DECIZII

DECIZIA (UE) 2021/534 A COMISIEI

din 24 martie 2021

de stabilire, în temeiul articolului 39 alineatul (1) din Directiva 2014/33/UE a Parlamentului European și a Consiliului, dacă o măsură luată de Germania cu privire la interdicția introducerii pe piață a unui model de ascensor fabricat de Orona este justificată sau nu

[notificată cu numărul C(2021) 1863]

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2014/33/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 de armonizare a legislațiilor statelor membre referitoare la ascensoare și la componentele de siguranță pentru ascensoare ([1]), în special articolul 39 alineatul (1),

întrucât:

1. PROCEDURA

(1) La 10 martie 2016, Germania a notificat Comisiei o măsură pe care o luase la 26 noiembrie 2015 în temeiul articolului 7 alineatul (1) din Directiva 95/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([2]) („măsura națională"). Prin această măsură se prevedea interzicerea introducerii pe piață a modelului de ascensor M33v3 fabricat de Orona Sociedad Cooperativa, Hernani, Spania („ascensorul M33v3") și instituirea de condiții pentru introducerea echipamentelor pe piață.

(2) Justificarea Germaniei pentru adoptarea măsurii naționale s-a bazat pe activități prealabile de supraveghere a pieței efectuate de Autoritatea centrală pentru tehnologii de siguranță la nivelul landurilor („autoritatea germană"). Autoritatea germană a constatat că ascensorul M33v3 încalcă cerințele esențiale de sănătate și siguranță („cerințele esențiale") prevăzute la secțiunea 2.2 din anexa I la Directiva 95/16/CE.

(3) Orona Sociedad Cooperativa („Orona") a prezentat Comisiei obiecțiile sale față de măsura națională încă din 11 decembrie 2015, susținând că ascensorul său inovator M33v3 este dotat cu sisteme alternative de siguranță care ar asigura un nivel de siguranță cel puțin echivalent cu nivelul de siguranță asigurat de orice ascensor proiectat în conformitate cu standardele armonizate relevante, îndeplinind astfel cerințele esențiale și invocând necesitatea ca autoritatea germană să notifice măsura națională către Comisie.

(4) În aprilie 2016, Comisia a inițiat consultări cu statele membre și cu Orona pentru a evalua măsura națională.

(5) Ulterior, Directiva 95/16/CE a fost reformată și abrogată prin Directiva 2014/33/UE, care se aplică de la 20 aprilie 2016.

(6) Prin scrisoarea din 20 aprilie 2016, Comisia a invitat Orona să-și prezinte observațiile cu privire la măsura națională, ceea ce Orona a și făcut prin scrisoarea din 18 mai 2016, care a cuprins observații ample și documente justificative. O reuniune subsecventă între Comisie și Orona a avut loc la 9 iunie 2016.

([1]) JO L 96, 29.3.2014, p. 251.

([2]) Directiva 95/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 iunie 1995 de apropiere a legislațiilor statelor membre referitoare la ascensoare (JO L 213, 7.9.1995, p. 1).

(7) Liftinstituut, organismul notificat ales de Orona și care, în 2012, atestase conformitatea ascensorului M33v3 cu dispozițiile Directivei 95/16/CE, a fost de asemenea invitat să-și prezinte observațiile prin scrisoarea separată a Comisiei din 20 aprilie 2016. Cu toate acestea, Liftinstituut nu a furnizat observații suplimentare semnificative întrucât, prin scrisoarea sa din 20 ianuarie 2016, prezentase deja Comisiei observații ample și documente justificative în concordanță cu observațiile Orona.

(8) În cadrul unei reuniuni a Grupului de lucru pentru cooperare administrativă în sectorul ascensoarelor din 16 iunie 2016, care a fost prezidată de statele membre, autoritatea germană a prezentat măsura națională în fața autorităților de supraveghere a pieței din statele membre. Comisia a participat la reuniune în calitate de membru al acestui grup de lucru.

(9) Comisia a realizat, de asemenea, o expertiză independentă („studiul independent"). Studiul independent a fost contractat inițial la 29 noiembrie 2016 și autoritatea germană, Orona, expertul independent și Comisia au participat la o inspecție la fața locului a ascensorului M33v3 la 9 februarie 2017. Cu toate acestea, contractul a fost ulterior reziliat și a fost contractat un al doilea expert. Acest expert a efectuat studiul independent și a publicat un raport final ([3]) la 10 decembrie 2018. În acest raport final s-a concluzionat că ascensorul „îndeplinește în mod categoric cerința esențială 2.2 prin aceea că nivelul de siguranță atins în momentul instalării este cel puțin echivalent cu standardul armonizat pe baza căruia s-a conferit prezumția de conformitate cu cerința esențială de sănătate și siguranță (CESS) 2.2 din anexa I la Directiva 95/16/CE". La 17 decembrie 2018, Comisia a invitat autoritatea germană, Orona și Liftinstituut să-și prezinte observațiile cu privire la studiul independent. Comisia a primit observații din partea Liftinstituut la 14 ianuarie 2019, din partea Orona la 15 ianuarie 2019 și din partea autorității germane la 28 februarie 2019.

(10) La 16 mai 2019 a avut loc o reuniune între Comisie, autoritatea germană, Orona și Liftinstituut pentru a clarifica observațiile primite cu privire la studiul independent. La solicitarea Comisiei, autoritatea germană a transmis clarificările cu privire la observațiile formulate asupra studiului independent prin e-mail, la 28 mai 2019. Comisia a primit observații cu privire la aceste clarificări din partea Orona la 12 iulie 2019 și din partea Liftinstituut la 19 iulie 2019.

(11) La 14 aprilie 2020, Comisia a invitat Orona și autoritatea germană să-și prezinte observațiile asupra unui rezumat al pozițiilor părților și asupra evaluării provizorii a Comisiei. Toate observațiile au fost primite până la 29 mai 2020.

2. **POZIȚIILE ȘI ARGUMENTELE PĂRȚILOR**

2.1. **Poziția și argumentele autorității germane**

(12) Investigațiile cu privire la ascensorul M33v3 au fost inițiate de autoritățile locale pentru supravegherea pieței din Germania în octombrie 2014. Ulterior, investigația a fost preluată de autoritatea germană.

(13) Astfel cum se precizează în notificarea către Comisie a măsurii naționale, ca urmare a unei verificări a documentației care a avut loc în ianuarie și februarie 2015 și a unei testări a instalării ascensorului efectuată la München în 23 martie 2015, autoritatea germană a concluzionat că ascensorul nu îndeplinește cerințele standardelor armonizate EN 81-1:1998+A3:2009 ([4]) („EN 81-1") și EN 81-21:2009 ([5]) („EN 81-21") („standardele armonizate"). Motivul care stă la baza acestei situații este faptul că spațiul superior de siguranță planificat pentru ascensorul M33v3, de 0,5 m, este insuficient, întrucât EN 81-1 prevede o distanță de 1 m. Autoritatea germană a apreciat că măsurile alternative de siguranță prevăzute la proiectarea și construcția ascensorului M33v3 nu sunt echivalente cu stadiul actual al tehnologiei reprezentat de standardele armonizate, încălcând astfel cerințele esențiale.

(14) În special, conform autorității germane, chiar dacă măsurile alternative luate de fabricant reduc probabilitatea de producere a unui accident (și anume, deplasarea neintenționată a cabinei ascensorului către poziția superioară extremă), distanța minimă pe verticală între tavanul cabinei și tavanul puțului, astfel cum este impusă de standardele armonizate, este redusă la jumătate, ceea ce sporește în mod considerabil gradul de severitate al eventualelor vătămări. În ciuda acestui fapt, în caz de urgență, o persoană care se află pe tavanul cabinei își poate asigura siguranța întinzându-se în zona de protecție rămasă, deși adoptarea acestei poziții ar presupune o perioadă considerabil mai mare de timp în ascensorul M33v3 față de un alt ascensor care respectă cerințele standardelor

([3]) Raport final din 10 decembrie 2018, Conformitate, „Asistență tehnică referitoare la Directiva 95/16/CE privind ascensoarele și la conformitatea ascensorului Orona M33v3, cu accent pe respectarea de către ascensor a cerinței esențiale de sănătate și siguranță 2.2 din anexa I".

([4]) JO C 52, 2.3.2010, p. 5.

([5]) JO C 263, 5.11.2009, p. 3.

armonizate. Factorul timp respectiv nu a fost luat în considerare nici de către fabricant, nici de către Liftinstituut în contextul procedurii de evaluare a conformității pentru examinarea CE de tip. În cazul unui ascensor proiectat în condițiile punerii în aplicare a cerințelor standardelor armonizate ar exista, ca urmare a zonei cu un grad mai ridicat de protecție, un spațiu liber sau refugiu suficient pentru poziția ghemuit, astfel încât să se asigure siguranța persoanelor care utilizează ascensorul.

(15) Pe parcursul consultărilor cu părțile interesate, autoritatea germană a clarificat argumentele furnizate în notificarea către Comisie a măsurii naționale și în măsura națională în sine.

(16) Cu privire la spațiul liber sau refugiul menționat în cerințele esențiale, autoritatea germană a concluzionat că protecția împotriva strivirii în ascensorul M33v3 se realizează exclusiv prin refugiul protejat mecanic având dimensiunile 0,5 m × 0,7 m × 1 m (înălțime × lățime × lungime). Autoritatea germană observă, de asemenea, faptul că Orona apreciază că această soluție este echivalentă cu soluția prevăzută în standardul armonizat, deoarece reducerea cu 0,5 m a distanței pe verticală este compensată printr-o creștere a lățimii și lungimii spațiului de protecție cu 0,1 m și, respectiv, 0,2 m. Cu toate acestea, autoritatea germană consideră că deficiența ascensorului M33v3 nu este reprezentată de spațiul liber redus în sine, ci de timpul de care are nevoie o persoană pentru a-și asigura siguranța (și anume prin adoptarea poziției întins) din cauza spațiului mai mic, ceea ce poate conduce la vătămări grave. Potrivit autorității germane, Orona nu a furnizat dovezi, înaintea adoptării măsurii naționale, că factorul timp nu joacă un rol cu privire la siguranța ascensorului M33v3 sau că există în fapt timp suficient pentru adoptarea unei poziții sigure.

(17) În observațiile pe care le-a transmis prin e-mail la 28 mai 2019, autoritatea germană a precizat că distanța pe verticală între tavanul cabinei și tavanul puțului se reduce la numai 0,5 m în cazul unei defectări a sistemului de frânare al ascensorului. Altfel, atunci când o persoană intră în puțul ascensorului, ascensorul ar fi deja blocat sau oprit la distanța pe verticală de 1,8 m între tavanul cabinei și tavanul puțului sau la distanța pe verticală de 1 m în cazul defectării celor două limitatoare de cap de cursă de protecție din sistemul electric. Cu toate acestea, prin observații suplimentare transmise ulterior, la 29 mai 2020, autoritatea germană a precizat că observațiile din 28 mai 2019 referitoare la distanțele pe verticală sunt incorecte. În schimb, autoritatea germană face trimitere la evaluarea riscurilor realizată de Orona, în care au fost prevăzute mai multe ipoteze posibile bazate pe diverse evenimente (și anume, defectarea sistemului de frânare, defectarea sistemului de control, defectarea întrerupătorului de siguranță) și conform căreia reducerea distanței pe verticală la 0,5 m ar putea fi provocată de toate aceste evenimente împreună și nu exclusiv prin luarea în considerare a scenariului defectării sistemului de frânare. În plus, autoritatea germană face referire la observațiile pe care le-a formulat la 28 februarie 2019 cu privire la studiul independent, în cadrul cărora a menționat că există cel puțin trei cauze potențiale ale unui incident provocat de defectarea sistemului de oprire electronic: (i) o eroare umană (de exemplu, personalul de inspecție nu activează sau nu dezactivează modul inspecție deși pe tavanul cabinei de ascensor se află în continuare o persoană), (ii) o defecțiune a limitatorului de cap de cursă și (iii) o defecțiune a sistemului de frânare. Cu toate acestea, în cazul erorii umane, autoritatea germană confirmă concluzia din studiul independent, și anume că o astfel de eroare nu ar provoca reducerea la 0,5 m a distanței pe verticală.

(18) În ceea ce privește defectarea limitatorului de cap de cursă, în observațiile asupra studiului independent transmise la 28 februarie 2019, autoritatea germană menționează că un astfel de scenariu este puțin probabil, însă nu poate fi exclus în totalitate. În ceea ce privește cauza constând în defectarea sistemului de frânare, autoritatea germană recunoaște că o astfel de defecțiune a ascensorului ar fi extrem de rară, dat fiind că Orona a proiectat frâna ca o componentă de siguranță (o frână redundantă, mai exact o frână care acționează ca un dispozitiv de protecție atât împotriva deplasării neintenționate a cabinei, cât și împotriva depășirii vitezei cabinei în urcare), reținând faptul că aceste componente de siguranță trebuie să respecte cerințele esențiale și să facă obiectul procedurii de evaluare a conformității și marcajului CE, independent de ascensor. În plus, autoritatea germană a menționat că frâna din ascensorul M33v3 este mai sigură decât cea din ascensoarele care aplică specificațiile tehnice stabilite în EN 81-1, întrucât acest standard armonizat prevede obligativitatea certificării frânelor în calitate de componente de siguranță pentru ascensoare numai în anumite cazuri.

(19) Atunci când a evaluat ascensorul M33v3, autoritatea germană a presupus, în favoarea Orona, că frâna ascensorului se defectează mai rar decât o frână neredundantă dintr-un ascensor conform cu EN 81-1. Totuși, autoritatea germană consideră că, în pofida probabilității reduse de defectare a sistemului de frânare, ascensorul M33v3 nu este conform cu cerințele esențiale, întrucât nu respectă principiile integrării siguranței menționate în anexa I, punctul 1.1, ultima teză din Directiva 95/16/CE. În conformitate cu aceste principii, eliminarea riscurilor prin măsuri constructive are în mod clar prioritate față de simpla reducere la minimum a acestora.

(20) În cele din urmă, prin clarificările suplimentare transmise către Comisie prin e-mail, la 28 mai 2019, autoritatea germană a precizat că, atunci când frâna se defectează, nu poate fi oprit nici ascensorul M33v3 și nici un ascensor conform cu EN 81-1 și că o posibilă defecțiune la amortizoarele-tampon este la fel de probabilă în cazul ambelor ascensoare.

2.2. **Poziția și argumentele Orona**

(21) În timpul consultărilor, Orona a precizat că a evaluat conformitatea ascensorului cu cerințele esențiale prin intermediul organismului notificat, Liftinstituut, în conformitate cu articolul 8 alineatul (2) din Directiva 95/16/CE. În conformitate cu anexa V la directiva menționată, Liftinstituut a efectuat examinarea CE de tip pentru a evalua siguranța ascensorului. Examinarea CE de tip este procedura prin care un organism notificat constată și certifică faptul că un model de ascensor sau un ascensor pentru care nu există dispoziții pentru o extensie sau variantă respectă cerințele Directivei 95/16/CE. Liftinstituut a eliberat certificatul de examinare CE de tip la 17 iulie 2012 și l-a revizuit la 15 martie 2013.

(22) În conformitate cu articolul 8 alineatul (2) punctul (ii) din Directiva 95/16/CE și cu secțiunea 4 din anexa VI la directiva menționată, un organism notificat ales de instalatorul ascensorului trebuie să efectueze sau să solicite efectuarea inspecției finale a ascensorului înaintea introducerii acestuia pe piață. Testele și verificările corespunzătoare prevăzute în standardele menționate la articolul 5 din Directiva 95/16/CE, sau testările echivalente, trebuie să fie efectuate de respectivul organism notificat pentru a asigura conformitatea ascensorului cu cerințele esențiale. Orona a ales organismul notificat TÜV SÜD pentru efectuarea inspecției finale a ascensorului M33v3, iar TÜV SÜD a atestat conformitatea ascensorului M33v3 și a eliberat certificatul de inspecție finală la 7 august 2014.

(23) Orona a solicitat autorităților de supraveghere a pieței din Țările de Jos să efectueze o inspecție a unui ascensor M33v3 din orașul 's-Hertogenbosch la 20 august 2015 iar aceste autorități au concluzionat că măsurile tehnice specifice luate de Orona îndeplinesc cerințele esențiale.

(24) Orona susține că autoritatea germană nu a comunicat imediat Comisiei măsura națională, contrar cerinței de a proceda astfel în temeiul articolului 7 alineatul (1) din Directiva 95/16/CE. În pofida faptului că măsura națională a fost adoptată la 26 noiembrie 2015, Comisia a luat cunoștință de aceasta la 11 decembrie 2015, prin intermediul unei plângeri formulate de Orona. Autoritatea germană a notificat Comisia cu privire la măsură la 10 martie 2016. În opinia Orona, această întârziere i-a afectat în mod negativ dreptul la apărare și reputația.

(25) În ceea ce privește obiectul măsurii naționale, Orona a reamintit că autoritatea germană îi explicase faptul că „nu se îndoia de examinarea CE de tip în general, ci numai de versiunea reprezentată de combinația dintre cel mai mic spațiu superior de siguranță și cel mai mic ascensor". Autoritatea germană și-a menținut această poziție timp de câteva luni, și anume până la adoptarea măsurii naționale, care a constat într-o interdicție referitoare la orice model de ascensor M33v3 cu un spațiu superior de siguranță redus, indiferent de dimensiunea cabinei de ascensor. Prin urmare, Orona consideră că măsura națională a fost nu numai nejustificată, dar și contrară principiului proporționalității.

(26) Cu ocazia observațiilor transmise la 18 mai 2016, Orona a reamintit că se impune o evaluare generală a siguranței mai degrabă decât să se pună accent numai pe modul în care modelul M33v3 respectă standardele armonizate în materie de spațiu superior de siguranță vertical, întrucât acest spațiu constituie doar unul dintre factorii de evaluare a siguranței ascensoarelor. În acest sens, Orona a menționat documentul de poziție din 3 noiembrie 2009 emis de NB-L, grupul de coordonare a organismelor notificate pentru Directiva 95/16/CE, denumit „Riscul de strivire, spațiul liber, criterii", prin care se instituie criterii pentru spațiul liber admisibil echivalente cu criteriile stabilite în clauza 5.7 din EN 81-1. Criteriile prevăzute în acest document de poziție au la bază o combinație între spațiul liber vertical, un volum al spațiul liber (cub) și integrarea acestor spații în zona spațială. Același document de poziție conține o listă neexhaustivă a criteriilor suplimentare care trebuie luate în considerare în timpul unei evaluări a riscurilor. Aceste criterii suplimentare cuprind avertismente, principii ergonomice, frecvența operațiunilor de întreținere și situații neprevăzute.

(27) În ceea ce privește spațiul liber vertical dintre tavanul cabinei și tavanul puțului, Liftinstituut a precizat, într-o scrisoare din 10 iulie 2015 adresată Orona, prin care susține argumentele Orona, că „un spațiu liber minim garantat de 0,5 m este în general admis ca fiind suficient pentru a evita riscul de strivire a corpului uman […]. Faptul că acest spațiu este de asemenea admis în cazul ascensoarelor reiese din EN 81-1:1998+A3:2009, clauza 5.7.3.3 b)". În orice caz, în cadrul observațiilor sale din 18 mai 2016, Orona a menționat că blocul de deasupra cabinei ascensorului M33v3 are același spațiu liber pe verticală (0,5 m) ca cel prevăzut în EN 81-1 pentru spațiul de salvare de sub cabină (în puț). În ceea ce

privește volumul spațiului liber (cub), astfel cum este descris în specificațiile tehnice ale ascensorului M33v3, blocul de deasupra cabinei de ascensor are un volum mai mare (0,5 m × 0,7 m × 1,0 m) față de volumul minim cerut în temeiul EN 81-1 atât pentru spațiul de salvare de deasupra cabinei (0,5 m × 0,6 m × 0,8 m), cât și pentru spațiul de salvare de sub cabină (0,5 m × 0,6 m × 1,0 m). Un studiu efectuat de un centru de tehnologii specializat în inovare pentru produse, procese și servicii, denumit IK4-Ikerlan („studiul IK4-Ikerlan”), comandat de Orona și transmis Comisiei la 15 martie 2016, evidențiază că întregul personal de întreținere testat (reprezentativ pentru varietatea uzuală a personalului de întreținere, cu vârste cuprinse între 18 și 65 de ani, bărbați) poate intra în cubul de deasupra cabinei de ascensor, în condițiile în care acest lucru nu a fost posibil pentru cubul ale cărui dimensiuni sunt stabilite în conformitate cu EN 81-1.

(28) Conform observațiilor prezentate de Orona la 18 mai 2016 și descrierii din specificațiile tehnice transmise către autoritatea germană înainte de adoptarea măsurii naționale, ascensorul M33v3 conține o serie de elemente de siguranță suplimentare și specifice care elimină în mod substanțial erorile umane. Printre aceste elemente se numără nu numai frâna redundantă concepută ca o componentă de siguranță cu certificat de examinare CE de tip, dar și o serie de alte elemente de siguranță care, împreună, fac ca ascensorul să fie chiar mai sigur decât ascensoarele proiectate în conformitate cu EN 81-1. În acest sens, ascensorul este prevăzut cu: (i) un semn de avertizare care atenționează că este permisă prezența unei singure persoane pe tavanul cabinei și că poziția de siguranță corectă pentru a preveni riscul de strivire este poziția întins, (ii) o componentă de siguranță pentru deconectarea regimului de funcționare normală atunci când se accesează tavanul cabinei (întrerupător cu senzor de detectare a mișcării) pentru a împiedica deplasarea ascendentă a cabinei la pătrunderea pe tavanul acesteia, (iii) un sistem de control care, la detectarea unei intrări în puț, ține ascensorul inactiv până când întrerupătorul de inspecție din partea superioară a cabinei se comută în regimul de inspecție, (iv) un limitator de cap de cursă pentru siguranța inspecției, care oprește ascensorul atunci când cabina se află la 1,8 m față de tavanul puțului, (v) un limitator de cap de cursă final suplimentar care previne deplasarea cabinei și (vi) o balustradă telescopică pentru prevenirea funcționării normale atunci când balustrada nu este retractată în totalitate și pentru împiedicarea inspecției atunci când balustrada nu este întinsă complet.

(29) În observațiile sale din 18 mai 2016, Orona a menționat că, în măsura națională, autoritatea germană susține că un tehnician ar avea nevoie de „o perioadă considerabil mai mare de timp” pe tavanul cabinei pentru a adopta poziția întins, ca poziție impusă pentru a asigura siguranța în ascensor, spre deosebire de poziția ghemuit. Orona precizează că această afirmație nu a fost susținută de nicio dovadă prezentată de autoritatea germană și că necesitatea adoptării unei poziții de siguranță nu reprezintă o cerință specifică în temeiul Directivei 95/16/CE. În plus, ca urmare a unei reuniuni între autoritatea germană și Orona, care a avut loc la 15 decembrie 2015, s-a convenit, în concordanță cu măsura națională, că Orona va efectua o serie de încercări suplimentare pentru a susține proiectarea sigură a ascensorului M33v3. S-a insistat în mod special pe influența exercitată de dimensiunea tavanului ascensorului asupra timpului de reacție. În acest sens, studiul IK4-Ikerlan a constatat că poziția personalului de întreținere și dimensiunea ascensoarelor M33v3 nu reprezintă factori care influențează timpul de reacție. În plus, se demonstrează că vârsta și indicele de masă corporală nu au niciun efect asupra timpului de reacție. De asemenea, studiul IK4-Ikerlan a concluzionat că faptul că timpul de reacție pentru adoptarea poziției ghemuit în ascensoare conforme cu EN 81-20 era, în medie, de numai 1,26 secunde, nu afectează riscul potențial specific, deoarece această diferență de timp corespunde unei distanțe de numai 0,9 m la o viteză de inspecție de 0,6 m/s. Diferența cu privire la timpii de reacție ar putea să fie relevantă numai în cazul unei defecțiuni la sistemul de siguranță, de exemplu la sistemul de frânare redundant. Totuși, în acest scenariu, diferența de înălțime nu ar conta, întrucât un accident ar fi mortal atât în cazul ascensorului M33v3, cât și în cazul unui ascensor care respectă standardele armonizate.

(30) În ceea ce privește factorul timp, Orona a afirmat că, astfel cum este descris în dosarul tehnic, tavanul cabinei ascensorului M33v3 este plat și fără obstacole și că, din acest motiv, personalul de întreținere poate adopta mai rapid o poziție de siguranță prin întinderea pe tavan. Orona a arătat în special că pe tavanul cabinei unui ascensor conform cu EN 81-1 pot să existe multe componente care intervin în spațiul dedicat poziției întins, de exemplu cabluri și dispozitivele de prindere a acestora, care pot prelungi timpul necesar adoptării poziției întins în condiții de siguranță. În plus, Orona a subliniat că EN 81-1 precizează doar faptul că accesul în spațiul de siguranță trebuie să poată fi posibil din spațiul de lucru. Cu toate acestea, în cazul ascensorului M33v3, spațiul de lucru coincide cu spațiul de siguranță, ceea ce înseamnă că dacă ceva nu decurge așa cum ar trebui și o persoană trebuie să adopte poziția întins, persoana respectivă se află deja în locul corect, ceea ce conduce la reducerea timpului necesar pentru adoptarea unei poziții sigure. Diferențele existente în specificațiile tehnice (și anume, obstacolele de pe tavanul cabinei și accesul la spațiul de siguranță) între ascensorul M33v3 și un ascensor conform cu EN 81-1 au făcut obiectul unor clarificări suplimentare din partea Orona prin scrisoarea adresată Comisiei din 20 ianuarie 2016 și prin e-mailul adresat Comisiei din 12 iulie 2019.

(31) Referitor la defectarea sistemului de frânare, Liftinstituut a explicat într-o scrisoare transmisă către Orona la 21 aprilie 2015 că o defecțiune la sistemul de frânare, în cazul oricărui ascensor, ar conduce la o deplasare ascendentă necontrolată a cabinei de ascensor goale, iar acest fapt, pe o distanță scurtă de deplasare, ar conduce la atingerea unei viteze care determină ascensorul să sară în spațiul liber destinat prevenirii riscului de strivire situat între tavanul cabinei de ascensor și tavanul puțului, cu alte cuvinte, cabina de ascensor își continuă deplasarea ascendentă în interiorul puțului, deși contragreutatea se lovește de amortizoarele-tampon. În cazul unui ascensor cu o viteză nominală de 1 m/s, un spațiu superior de siguranță de 1 m, astfel cum se prevede în EN 81-1, ar fi consumat prin saltul efectuat prin deplasarea cabinei de ascensor în mod necontrolat pe o distanță de numai 4 m, cu alte cuvinte, este necesară doar o distanță scurtă de deplasare. Nu ar mai rămâne niciun spațiu liber, ceea ce înseamnă o strivire mortală a unei persoane aflate pe tavanul cabinei. Faptul că este necesară doar o distanță scurtă de deplasare pentru accelerarea ascensorului la o viteză care depășește 115 % din viteza nominală a ascensorului implică probabilitatea ca amortizoarele-tampon să se dezintegreze, întrucât integritatea acestora nu este garantată la viteze care depășesc 115 % din viteza nominală (EN 81-1 prevede că amortizoarele-tampon trebuie să reziste la un impact la o viteză de maximum 115 % din viteza nominală).

(32) În plus, Orona a menționat că, în orice caz, spațiul liber asigurat (distanță pe verticală de 0,5 m) și factorul timp nu prezintă relevanță pentru compararea nivelului de siguranță între ascensorul M33v3 și specificațiile tehnice menționate în EN 81-1. Astfel cum este explicat în e-mailul transmis de Orona către autoritatea germană la 22 aprilie 2015, care a cuprins poziția exprimată de Liftinstituut în scrisoarea sa din 21 aprilie 2015, riscul de strivire ar apărea numai în cazul defectării sistemului de frânare. Orona a concluzionat că, în cazul în care se întâmplă acest lucru, riscul de zdrobire nu este prevenit nici prin proiectarea ascensorului M33v3 și nici prin proiectarea unui ascensor conform cu EN 81-1.

(33) În observațiile comunicate Comisiei la 12 iulie 2019, Orona a menționat că sistemul redundant de frânare al ascensorului M33v3 este în orice caz mult mai sigur decât sistemul de frânare al unui ascensor conform cu EN 81-1, fapt confirmat de autoritatea germană prin observațiile sale din 28 mai 2019. Probabilitatea de defectare a sistemului de frânare în cazul unui ascensor M33v3, spre deosebire de probabilitatea manifestată în cazul unui ascensor conform cu EN 81-1, este extrem de scăzută deoarece frâna este o componentă de siguranță cu certificat de examinare CE de tip concepută pentru protecție împotriva deplasării neintenționate a cabinei și împotriva deplasării ascendente a cabinei. În consecință, este cu atât mai puțin probabil ca o defecțiune la frâna ascensorului M33v3 să conducă la o situație în care o persoană să fie nevoită să se retragă, brusc și neintenționat, în spațiul sigur de refugiu de pe tavanul cabinei.

(34) Orona a mai menționat că preocupările manifestate de autoritatea germană în 2015 s-au axat pe chestiuni legate de riscuri. La 16 februarie 2015, cu nouă luni înainte de adoptarea măsurii naționale, Orona a furnizat autorității germane o evaluare a riscurilor pe care o efectuase în conformitate cu standardul ISO/DIS 14798 ([6]) („evaluarea riscurilor"). În cadrul evaluării riscurilor s-a concluzionat că, având în vedere măsurile de protecție puse în practică de Orona, ascensorul M33v3 era sigur și nu se impunea nicio măsură suplimentară de reducere a riscurilor deoarece, atât pe baza probabilității de vătămare (clasificată de la A la F, F reprezentând cea mai mică probabilitate), cât și pe baza gradului de severitate a vătămărilor (clasificat de la 1 la 4, 4 reprezentând vătămarea cu cel mai scăzut grad de severitate), rezultatul obținut a fost „2F".

(35) În special, în evaluarea riscurilor s-a concluzionat că probabilitatea de defectare a sistemului de frânare (proiectat ca o componentă de siguranță cu certificat de examinare CE de tip) era atât de redusă încât nivelul de risc era acceptabil. Orona a menționat că luarea în considerare a defectării componentelor de siguranță cu certificat de examinare CE de tip în cadrul unei analize de risc nu reprezintă o practică obișnuită având în vedere că aceste componente au, în mod intrinsec, un nivel ridicat de siguranță.

(36) Astfel cum s-a concluzionat în evaluarea riscurilor, nu există nicio diferență între ascensorul M33v3 și ascensoarele care respectă standardele armonizate. Scenariul teoretic al unei defecțiuni la sistemul de frânare se sfârșește invariabil mortal pentru tehnicianul afectat din cauza zdrobirii nerestricționate, astfel încât este irelevant dacă spațiul de salvare de deasupra cabinei are 0,5 m sau 1 m.

(37) În cele din urmă, prin intermediul observațiilor transmise Comisiei la 18 mai 2016, Orona subliniază că Directiva 95/16/CE nu impune eliminarea completă a tuturor riscurilor posibile, întrucât acest lucru este pur și simplu imposibil, ci exclusiv respectarea cerințelor esențiale prevăzute în această directivă, care sunt garantate prin standarde armonizate sau prin măsuri de siguranță echivalente. În plus, Orona a menționat că trebuie să se dovedească faptul că măsurile de siguranță echivalente sunt la fel de sigure precum cele incluse în standardele armonizate, ceea ce nu presupune același standard al probei ca demonstrarea unei absențe totale a riscurilor.

([6]) ISO 14798, ascensoare, scări rulante și trotuare rulante – Metodologia de evaluare și reducere a riscului, standard internațional, prima ediție, 1.3.2009.

3. **EVALUARE**

(38) Pe baza procesului amplu de consultare cu toate părțile interesate, Comisia a evaluat măsura națională.

(39) Articolul 2 alineatul (1) din Directiva 95/16/CE, astfel cum era în vigoare în momentul adoptării măsurii naționale, solicita statelor membre să ia toate măsurile corespunzătoare pentru a se asigura că ascensoarele reglementate de această directivă pot fi introduse pe piață și date în folosință numai dacă nu riscă să pericliteze sănătatea sau siguranța persoanelor sau, când este cazul, siguranța proprietății, în condițiile în care sunt instalate și întreținute corespunzător și utilizate pentru scopul propus.

(40) În articolul 3 din Directiva 95/16/CE se prevedea că ascensoarele reglementate de această directivă trebuie să îndeplinească cerințele esențiale.

(41) Conform articolului 7 alineatul (1) din Directiva 95/16/CE, dacă un stat membru constată că un ascensor poate pune în pericol siguranța persoanelor și, când este cazul, a proprietății, acesta ia toate măsurile corespunzătoare pentru retragerea sa de pe piață, pentru interzicerea introducerii pe piață sau punerii sale în funcțiune sau pentru restricționarea liberei sale circulații. Din al doilea paragraf al acestui articol reiese să statul membru trebuia să informeze imediat Comisia despre o astfel măsură, indicând motivele deciziei sale și în special dacă neconformitatea se datorează nerespectării cerințelor esențiale, aplicării incorecte a standardelor sau deficiențelor standardelor în sine.

(42) Conform articolului 8 alineatul (2) din Directiva 95/16/CE, înainte de a fi introdus pe piață, un ascensor trebuie să fi fost supus unei evaluări a conformității efectuate de un organism notificat.

(43) Cerințele esențiale au fost stabilite în secțiunea 2.2 din anexa I la Directiva 95/16/CE, unde se prevede că ascensorul trebuie proiectat și construit astfel încât să se prevină riscul de zdrobire când cabina este în una dintre pozițiile sale extreme și că acest obiectiv trebuie realizat prin asigurarea unui spațiu liber sau refugiu dincolo de pozițiile extreme.

(44) În conformitate cu articolul 5 alineatul (2) din directivă, EN 81-1 a acordat o prezumție de conformitate cu secțiunea 2.2 din anexa I la Directiva 95/16/CE în momentul introducerii pe piață a ascensorului M33v3.

(45) Orona nu s-a bazat pe standarde armonizate pentru a asigura conformitatea cu cerințele esențiale. În schimb, Orona a prezentat autorității germane o soluție tehnică alternativă certificată de Liftinstituut în cadrul procedurii de examinarea CE de tip și cu privire la care Liftinstituut a furnizat clarificări suplimentare prin intermediul unei scrisori transmise autorității germane la 12 noiembrie 2014. Chiar dacă spațiul liber minim din spațiul superior de siguranță se abate de la cerințele prevăzute la clauza 5.7.1.1 litera (a) din EN 81-1, în conformitate cu certificatul de examinare CE de tip NL12-400-1002-035-30 rev.2, emis de Liftinstituut, spațiul liber de pe tavanul cabinei reprezintă un spațiu liber minim (volum dreptunghiular) mai mare decât cerința privind spațiul liber minim din puțul ascensorului în conformitate cu EN 81-1, pentru a preveni riscul de zdrobire în pozițiile extreme ale cabinei. În scrisoarea sa din 12 noiembrie 2014, Liftinstituut a menționat că, în cazul în care cablurile alunecă atunci când scripetele de tracțiune își continuă rotația ascendentă, acest spațiu liber va fi garantat prin amortizorul-tampon al contragreutății care este fixat definitiv. În plus, acest organism notificat a menționat că dimensiunile stabilite de Orona pentru spațiul liber, care reprezintă o alternativă la dimensiunile stabilite prin EN 81-1, sunt, de asemenea, compatibile cu cerințele esențiale în condițiile în care, prin mijloace suplimentare fiabile, se asigură un spațiu temporar mai mare având dimensiuni care îndeplinesc cerințele EN 81-1 și EN 81-21, cu condiția ca riscul de strivire să fie în permanență aplanat prin spațiul liber disponibil permanent. Aceste mijloace suplimentare prin care se asigură un spațiu temporar mai mare cuprind trei elemente principale. În primul rând, aplicarea a două contacte de siguranță suplimentare acționate direct în circuitul de siguranță al ascensorului și care, pentru o fiabilitate sporită, sunt verificate prin sistemul de măsurare a poziționării ascensorului. În al doilea rând, o frână redundantă fiabilă, ca o componentă de siguranță cu certificat de examinare CE de tip pentru protecție atât împotriva deplasării neintenționate a cabinei, cât și împotriva vitezei ascendente excesive a cabinei, prin care să se asigure oprirea efectivă a ascensorului. În al treilea rând, un sistem de monitorizare a accesului pe tavanul cabinei, care să întrerupă în mod direct funcționarea normală a ascensorului în cazul în care o persoană accesează tavanul cabinei prin intermediul oricărei uși de palier.

(46) În conformitate cu articolul 8 alineatul (2) punctul (ii) din Directiva 95/16/CE și cu anexa V la directiva menționată, Liftinstituut a constatat și a certificat faptul că ([7]) fiabilitatea sistemului de protecție cu privire la riscul de strivire deasupra cabinei este dovedită prin examinarea CE de tip pentru ascensorul M33v3 ca fiind cel puțin egală cu cea a

([7]) Certificatul de examinare CE de tip NL12-400-1002-035-30 rev.2.

unui ascensor care îndeplinește cerințele EN 81-1. Ascensorul M33v3 se abate numai de la dimensiunile spațiului liber vertical stabilite la clauza 5.7.1.1 litera (a) din EN 81-1. Orona a respectat procedura privind examinarea CE de tip prevăzută în partea B a anexei V la Directiva 95/16/CE. În cadrul acestei proceduri, Orona a explicat modul în care soluțiile tehnice alternative erau echivalente cu cerințele EN 81-1 din punctul de vedere al siguranței. Certificatul de examinare CE de tip eliberat de Liftinstituut respectă documentul de poziție al NB-L care prevede criterii generale de ordin tehnic privind modul în care ascensoarele cu dimensiuni ale spațiului liber care se abat de la clauza 5.7 din EN 81-1 pot să respecte totuși în întregime cerințele esențiale prevăzute de Directiva 95/16/CE.

(47) În conformitate cu articolul 8 alineatul (2) punctul (ii) din Directiva 95/16/CE și cu secțiunea 4 din anexa VI la directiva menționată, TÜV SÜD, după efectuarea testelor și verificărilor corespunzătoare asupra ascensorului înainte de introducerea sa pe piață, a eliberat un certificat de inspecție finală prin care a declarat că ascensorul respectă cerințele prevăzute în Directiva 95/16/CE.

(48) Potrivit autorității germane, soluția tehnică furnizată de Orona nu îndeplinește cerințele esențiale în principal din cauza faptului că ascensorul se abate de la EN 81-1 în sensul că asigură o distanța pe verticală de numai 0,5 m în loc de 1 m între tavanul cabinei și tavanul puțului. Autoritatea germană consideră că această soluție nu acordă suficient timp pentru ca o persoană să poată adopta o poziție sigură în cazul în care alte măsuri de precauție nu reușesc să oprească ascensorul la o distanță mai mare. Cu toate acestea, autoritatea germană nu a precizat în cadrul măsurii naționale care sunt cazurile în care distanța pe verticală în ascensorul M33v3 ar fi de 0,5 m și, drept urmare, care sunt cazurile în care poate să apară riscul de strivire.

(49) Potrivit autorității germane, specificațiile tehnice alternative aplicate de Orona nu asigură un nivel de siguranță echivalent pentru că, deși reduc probabilitatea de producere a unui accident (cabina de ascensor se deplasează neintenționat către cea mai înaltă poziție extremă), gradul de severitate a eventualelor vătămări este în mod evident mai mare din cauza reducerii la jumătate a spațiului vertical minim. Dacă este cazul, o persoană care se află pe tavanul cabinei își poate asigura siguranța întinzându-se în zona de refugiu rămasă, dar acest lucru presupune o perioadă mai mare de timp decât în cazul unui ascensor care respectă standardele armonizate.

(50) În ceea ce privește spațiul liber sau refugiul, autoritatea germană consideră că EN 81-1 impune o distanță pe verticală de 1 m între tavanul cabinei și tavanul puțului, în întregul spațiu liber sau refugiu. Acest fapt este contestat de Orona, Liftinstituut și Comisie, care urmează concluziile evidențiate în acest sens de studiul independent. Cu toate acestea, întrucât autoritatea germană nu consideră că incompatibilitatea derivă din distanța pe verticală de 0,5 m în sine, ci din timpul necesar pentru adoptarea unei poziții sigure, nu este necesară detalierea mai aprofundată a aspectului referitor la distanța pe verticală în sine din perspectiva interpretării cerințelor EN 81-1.

(51) În ceea ce privește spațiul liber sau refugiul din ascensorul M33v3, odată ce ascensorul este în regimul de inspecție, tehnicianul dispune de un spațiu de lucru minim de 1,8 m (spațiul de salvare din partea superioară). Cu toate acestea, pe parcursul etapei de consultări cu Comisia, autoritatea germană a indicat trei cauze posibile ale producerii unui incident în ascensor, care ar putea conduce la reducerea distanței pe verticală la 0,5 m în loc de 1,8 m în condițiile în care ascensorul funcționează în mod corespunzător. Dintre aceste trei cauze, singura recunoscută de Orona este cauza care vizează defectarea sistemului de frânare. Chiar și în acest caz, Orona consideră că o defectare a sistemului de frânare este foarte puțin probabilă. În ceea ce privește cauza care vizează eroarea umană, autoritatea germană nu a ținut seama de aceasta în momentul adoptării măsurii naționale. În acest sens, cu ocazia observațiilor transmise la 15 ianuarie 2019, Orona a explicat că nu există niciun motiv pentru care un inginer de service calificat să opereze ascensorul la viteza normală de funcționare și nu în regimul aferent vitezei de întreținere. Pentru ca inginerul de service să-și poată realiza activitatea, este deosebit de important ca acesta să aibă control deplin asupra deplasării cabinei. Dacă ascensorul este în regimul de funcționare normală, nu este posibilă oprirea ascensorului în niciun loc dorit, altul decât un palier, pentru efectuarea operațiunilor de întreținere. În orice caz, în clauza 0.3.8 din EN 81-1 se menționează că se preconizează ca personalul de întreținere să fie instruit și să-și desfășoare activitatea în conformitate cu aceste instrucțiuni, ceea ce înseamnă că operarea ascensorului la viteza normală de funcționare nu este cu adevărat previzibilă. În plus, studiul independent consideră extrem de improbabilă o situație în care personalul de întreținere ar eluda în mod intenționat elementele de siguranță descrise în instrucțiunile de exploatare.

(52) Cu privire la cea de a treia cauză posibilă indicată de autoritatea germană ca având potențialul de a conduce la scăderea distanței pe verticală la 0,5 m din cauza defectării potențiale a limitatorului de cap de cursă, Orona a explicat cu ocazia observațiilor transmise la 18 mai 2016 că tehnicianul stă pe tavanul cabinei, activează în mod corespunzător întrerupătorul pentru regimul inspecție pe dispozitivul de control și, în acest mod, preia controlul exclusiv asupra ascensorului. Apoi, tehnicianul deplasează cabina spre partea superioară a puțului. Este posibil ca sistemul de control să se defecteze. Din cauza unei astfel de defecțiuni, ascensorul își continuă deplasarea dar la o viteză de numai 0,6 m/s (viteza de inspecție). Chiar și în cazul deplasărilor ascendente necontrolate („*UCMP*”), viteza de 1 m/s (viteza aferentă regimului normal de funcționare) nu ar fi depășită. Posibilitatea ca tehnicianul să oprească imediat ascensorul în caz de pericol cu ajutorul celor două limitatoare în caz de urgență de pe dispozitivul de

control rămâne neschimbată. Chiar dacă tehnicianul nu activează oprirea de urgență din motive diverse, limitatorul de cap de cursă final se va asigura că ascensorul se oprește în condițiile asigurării unui spațiu liber minim de 1 m, fără niciun risc de zdrobire. Prin urmare, și în acest caz, probabilitatea globală de producere a unor vătămări grave în ascensorul M33v3 este aproape nulă, iar riscul este același ca în cazul unui ascensor conform cu EN 81-1. Din aceste motive, eroarea umană și defectarea limitatorului de cap de cursă nu pot fi considerate drept cauze care conduc la scăderea distanței pe verticală la 0,5 m în loc de 1,8 m în condițiile în care ascensorul M33v3 funcționează în mod corespunzător.

(53) În ceea ce privește defectarea completă a sistemului de frânare, frâna este un dispozitiv de siguranță mecanic cu certificat de examinare CE de tip, fiind o componentă de siguranță pentru deplasări ascendente necontrolate (de tip UCMP). Sistemul de frânare este de tip monitorizat și redundant, fiecare frână având forța suficientă pentru a opri singură ascensorul. Ambele circuite de frânare frânează la activarea arcurilor, mai exact, în condiții de funcționare sub tensiune, frâna electromagnetică este deschisă. În caz de căderi de tensiune neprevăzute, ambele circuite de frânare se închid automat și sunt acționate prin forța arcului, ceea ce asigură în mod fiabil echilibrarea statică sau decelerația dinamică a cabinei ascensorului aflat în mișcare în orice situație de exploatare. Prin urmare, defectarea completă a sistemului de frânare la ascensorul M33v3 este aproape imposibilă.

(54) În plus, NB-L a făcut precizarea conform căreia criteriile pentru spațiul liber admisibil echivalente cu acele criterii prevăzute la clauza 5.7 din EN 81-1 se bazează pe o combinație între spațiul liber vertical, volumul spațiului liber (cub) și integrarea acestor spații în zona spațială.

(55) Cu referire la timpul de care are nevoie o persoană pentru a adopta o poziție sigură, în conformitate cu măsura națională, riscul de zdrobire provocat de timpul insuficient pentru adoptarea unei poziții sigure apare atunci când distanța pe verticală este de 0,5 m. Cu toate acestea, astfel cum s-a explicat în considerentul (32), spațiul liber sau refugiul din ascensorul M33v3 ar prezenta o distanță pe verticală de 0,5 m numai în cazul în care sistemul de frânare se defectează. Întrucât Orona a furnizat această explicație tehnică autorității germane înaintea adoptării măsurii naționale, mai exact prin e-mailul său din 22 aprilie 2015, scenariul defectării sistemului de frânare este singurul care va fi luat în considerare în continuare.

(56) Nivelul de siguranță asigurat de specificațiile tehnice din EN 81-1 și cel asigurat de ascensorul M33v3 pot fi comparate numai prin evaluarea aceluiași scenariu într-un ascensor conform cu EN 81-1 și în ascensorul M33v3. Aceasta înseamnă că, astfel cum s-a explicat mai sus, singurul scenariu luat în considerare în momentul evaluării riscului de zdrobire este reprezentat de cazul în care sistemul de frânare se defectează în ambele ascensoare. Pe baza dovezilor furnizate de Orona autorității germane înainte de adoptarea măsurii, în special scrisoarea transmisă de Liftinstituut către Orona la 21 aprilie 2015, dacă sistemul de frânare se defectează, viteza în accelerare liberă de numai câțiva metri ar implica deja că viteza de deplasare a ascensorului, în cazul ambelor ascensoare, ar împiedica amortizoarele-tampon să oprească cabina de ascensor și, probabil, ar duce la cedarea amortizoarelor-tampon. În acest caz, cabina s-ar izbi de tavanul puțului și ar strivi orice persoană aflată pe tavanul cabinei, indiferent de distanța pe verticală disponibilă. După cum a explicat Liftinstituut în scrisoarea sa, dacă sistemul de frânare se defectează, există un risc de strivire în cazul ambelor ascensoare, întrucât probabilitatea ca spațiul de refugiu să poată evita un accident este foarte redusă, indiferent de timpul necesar pentru adoptarea unei anumite poziții pe tavanul cabinei. În acest sens, prin e-mailul transmis Comisiei la 28 mai 2019, autoritatea germană a menționat că, atunci când sistemul de frânare se defectează, nu poate fi oprit nici ascensorul M33v3 și nici un ascensor conform cu EN 81-1 și că o posibilă defecțiune la amortizoarele-tampon este la fel de probabilă în cazul ambelor ascensoare.

(57) Prin urmare, se poate concluziona că factorul timp, și anume timpul necesar pentru adoptarea unei poziții sigure pe tavanul cabinei în raport de distanța pe verticală, nu joacă un rol din punctul de vedere al prevenirii riscului de strivire.

(58) În plus, conform explicațiilor furnizate de Orona și admise de autoritatea germană, sistemul redundant de frânare utilizat de Orona în ascensorul M33v3, care este o componentă de siguranță cu certificat de examinare CE de tip, este mai sigur decât sistemul de frânare utilizat la ascensoarele conforme cu specificațiile tehnice prevăzute de EN 81-1, care, în majoritatea cazurilor, nu impun ca sistemul de frânare să fie o componentă de siguranță cu certificat de examinare CE de tip.

(59) Într-adevăr, în conformitate cu articolul 3 din Directiva 95/16/CE, o componentă de siguranță trebuie să îndeplinească cerințele esențiale sau să permită ascensoarelor în care sunt instalate să se conformeze cerințelor esențiale. Aceasta înseamnă că sistemul de frânare trebuie să fi făcut obiectul unei proceduri temeinice și independente de evaluare a conformității în conformitate cu dispozițiile articolului 8 alineatul (1) punctul (ii) din Directiva 95/16/CE și că i s-a aplicat marcajul CE, în plus față de evaluarea conformității întregului ascensor. De fapt, defectarea unei componente de siguranță nu constituie o situație de risc, deoarece este extrem de puțin probabilă, astfel cum se precizează în standardul ISO 14798 menționat la considerentul 33. Având în vedere că defectarea sistemului de frânare este singurul scenariu în care spațiul sigur dintre tavanul cabinei și puț ar fi redus la jumătate față de cerințele EN 81-1 în ceea ce privește distanța pe verticală și că defectarea sistemului de frânare este aproape imposibilă, ascensorul este mai sigur decât un ascensor conform cu EN 81-1, întrucât nu este necesar ca un astfel de ascensor să fie dotat cu un sistem redundant de frânare, care constituie o componentă de siguranță.

(60) În ceea ce privește principiile integrării siguranței, în primul rând, autoritatea germană nu a făcut referire la aceste principii în măsura națională. În al doilea rând, principiile integrării siguranței nu reprezintă un concept abstract, ci sunt corelate cu cerințele esențiale de sănătate și siguranță și cu stadiul actual al tehnologiei în momentul introducerii pe piață a ascensorului. Aceasta înseamnă că riscurile pe care le presupune ascensorul trebuie să fie abordate de fabricant având în vedere aceste elemente. În al treilea rând, principiile integrării siguranței trebuie să fie considerate ca fiind aplicabile în egală măsură oricărui ascensor. În acest caz, singurul scenariu care trebuie avut în vedere pentru compararea nivelului de siguranță este scenariul defectării sistemului de frânare, în condițiile în care riscul unei astfel de defecțiuni la ascensorul M33v3 este extrem de puțin probabil, spre deosebire de cazul unui ascensor conform cu EN 81-1.

(61) În ceea ce privește riscurile fără legătură cu sistemul de frânare, în plus față de evaluarea riscurilor efectuată de Orona și de concluziile acestei evaluări, studiul independent conține o evaluare a riscurilor care are la bază EN 81-1 și soluția tehnică utilizată pentru ascensorul M33v3 pentru a compara nivelul de siguranță atins de ascensorul M33v3 și de un ascensor conform cu EN 81-1 cu privire la riscul de zdrobire. În urma unei comparații între nivelul riscului de strivire în condițiile în care se aplică măsurile prevăzute în EN 81-1 și în condițiile în care se aplică măsurile alternative asigurate de Orona pentru ascensorul M33v3, studiul independent a concluzionat că, atunci când ascensorul este întreținut în mod corespunzător „măsurile alternative asigurate de Orona conduc la atingerea unui nivel de siguranță cu mult superior celui atins prin aplicarea EN 81-1” ([8]). În plus, conform concluziilor studiului independent, chiar și în cazul, foarte puțin probabil, al exploatării necorespunzătoare a ascensorului (provocat de nerespectarea intenționată a instrucțiunilor de întreținere de către personalul de întreținere), ascensorul „asigură în mod categoric cel puțin același nivel de siguranță cu cel prevăzut de standard” ([9]).

4. **Concluzie**

(62) Pe baza analizei efectuate la considerentele 38-60 și ținând seama de rezultatele studiului independent care confirmă această analiză, se poate concluziona că ascensorul M33v3 a îndeplinit cerințele esențiale. Nivelul de siguranță atins de ascensorul M33v3 este cel puțin echivalent cu nivelul de siguranță al unui ascensor conform cu EN 81-1, care a acordat o prezumție de conformitate în momentul introducerii pe piață a ascensorului M33v3. Prin urmare, măsura națională nu ar trebui să fie considerată justificată,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Măsura luată de Germania, adoptată de Autoritatea centrală pentru tehnologii de siguranță la nivelul landurilor la 26 noiembrie 2015 și notificată Comisiei la 10 martie 2016, cu privire la interdicția introducerii pe piață a modelului de ascensor M33v3 fabricat de Orona, Sociedad Cooperativa, Hernani, Spania, nu se justifică.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

([8]) Sarcina 3 – „Analiza comparativă a specificațiilor tehnice pentru standardele armonizate relevante”, punctul 7.1.1.
([9]) Sarcina 3 – „Analiza comparativă a specificațiilor tehnice pentru standardele armonizate relevante”, punctul 7.1.2.

Adoptată la Bruxelles, 24 martie 2021.

Pentru Comisie
Thierry BRETON
Membru al Comisiei