija e-pasta vēstulē Komisijai norādīja, ka bremzes atteices gadījumā nevar apturēt ne liftu M33v3, ne liftu, kas atbilst standartam EN 81-1, un ka abiem liftiem ir vienlīdz iespējama buferu atteice.

(57) Tāpēc var secināt, ka laika aspektam, proti, laikam, kas vajadzīgs, lai ieņemtu drošu stāvokli, saistībā ar vertikālo attālumu uz kabīnes jumta, nav nozīmes saspiešanas riska novēršanā.

(58) Turklāt, kā paskaidroja *Orona* un atzina Vācijas iestāde, rezerves bremze, kura izmantota *Orona* liftā M33v3 un kurai vienmēr ir EK tipa sertifikāts kā drošības sastāvdaļai, ir drošāka nekā bremze, ko izmanto liftos, kuri atbilst standartā EN 81-1 noteiktajām tehniskajām specifikācijām, kas vairumā gadījumu neparedz, ka bremzēm jābūt drošības sastāvdaļām ar EK tipa sertifikātu.

(59) Saskaņā ar Direktīvas 95/16/EK 3. pantu drošības sastāvdaļai ir jāatbilst pamatprasībām vai jānodrošina, ka pamatprasībām atbilst ar tām aprīkoti lifti. Tas nozīmē, ka papildus visa lifta atbilstības novērtēšanai ir veikta ļoti rūpīga neatkarīga bremžu sistēmas atbilstības novērtēšanas procedūra, kā minēts Direktīvas 95/16/EK 8. panta 1. punkta ii) apakšpunktā, un ka tādējādi tai ir piešķirta *CE* zīme. Drošības sastāvdaļas atteices risks faktiski nepastāv, jo tā ir ļoti mazticama, kā noteikts ISO standartā 14798, kas minēts 33. apsvērumā. Tā kā bremžu atteice ir vienīgais scenārijs, kurā drošās telpas vertikālais attālums starp kabīnes jumtu un šahtu tiktu samazināts līdz mazākam līmenim, nekā prasīts standartā EN 81-1, un bremžu sistēmas atteice ir gandrīz neiespējama, lifts ir drošāks par liftu, kas atbilst standartam EN 81-1, jo šāds lifts nav jāaprīko ar rezerves bremzēm, kas ir drošības sastāvdaļa.

(60) Kas attiecas uz drošības integrācijas principiem, pirmkārt, Vācijas iestāde nav atsaukusies uz šiem principiem valsts pasākumā. Otrkārt, drošības integrācijas principi nav abstrakts jēdziens, bet ir saistīti ar veselības aizsardzības un drošības pamatprasībām un jaunākajiem sasniegumiem laikā, kad lifts tika laists tirgū. Tas nozīmē, ka ražotāja pienākums ir novērst lifta radītos riskus, ņemot vērā šos elementus. Treškārt, drošības integrācijas principi ir jāuzskata par vienādi piemērojamiem visiem liftiem. Šajā gadījumā vienīgais scenārijs, kas jāņem vērā, lai salīdzinātu drošības līmeni, ir bremžu atteice, un šādas atteices risks liftam M33v3 ir ļoti maz ticams atšķirībā no lifta, kas atbilst standartam EN 81-1.

(61) Attiecībā uz riskiem, kas nav saistīti ar bremžu sistēmu, papildus *Orona* veiktajam riska novērtējumam un tā secinājumiem arī neatkarīgajā pētījumā ir ietverts riska novērtējums, kurā, pamatojoties uz standartu EN 81-1 un tehnisko risinājumu, ko izmanto liftā M33v3, ir salīdzināts lifta M33v3 un EN 81-1 standartam atbilstoša lifta drošības līmenis attiecībā uz saspiešanas risku. Salīdzinot saspiešanas riska līmeni, kāds saglabājas, piemērojot standartā EN 81-1 noteiktos pasākumus un piemērojot alternatīvos pasākumus, ko *Orona* nodrošināja liftam M33v3, neatkarīgajā pētījumā tika secināts, ka, veicot lifta tehnisko apkopi tā, kā paredzēts, "ar *Orona* piedāvātajiem alternatīvajiem pasākumiem tiek sasniegts drošības līmenis, kas ir ievērojami augstāks par to, ko nodrošina standarta EN 81-1 piemērošana" ([8]). Turklāt neatkarīgajā pētījumā tika secināts, ka pat ļoti mazticamajā lifta nepareizas lietošanas gadījumā (kāds būtu, ja tehniskās apkopes personāls apzināti atkāptos no tehniskās apkopes instrukcijām) lifts "pārliecinoši sasniedz vismaz tādu pašu drošības līmeni kā standarts" ([9]).

4. **SECINĀJUMI**

(62) Pamatojoties uz 38.–60. apsvērumā izklāstīto analīzi un ņemot vērā neatkarīgā pētījuma rezultātus, kas apstiprināja šo analīzi, var secināt, ka lifts M33v3 atbilda pamatprasībām. Lifta M33v3 sasniegtais drošības līmenis ir vismaz līdzvērtīgs tāda lifta drošības līmenim, kas atbilst standartam EN 81-1, kurš nodrošināja atbilstības prezumpciju laikā, kad lifts M33v3 tika laists tirgū. Tāpēc valsts pasākums nebūtu jāuzskata par pamatotu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Vācijas veiktais pasākums, ko 2015. gada 26. novembrī pieņēma Federālo zemju centrālā iestāde drošības tehnoloģiju jomā un par ko Komisijai paziņoja 2016. gada 10. martā, un ar ko aizliedz laist tirgū lifta modeli M33v3, kuru ražo *Orona Sociedad Cooperativa* Ernani [*Hernani*], Spānijā, nav pamatots.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

([8]) 3. uzdevums "Attiecīgo harmonizēto standartu tehnisko specifikāciju salīdzinošā analīze", 7.1.1. iedaļa.
([9]) 3. uzdevums "Attiecīgo harmonizēto standartu tehnisko specifikāciju salīdzinošā analīze", 7.1.2. iedaļa.

Briselē, 2021. gada 24. martā

Komisijas vārdā –
Komisijas loceklis
Thierry BRETON