SKLEPI

SKLEP KOMISIJE (EU) 2021/534

z dne 24. marca 2021

o določitvi v skladu s členom 39(1) Direktive 2014/33/EU Evropskega parlamenta in Sveta, ali je ukrep, ki ga je sprejela Nemčija za prepoved dajanja na trg modela dvigala, ki ga proizvaja družba Orona, upravičen ali ne

(notificirano pod dokumentarno številko C(2021) 1863)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive 2014/33/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o harmonizaciji zakonodaje držav članic v zvezi z dvigali in varnostnimi komponentami za dvigala ([1]) ter zlasti člena 39(1) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

(1) Nemčija je 10. marca 2016 Komisijo uradno obvestila o ukrepu, ki ga je 26. novembra 2015 sprejela v skladu s členom 7(1) Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 95/16/ES ([2]) (v nadaljnjem besedilu: nacionalni ukrep). S tem ukrepom je prepovedala dajanje na trg modela dvigala M33v3, ki ga proizvaja družba Orona Sociedad Cooperativa, Hernani, Španija (v nadaljnjem besedilu: dvigalo M33v3), in uvedla pogoje za dajanje opreme na trg.

(2) Nemčija je sprejetje nacionalnega ukrepa utemeljila s predhodnimi dejavnostmi za nadzor trga, ki jih je izvedel osrednji organ zveznih dežel za varnostno tehnologijo (v nadaljnjem besedilu: nemški organ). Nemški organ je ugotovil, da dvigalo M33v3 ne izpolnjuje bistvenih zdravstvenih in varnostnih zahtev, določenih v oddelku 2.2 Priloge I k Direktivi 95/16/ES (v nadaljnjem besedilu: bistvene zahteve).

(3) Družba Orona Sociedad Cooperativa (v nadaljnjem besedilu: družba Orona) je svoje ugovore zoper nacionalni ukrep Komisiji predložila že 11. decembra 2015, pri čemer je trdila, da ima njeno inovativno dvigalo M33v3 alternativne varnostne sisteme, ki naj bi imeli vsaj enako raven varnosti kot katero koli dvigalo, načrtovano v skladu z ustreznimi harmoniziranimi standardi, in tako izpolnjuje bistvene zahteve, ter se sklicevala na potrebo, da nemški organ nacionalni ukrep priglasi Komisiji.

(4) Komisija se je aprila 2016 posvetovala z državami članicami in družbo Orona, da bi ocenila nacionalni ukrep.

(5) Direktiva 95/16/ES je bila pozneje prenovljena in razveljavljena z Direktivo 2014/33/EU z učinkom od 20. aprila 2016.

(6) Komisija je z dopisom z dne 20. aprila 2016 družbo Orona pozvala, naj predloži svoje pripombe v zvezi z nacionalnim ukrepom, kar je družba Orona storila z dopisom z dne 18. maja 2016, ki je vseboval obširne pripombe in dokazila. Komisija in družba Orona sta se nato sestali 9. junija 2016.

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

([2]) Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 95/16/ES z dne 29. junija 1995 o približevanju zakonodaje držav članic v zvezi z dvigali (UL L 213, 7.9.1995, str. 1).

(7) Komisija je z ločenim dopisom z dne 20. aprila 2016 k predložitvi pripomb pozvala tudi družbo Liftinstituut, priglašeni organ, ki ga je izbrala družba Orona in ki je leta 2012 potrdil skladnost dvigala M33v3 z Direktivo 95/16/ES. Ker pa je družba Liftinstituut obširne pripombe in dokazila Komisiji poslala že v dopisu z dne 20. januarja 2016 v skladu s pripombami družbe Orona, ni predložila dodatnih bistvenih pripomb.

(8) Nemški organ je na sestanku delovne skupine za upravno sodelovanje v sektorju dvigal 16. junija 2016, ki so mu predsedovale države članice, nacionalni ukrep predstavil organom držav članic za nadzor trga. Komisija se je sestanka udeležila kot članica navedene delovne skupine.

(9) Komisija je izvedla tudi neodvisno strokovno študijo (v nadaljnjem besedilu: neodvisna študija). Študija je bila sprva naročena 29. novembra 2016, nemški organ, družba Orona, neodvisni izvedenec in Komisija pa so se 9. februarja 2017 udeležili inšpekcijskega pregleda dvigala M33v3 na kraju samem. Vendar je bilo naročilo pozneje preklicano in najet je bil drugi izvedenec. Ta je izvedel neodvisno študijo in 10. decembra 2018 izdal končno poročilo ([3]). V tem končnem poročilu je bilo ugotovljeno, da dvigalo „nedvoumno izpolnjuje bistveno zahtevo 2.2, saj ob namestitvi dosega vsaj enako raven varnosti harmoniziranega standarda, na podlagi katerega se domneva skladnost z bistvenimi zdravstvenimi in varnostnimi zahtevami iz oddelka 2.2 Priloge I k Direktivi 95/16/ES“. Komisija je 17. decembra 2018 nemški organ ter družbi Orona in Liftinstituut pozvala, naj predložijo pripombe o neodvisni študiji. Pripombe družbe Liftinstituut je prejela 14. januarja 2019, pripombe družbe Orona 15. januarja 2019, pripombe nemškega organa pa 28. februarja 2019.

(10) 16. maja 2019 so se sestali Komisija, nemški organ ter družbi Orona in Liftinstituut, da bi pojasnili pripombe, prejete v zvezi z neodvisno študijo. Nemški organ je na zahtevo Komisije v elektronskem sporočilu z dne 28. maja 2019 poslal pojasnila k pripombam v zvezi z neodvisno študijo. Komisija je od družbe Orona 12. julija 2019, od družbe Liftinstituut pa 19. julija 2019 prejela pripombe k tem pojasnilom.

(11) Komisija je 14. aprila 2020 družbo Orona in nemški organ pozvala, naj predložita pripombe k povzetku stališč strank in predhodni oceni Komisije. Vse pripombe so bile prejete do 29. maja 2020.

2. **STALIŠČA IN TRDITVE STRANK**

2.1 **Stališča in trditve nemškega organa**

(12) Nemški lokalni organi za nadzor trga so oktobra 2014 začeli preiskave v zvezi z dvigalom M33v3. Nato je preiskavo prevzel nemški organ.

(13) Kot je navedeno v priglasitvi nacionalnega ukrepa Komisiji, je nemški organ po pregledu dokumentacije januarja in februarja 2015 ter preskusu namestitve dvigala v Münchnu 23. marca 2015 ugotovil, da dvigalo ne izpolnjuje zahtev harmoniziranih standardov EN 81-1:1998+A3:2009 ([4]) (v nadaljnjem besedilu: standard EN 81-1) in EN 81-21:2009 ([5]) (v nadaljnjem besedilu: standard: EN 81-21). Predvidena višina prostega prostora, ki pri dvigalu M33v3 znaša 0,5 m, namreč ni zadostna, saj se s standardom EN 81-1 zahteva razdalja 1 m. Po mnenju nemškega organa alternativni varnostni ukrepi, sprejeti pri načrtovanju in gradnji dvigala M33v3, niso enakovredni stanju tehnike, ki ga predstavljajo harmonizirani standardi, zato ne izpolnjujejo bistvenih zahtev.

(14) Nemški organ zlasti meni, da se sicer z alternativnimi ukrepi, ki jih je sprejel proizvajalec, zmanjšuje verjetnost nesreče (in sicer nenamerno premikanje kabine dvigala do skrajnega najvišjega položaja), vendar pa je najmanjša navpična razdalja, ki se s harmoniziranimi standardi zahteva od strehe kabine do stropa jaška, za polovico krajša, s čimer se znatno poveča stopnja resnosti morebitnih poškodb. Ne glede na to lahko oseba na strehi kabine v nujnih primerih poskrbi za lastno varnost tako, da se uleže na preostalo območje zaščite, čeprav bi namestitev v tak položaj

([3]) Končno poročilo z dne 10. decembra 2018, *Conformance, Technical support relating to the Lifts Directive 95/16/EC and the compliance of Orona M33v3 lift, focusing on its essential health and safety requirement 2.2 of Annex I* (Skladnost, Tehnična podpora v zvezi z Direktivo 95/16/ES o dvigalih in skladnost dvigala M33v3 družbe Orona, s poudarkom na bistveni zdravstveni in varnostni zahtevi iz oddelka 2.2 Priloge I).

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

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

v dvigalu M33v3 vzela veliko več časa kot v drugem dvigalu, ki izpolnjuje zahteve harmoniziranih standardov. Tega časovnega vidika nista upoštevala niti proizvajalec niti družba Liftinstituut pri ugotavljanju skladnosti za EU-pregled tipa. V dvigalu, načrtovanem v skladu z zahtevami harmoniziranih standardov, bi bilo zaradi višjega območja zaščite dovolj prostega prostora ali pribežališča, da bi bilo mogoče počepniti in tako zagotoviti varnost oseb, ki uporabljajo dvigalo.

(15) Nemški organ je med posvetovanjem z zadevnimi strankami pojasnil utemeljitve iz priglasitve nacionalnega ukrepa Komisiji in samega nacionalnega ukrepa.

(16) Nemški organ je v zvezi s prostim prostorom ali pribežališčem, na katero se nanašajo bistvene zahteve, ugotovil, da se zaščita pred trčenjem v dvigalu M33v3 doseže izključno z mehansko zaščitenim zaklonom z merami 0,5 × 0,7 × 1 m (višina × širina × dolžina). Opozoril je tudi, da družba Orona to rešitev šteje za enakovredno rešitvi iz harmoniziranega standarda, saj se zmanjšanje navpične razdalje za 0,5 metra nadomesti s povečanjem širine in dolžine območja zaščite za 0,1 m oziroma 0,2 m. Vendar pa po mnenju nemškega organa pomanjkljivost dvigala M33v3 ni zmanjšanje prostega prostora kot takega, temveč čas, ki ga oseba potrebuje, da zagotovi svojo varnost (torej za namestitev v ležeči položaj), zaradi navedenega manjšega prostora, kar lahko privede do hudih poškodb. Po navedbah nemškega organa družba Orona pred sprejetjem nacionalnega ukrepa ni dokazala, da časovni vidik ni pomemben za varnost dvigala M33v3 ali da je dejansko dovolj časa za namestitev v varni položaj.

(17) Nemški organ je v svojih pripombah, poslanih v elektronskem sporočilu z dne 28. maja 2019, navedel, da se navpična razdalja med streho kabine in stropom jaška zmanjša na 0,5 m, samo če odpove zavora dvigala. V vseh drugih primerih bi bilo dvigalo ob vstopu osebe v jašek že blokirano ali ustavljeno na navpični razdalji med streho kabine in stropom jaška, ki znaša 1,8 m ali 1 m v primeru odpovedi dveh varovalnih končnih stikal v električnem sistemu. Vendar pa je nemški organ pozneje v dodatnih pripombah z dne 29. maja 2020 navedel, da so pripombe z dne 28. maja 2019 o navpičnih razdaljah napačne. Namesto tega se je skliceval na oceno tveganja družbe Orona, v kateri je bilo predvidenih več možnih hipotez, ki temeljijo na različnih dogodkih (in sicer odpovedi zavore, odpovedi krmiljenja in odpovedi varnostnega stikala), in v skladu s katero bi lahko vsi ti dogodki skupaj, in ne le scenarij odpovedi zavore, povzročili zmanjšanje navpične višine na 0,5 m. Poleg tega se nemški organ sklicuje na svoje pripombe k neodvisni študiji z dne 28. februarja 2019, v katerih je navedel, da obstajajo vsaj trije možni vzroki nesreče zaradi odpovedi elektronskega sistema za zaustavitev: (i) človeška napaka (npr. nadzorno osebje ne aktivira ali deaktivira načina za nadzor, čeprav se na strehi kabine dvigala še vedno zadržuje oseba), (ii) odpoved končnega stikala in (iii) odpoved zavore. Vendar je nemški organ v zvezi s človeško napako potrdil ugotovitev iz neodvisne študije, da se zaradi take napake navpična razdalja ne bi skrajšala na 0,5 m.

(18) Nemški organ je v zvezi z odpovedjo končnega stikala v svojih pripombah k neodvisni študiji z dne 28. februarja 2019 navedel, da tak scenarij ni verjeten, vendar ga ni mogoče v celoti izključiti. V zvezi z vzrokom za odpoved zavore je priznal, da bi bila taka okvara dvigala izjemno redka, saj je družba Orona zavoro zasnovala kot varnostni sestavni del (redundantna zavora, tj. naprava, ki ščiti pred nenamernim premikanjem in prehitrim dviganjem kabine), pri čemer je treba upoštevati, da morajo varnostni sestavni deli izpolnjevati bistvene zahteve in opraviti oceno skladnosti ter pridobiti oznako CE neodvisno od dvigala. Nadalje je navedel, da je zavora v dvigalu M33v3 varnejša od zavore v dvigalih, ki izpolnjujejo tehnične specifikacije iz standarda EN 81-1, saj morajo biti v skladu s tem harmoniziranim standardom zavore certificirane kot varnostni sestavni deli za dvigala le v posebnih primerih.

(19) Nemški organ je pri ocenjevanju dvigala M33v3 v prid družbe Orona domneval, da do odpovedi zavore dvigala prihaja redkeje kot pri neredundantnih zavorah v dvigalu, ki je skladen s standardom EN 81-1. Vendar pa je menil, da dvigalo M33v3 kljub majhni verjetnosti odpovedi zavore ni v skladu z bistvenimi zahtevami, ker ne izpolnjuje načel vključevanja varnosti iz zadnjega stavka oddelka 1.1 Priloge I k Direktivi 95/16/ES. V skladu s temi načeli ima odprava tveganj s konstruktivnimi ukrepi jasno prednost pred zgolj njihovim zmanjšanjem.

(20) Nazadnje je nemški organ v dodatnih pojasnilih, ki jih je Komisiji poslal v elektronskem sporočilu z dne 28. maja 2019, navedel, da v primeru odpovedi zavore ni mogoče ustaviti niti dvigala M33v3 niti dvigala, ki je v skladu s standardom EN 81-1, ter da je morebitna odpoved blažilnikov enako verjetna pri obeh dvigalih.

2.2 **Stališče in trditve družbe Orona**

(21) Družba Orona je med posvetovanji izjavila, da je v skladu s členom 8(2) Direktive 95/16/ES ocenila skladnost dvigala z bistvenimi zahtevami prek priglašenega organa, tj. družbe Liftinstituut. Ta je v skladu s Prilogo V k navedeni direktivi opravila EU-pregled tipa, da bi ocenila varnost dvigala. Z EU-pregledom tipa priglašeni organ preveri in potrdi, da vzorčno dvigalo ali dvigalo, za katero ni določbe za razširitev ali različice, izpolnjuje zahteve iz Direktive 95/16/ES. Družba Liftinstituut je 17. julija 2012 izdala potrdilo o EU-pregledu tipa in ga 15. marca 2013 revidirala.

(22) V skladu s členom 8(2)(ii) Direktive 95/16/ES in oddelkom 4 Priloge VI k navedeni direktivi mora priglašeni organ, ki ga izbere monter dvigala, izvesti ali dati v izvajanje končni pregled dvigala, preden se dvigalo da na trg. Ta priglašeni organ mora opraviti ustrezne preskuse in preglede, navedene v členu 5 Direktive 95/16/ES, ali enakovredne preskuse, da se zagotovi skladnost dvigala z bistvenimi zahtevami. Družba Orona je za izvedbo končnega pregleda dvigala M33v3 izbrala priglašeni organ TÜV SÜD, ki je potrdil skladnost dvigala M33v3 in 7. avgusta 2014 izdal certifikat o končnem pregledu.

(23) Družba Orona je od nizozemskih organov za nadzor trga zahtevala, naj 20. avgusta 2015 v mestu 's-Hertogenbosch izvedejo pregled dvigala M33v3, ti pa so ugotovili, da posebni tehnični ukrepi, ki jih je sprejela družba Orona, izpolnjujejo bistvene zahteve.

(24) Družba Orona trdi, da nemški organ Komisije ni takoj obvestil o nacionalnem ukrepu, kar je v nasprotju z zahtevo iz člena 7(1) Direktive 95/16/ES. Čeprav je bil nacionalni ukrep sprejet 26. novembra 2015, se je Komisija z njim seznanila šele s pritožbo, ki jo je 11. decembra 2015 vložila družba Orona. Nemški organ je ukrep Komisiji priglasil šele 10. marca 2016. Po mnenju družbe Orona je navedena zamuda negativno vplivala na njeno pravico do obrambe in njen ugled.

(25) Družba Orona je v zvezi s predmetom nacionalnega ukrepa opozorila, da ji je nemški organ pojasnil, da „ne dvomi o EU-pregledu tipa na splošno, ampak zgolj o različici z najmanjšo višino prostega prostora v kombinaciji z najmanjšim dvigalom“. Nemški organ je to stališče zagovarjal do sprejetja nacionalnega ukrepa nekaj mesecev pozneje, ki je zajemal prepoved uporabe katerega koli modela dvigala M33v3 z zmanjšano višino prostega prostora ne glede na velikost kabine dvigala. Družba Orona meni, da nacionalni ukrep ni bil samo neupravičen, ampak tudi v nasprotju z načelom sorazmernosti.

(26) Družba Orona je v svojih pripombah z dne 18. maja 2016 opozorila, da je potrebna celovita ocena varnosti, ne le primerjava modela dvigala M33v3 s harmoniziranimi standardi v zvezi z navpično višino prostega prostora, ki je le en od dejavnikov za oceno varnosti dvigal. V zvezi s tem se je sklicevala na dokument o stališču NB-L, koordinacijske skupine priglašenih organov za Direktivo 95/16/ES, z dne 3. novembra 2009 z naslovom *Crushing danger, free space, criteria* (Nevarnost trčenja, prosti prostor, merila)(, v katerem so določena merila za sprejemljiv prosti prostor, ki so enakovredna merilom iz določbe 5.7 standarda EN 81-1. Merila, določena v navedenem dokumentu o stališču, temeljijo na kombinaciji prostega navpičnega prostora, prostornine prostega prostora (kvadratne oblike) in združitve teh prostorov v prostorsko območje. Isti dokument o stališču vsebuje neizčrpen seznam dodatnih meril, ki jih je treba upoštevati pri oceni tveganja. Ta dodatna merila vključujejo opozorila, ergonomska načela, pogostost vzdrževanja in nepričakovane okoliščine.

(27) V zvezi s prostim navpičnim prostorom med streho kabine in stropom jaška je družba Liftinstituut v dopisu družbi Orona z dne 10. julija 2015 podprla navedbo te družbe, da „zagotovljeni minimalni prosti prostor v višini 0,5 m na splošno velja kot zadosten, da se prepreči tveganje zmečkanja človeškega telesa […]. Da je to sprejemljivo tudi za uporabo v dvigalih, je izraženo v standardu EN 81-1:1998+A3:2009, določba 5.7.3.3(b)“. Vsekakor je družba Orona v svojih pripombah z dne 18. maja 2016 navedla, da ima blokada nad kabino dvigala M33v3 enako navpično razdaljo (0,5 m) kot je navpična razdalja, ki se v skladu s standardom EN 81-1 zahteva za reševalni prostor pod kabino (v jašku).

Glede prostornine prostega prostora (kvadratne oblike), kot je opisano v tehničnih specifikacijah dvigala M33v3, ima blokada nad kabino dvigala večjo prostornino (0,5 m × 0,7 m × 1,0 m) od najmanjše prostornine, zahtevane s standardom EN 81-1 tako za reševalni prostor nad kabino (0,5 m × 0,6 m × 0,8 m) kot reševalni prostor pod njo (0,5 m × 0,6 m × 1,0 m). Študija, ki jo je naročila družba Orona in jo 15. marca 2016 poslala Komisiji, izvedel pa jo je tehnološki center IK4-Ikerlan, specializiran za inovacije na področju izdelkov, postopkov in storitev (v nadaljnjem besedilu: študija IK4-Ikerlan), kaže, da je bilo za vse osebje za vzdrževanje, ki je sodelovalo pri preskusu (pri čemer je predstavljalo običajno raznolikost vzdrževalcev, starih od 18 do 65 let in moškega spola), dovolj prostora v prostoru kvadratne oblike nad kabino dvigala, kar pa ni veljalo za prostor kvadratne oblike z dimenzijami v skladu s standardom EN 81-1.

(28) V skladu s pripombami družbe Orona z dne 18. maja 2016 in kot je opisano v tehničnih specifikacijah, ki so bile nemškemu organu poslane pred sprejetjem nacionalnega ukrepa, dvigalo M33v3 vsebuje več dodatnih in posebnih varnostnih elementov, ki bistveno zmanjšujejo možnost človeške napake. Ti elementi ne vključujejo zgolj redundantne zavore s potrdilom o EU-pregledu tipa za varnostne sestavne dele, pač pa tudi več drugih varnostnih elementov, zaradi katerih je dvigalo celo varnejše od dvigal, zasnovanih v skladu s standardom EN 81-1. V zvezi s tem dvigalo vsebuje (i) opozorilni znak, ki navaja, da se na strehi kabine lahko zadržuje samo ena oseba in da je pravilni varni položaj za preprečitev nevarnosti trčenja ležanje, (ii) varnostno komponento za izklop normalnega delovanja pri vstopu na streho kabine (stikalo za zaznavanje), da se ob vstopanju na streho kabine kabina ne začne premikati navzgor, (iii) kontrolni sistem, ki ob zaznanem vstopu v jašek ohranja dvigalo neaktivno, dokler je nadzorno stikalo na vrhu kabine v načinu za pregledovanje, (iv) dodatno nadzorno končno varovalno stikalo, ki dvigalo zaustavi, ko je kabina 1,8 m oddaljena od stropa jaška, (v) dodatno končno stikalo, ki preprečuje premikanje kabine, in (vi) teleskopsko stebriščno ograjo, ki preprečuje normalno delovanje, če ni popolnoma zložena, in postopek pregleda, če ni popolnoma iztegnjena.

(29) Družba Orona je v svojih pripombah z dne 18. maja 2016 navedla, da nemški organ v nacionalnem ukrepu trdi, da bi serviser na strehi kabine potreboval „precej več časa“, da bi se namestil v ležeči položaj, ki je potreben za zagotovitev varnosti v dvigalu, kot pa v čepeči položaj. Orona navaja tudi, da ta trditev ni bila podkrepljena z nobenim dokazom, ki ga je predložil nemški organ, in da potreba po namestitvi v varni položaj ni posebna zahteva v skladu z Direktivo 95/16/ES. Poleg tega naj bi bilo po sestanku med nemškim organom in družbo Orona, ki je potekal 15. decembra 2015, dogovorjeno, da bo družba Orona v skladu z nacionalnim ukrepom izvedla nekaj dodatnih preskusov, da bi dodatno potrdila varno zasnovo dvigala M33v3. Poseben poudarek je bil na vplivu velikosti strehe dvigala na reakcijski čas. V zvezi s tem je bilo v študiji IK4-Ikerlan ugotovljeno, da položaj vzdrževalnega osebja in velikost dvigal M33v3 nista dejavnika, ki vplivata na reakcijski čas. Poleg tega je dokazano, da starost in indeks telesne mase ne vplivata na reakcijski čas. Nadalje je bilo v študiji IK4-Ikerlan ugotovljeno, da dejstvo, da je reakcijski čas za namestitev v čepeči položaj v dvigalih v skladu s standardom EN 81-20 v povprečju znašal samo 1,26 sekunde, ne vpliva na posebno potencialno tveganje, saj ta razlika v času ustreza zgolj 0,9 m pri hitrosti v načinu za pregledovanje 0,6 m/s. Različni reakcijski časi bi lahko bili pomembni samo v primeru okvare varnostnega sistema, na primer redundantnega zavornega sistema. Vendar v tem primeru razlika v višini ne bi bila pomembna, saj bi bila nesreča smrtna tako v dvigalu M33v3 kot tudi v dvigalu, ki jev skladu s harmoniziranimi standardi.

(30) Družba Orona je v zvezi s časovnim vidikom navedla, da je, kot je opisano v tehnični dokumentaciji, streha kabine dvigala M33v3 ravna in brez ovir ter da se lahko zaradi tega vzdrževalno osebje hitreje namesti v varni položaj, če se na streho uleže. Zlasti je opozorila, da je lahko na strehi kabine dvigala, ki je v skladu s standardom EN 81-1, veliko sestavnih delov, ki motijo prostor za ležeči položaj, na primer vrvi in njihove spone, zaradi katerih se lahko podaljša čas za namestitev v varni ležeči položaj. Poudarila je tudi, da standard EN 81-1 določa zgolj, da mora biti varnostni prostor dosegljiv iz delovnega prostora. Pri dvigalu M33v3 pa delovni prostor sovpada z varnostnim prostorom, kar pomeni, da je oseba, če pride do težav in se mora namestiti v ležeči položaj, že na pravem mestu, kar skrajša čas, potreben za namestitev v varni položaj. Razlike v tehničnih specifikacijah (in sicer ovire na strehi kabine in dostop do varnostnega prostora) med dvigalom M33v3 in dvigalom, ki je v skladu s standardom EN 81-1, so bile dodatno pojasnjene v dopisu družbe Orona Komisiji z dne 20. januarja 2016 in njenem elektronskem sporočilu Komisiji z dne 12. julija 2019.

(31) V zvezi z odpovedjo zavor je družba Liftinstituut v dopisu, poslanem družbi Orona 21. aprila 2015, pojasnila, da bi odpoved zavor v katerem koli dvigalu povzročila nenadzorovano premikanje prazne kabine dvigala navzgor, pri čemer bi na kratki potovalni razdalji nastala taka hitrost, da bi se kabina dvigala dvignila v prosti prostor, namenjen preprečevanju nevarnosti trčenja, med streho kabine dvigala in stropom jaška, torej bi se kabina dvigala še naprej premikala navzgor po jašku, čeprav bi protiutež udarila v blažilnike. Pri dvigalu z nazivno hitrostjo 1 m/s bi se višina prostega prostora 1 m, kot se zahteva s standardom EN 81-1, porabila ob poskoku pri nenadzorovanem premikanju kabine dvigala na razdalji samo 4 m, kar pomeni, da bi bila potrebna le kratka potovalna razdalja. Ker bi zmanjkalo prostega prostora, bi to za osebo na strehi kabine pomenilo trčenje s smrtnim izidom. Ker je za pospešitev dvigala do hitrosti, ki presega 115 % nazivne hitrosti dvigala, potrebna le kratka razdalja, to pomeni, da se bodo blažilniki verjetno zrušili, saj njihova celovitost ni zagotovljena pri hitrostih, ki presegajo 115 % nazivne hitrosti (s standardom EN 81-1 se zahteva, da blažilniki vzdržijo trčenje zaradi hitrosti, ki ne presega 115 % nazivne hitrosti).

(32) Družba Orona je nadalje navedla, da zagotovljeni prosti prostor (0,5 m navpične razdalje) in časovni vidik nikakor nista pomembna za primerjavo ravni varnosti med dvigalom M33v3 in tehničnimi specifikacijami iz standarda EN 81-1. Kot je pojasnjeno v elektronskem sporočilu družbe Orona nemškemu organu z dne 22. aprila 2015, v katerem je navedeno stališče, ki ga je družba Liftinstituut izrazila v dopisu z dne 21. aprila 2015, bi nevarnost trčenja nastopila šele v primeru odpovedi zavor. Družba Orona je sklepala, da v takem primeru nevarnosti trčenja ne preprečuje niti zasnova dvigala M33v3 niti zasnova dvigala, ki je v skladu s standardom EN 81-1.

(33) Družba Orona je v svojih pripombah Komisiji z dne 12. julija 2019 navedla, da je redundantni zavorni sistem dvigala M33v3 vsekakor veliko varnejši od zavornega sistema dvigala, skladnega s standardom EN 81-1, kar je nemški organ priznal v svojih pripombah z dne 28. maja 2019. Verjetnost odpovedi zavore v dvigalu M33v3 je za razliko od dvigala, ki je v skladu s standardom EN 81-1, izjemno malo verjeten dogodek, ker ima zavora potrdilo o EU-pregledu tipa za varnostne sestavne dele za zaščito pri nenamernem premikanju kabine in dviganju kabine. Zato je veliko manj verjetno, da bi odpoved zavor v dvigalu M33v3 povzročila, da bi se lahko oseba nenadoma in nenamerno znašla v varnem pribežališču na strehi kabine.

(34) Družba Orona je tudi navedla, da so bili pomisleki nemškega organa iz leta 2015 osredotočeni na vprašanje tveganja. Tako je 16. februarja 2015, devet mesecev pred sprejetjem nacionalnega ukrepa, nemškemu organu predložila oceno tveganja, ki jo je izvedla v skladu s standardom ISO/DIS 14798 ([6]) (v nadaljnjem besedilu: ocena tveganja). V tej oceni tveganja je bilo ugotovljeno, da je ob upoštevanju zaščitnih ukrepov, ki jih je uvedla družba Orona, dvigalo M33v3 varno in da ni treba sprejeti nobenih nadaljnjih ukrepov za zmanjšanje tveganj, saj je bil na podlagi verjetnosti škode (stopnje A–F, pri čemer stopnja F pomeni najmanjšo verjetnost) in stopnje resnosti poškodb (stopnje 1–4, pri čemer stopnja 4 pomeni najlažjo poškodbo) dobljen rezultat „2F“.

(35) V oceni tveganja je bilo zlasti ugotovljeno, da je verjetnost odpovedi zavore (kot varnostnega sestavnega dela s potrdilom o EU-pregledu tipa) tako majhna, da je raven tveganja sprejemljiva. Družba Orona je navedla, da se pri oceni tveganja navadno ne obravnava odpoved varnostnega sestavnega dela s potrdilom o EU-pregledu tipa zaradi njihove zelo visoke stopnje varnosti.

(36) Kot je bilo ugotovljeno v oceni tveganja, ni razlike med dvigalom M33v3 in dvigali, skladnimi s harmoniziranimi standardi. Teoretični scenarij odpovedi zavore se zaradi neoviranega trčenja za prisotnega tehnika vsakič konča s smrtnim izidom, zato ni pomembno, ali reševalni prostor nad kabino meri 0,5 m ali 1,0 m.

(37) Nazadnje je družba Orona v svojih pripombah Komisiji z dne 18. maja 2016 poudarila, da se z Direktivo 95/16/ES ne zahteva popolna odprava vseh morebitnih tveganj – kar je preprosto nemogoče –, temveč zgolj skladnost z bistvenimi zahtevami iz navedene direktive, ki so zagotovljene s harmoniziranimi standardi ali enakovrednimi varnostnimi ukrepi. Poleg tega je navedla, da je treba dokazati, da so enakovredni varnostni ukrepi enako varni kot ukrepi, določeni v harmoniziranih standardih, kar ne vključuje istega dokaznega standarda kot dokaz popolne odsotnosti tveganja.

([6]) Standard ISO 14798, Dvigala (lifti), tekoče stopnice in tekoče steze – Postopki za ocenjevanje in zmanjševanje tveganja, mednarodni standard, prva izdaja: 1.3.2009.

3. **OCENA**

(38) Komisija je na podlagi obsežnega posvetovanja z vsemi zadevnimi stranmi ocenila nacionalni ukrep.

(39) V skladu s členom 2(1) Direktive 95/16/ES, kot je veljal ob sprejetju nacionalnega ukrepa, morajo države članice sprejeti vse potrebne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da je dvigala, ki jih zajema navedena direktiva, mogoče dati na trg in v delovanje samo, če ni verjetnosti, da bi ogrozila zdravje ali varnost oseb ali, kjer je ustrezno, varnost premoženja, če so pravilno montirana, vzdrževana in uporabljana za predvideni namen.

(40) Člen 3 Direktive 95/16/ES določa, da morajo dvigala, ki jih obravnava navedena direktiva, izpolnjevati bistvene zdravstvene in varnostne zahteve.

(41) S členom 7(1) Direktive 95/16/ES se zahteva, da če država članica ugotovi, da bi dvigalo lahko ogrozilo varnost oseb, in kjer je ustrezno, premoženja, sprejme vse ustrezne ukrepe, da ga umakne s trga, prepove njegovo dajanje na trg ali začetek obratovanja oziroma omeji njegov prosti pretok. Iz drugega pododstavka navedenega člena izhaja, da mora država članica takoj obvestiti Komisijo o vsakem takem ukrepu ob navedbi razlogov za svojo odločitev in zlasti, ali je neskladnost posledica neuspešnega izpolnjevanja bistvenih zahtev, nepravilne uporabe standardov ali pomanjkljivosti v samih standardih.

(42) V skladu s členom 8(2) Direktive 95/16/ES mora priglašeni organ opraviti oceno skladnosti dvigala pred njegovim dajanjem na trg.

(43) Bistvene zahteve so bile določene v oddelku 2.2 Priloge I k Direktivi 95/16/ES, ki določa, da mora biti dvigalo načrtovano in izdelano tako, da preprečuje nevarnost trčenja, ko je kabina v enem od svojih skrajnih položajev, ter da bo cilj dosežen s prostim prostorom ali pribežališčem v skrajnih položajih.

(44) V skladu s členom 5(2) navedene direktive je standard EN 81-1 pomenil domnevo o skladnosti z oddelkom 2.2 Priloge I k Direktivi 95/16/ES v času, ko je bilo dvigalo M33v3 dano na trg.

(45) Družba Orona se za doseganje skladnosti z bistvenimi zahtevami ni zanašala na harmonizirane standarde. Namesto tega je nemškemu organu predstavila alternativno tehnično rešitev, ki jo je družba Liftinstituut potrdila v postopku o EU-pregledu tipa in dodatno pojasnila v dopisu nemškemu organu z dne 12. novembra 2014. Čeprav najmanjši prosti prostor v višini prostega prostora odstopa od zahtev iz določbe 5.7.1.1(a) standarda EN 81-1, je v skladu s potrdilom o EU-pregledu tipa NL12-400-1002-035-30 rev. 2, ki ga je izdala družba Liftinstituut, prosti prostor na strehi kabine večji od najmanjšega prostega prostora (pravokotne oblike), ki se zahteva kot najmanjši prosti prostor v jašku v skladu s standardom EN 81-1, da bi se preprečila nevarnost trčenja v skrajnih položajih kabine. Družba Liftinstituut je v dopisu z dne 12. novembra 2014 navedla, da bo v primeru zdrsa vrvi ob nadaljnjem vrtenju pogonske vrvenice v smeri navzgor ta prosti prostor zagotovljen s trajno nameščenim blažilnikom s protiutežjo. Poleg tega je navedeni priglašeni organ navedel, da so dimenzije prostega prostora družbe Orona, ki so alternativa dimenzijam iz standarda EN 81-1, združljive z bistvenimi zahtevami tudi, če zanesljiva dodatna sredstva zagotavljajo večji začasni prostor z dimenzijami, ki izpolnjujejo zahteve iz standardov EN 81-1 in EN 81-21, če je nevarnost trčenja vedno omejena s trajno razpoložljivim prostim prostorom. Ta dodatna sredstva, ki zagotavljajo večji začasni prostor, vključujejo tri glavne elemente. Prvič, uporabo dveh dodatnih varnostnih kontaktov, ki delujeta neposredno v varnostnem tokokrogu dvigala in ju zaradi dodatne zanesljivosti preverja sistem za merjenje položaja dvigala. Drugič, zanesljivo redundantno zavoro s potrdilom o EU-pregledu tipa, certificirano kot varnostni sestavni del za zaščito pred nenamernim premikanjem kabine in njenim prehitrim dviganjem, ki doseže dejansko zaustavitev dvigala. Tretjič, nadzor dostopa do strehe kabine, ki neposredno prekine normalno delovanje dvigala, ko oseba vstopi na streho kabine skozi katera koli etažna vrata.

(46) Družba Liftinstituut je v skladu s členom 8(2)(ii) Direktive 95/16/ES in Prilogo V k navedeni direktivi ugotovila in potrdila ([7]), da je zanesljivost zaščitnega sistema glede nevarnosti trčenja na vrhu kabine dokazano z EU-pregledom tipa dvigala M33v3 vsaj enaka kot pri dvigalu, ki izpolnjuje zahteve standarda EN 81-1. Dvigalo M33v3 odstopa samo od navpičnih dimenzij prostega prostora, določenih v določbi 5.7.1.1(a) standarda EN 81-1. Družba Orona je

([7]) Potrdilo o EU-pregledu tipa NL12-400-1002-035-30 rev. 2.

upoštevala postopek EU-pregleda tipa iz modula B Priloge V k Direktivi 95/16/ES. V tem postopku je pojasnila, kako so alternativne tehnične rešitve enakovredne zahtevam standarda EN 81-1 glede varnosti. Potrdilo o EU-pregledu tipa, ki ga je izdala družba Liftinstituut, sledi dokumentu o stališču NB-L, ki določa splošna tehnična merila v zvezi s tem, kako lahko dvigala z dimenzijami prostega prostora, ki odstopajo od določbe 5.7 standarda EN 81-1, še vedno v celoti izpolnjujejo bistvene zahteve iz Direktive 95/16/ES.

(47) V skladu s členom 8(2)(ii) Direktive 95/16/ES in oddelkom 4 Priloge VI k navedeni direktivi je družba TÜV SÜD izdala certifikat o končnem pregledu, v katerem je navedla, da dvigalo izpolnjuje zahteve iz Direktive 95/16/ES, potem ko je izvedla ustrezne preskuse in preglede dvigala pred njegovim dajanjem na trg.

(48) Po mnenju nemškega organa tehnična rešitev, ki jo je zagotovila družba Orona, ne izpolnjuje bistvenih zahtev predvsem zato, ker dvigalo odstopa od standarda EN 81-1, saj zagotavlja le 0,5 m navpične razdalje namesto 1 m od strehe kabine do stropa jaška. Nemški organ je menil, da to osebi ne zagotavlja dovolj časa za namestitev v varni položaj, če se z drugimi previdnostnimi ukrepi dvigalo ne ustavi na večji razdalji. Vendar pa v nacionalnem ukrepu ni navedel, v katerih primerih bi bila navpična razdalja v dvigalu M33v3 0,5 m in v katerih primerih se zato lahko pojavi nevarnost trčenja.

(49) Po mnenju nemškega organa alternativne tehnične specifikacije, ki jih je uporabila družba Orona, ne zagotavljajo enakovredne ravni varnosti, saj tudi če zmanjšujejo verjetnost nesreče (nenamerno premikanje kabine v najvišji skrajni položaj), se stopnja resnosti možnih poškodb očitno poveča, ker se za polovico zmanjša navpični prostor. Oseba na strehi kabine dvigala lahko za lastno varnost po potrebi poskrbi tako, da se uleže na preostali prostor v pribežališču, vendar to zahteva več časa kot v primeru dvigala, ki je v skladu s harmoniziranimi standardi.

(50) Nemški organ v zvezi s prostim prostorom ali pribežališčem meni, da se s standardom EN 81-1 zahteva navpična razdalja 1 m v celotnem prostem prostoru ali pribežališču od strehe kabine do stropa jaška. S tem se ne strinjajo družbi Orona in Liftinstituut ter Komisija, ki v zvezi s tem upošteva ugotovitve neodvisne študije. Ker pa nemški organ meni, da z bistvenimi zahtevami ni nezdružljiva sama navpična razdalja 0,5 m, temveč čas, ki ga oseba potrebuje za namestitev v varni položaj, za element navpične razdalje kot tak ni potrebno dodatno pojasnilo v zvezi z razlago zahtev standarda EN 81-1.

(51) Glede prostega prostora ali pribežališča v dvigalu M33v3 ima tehnik, ko je dvigalo v načinu za pregledovanje, na voljo najmanj 1,8 m delovnega prostora (reševalni prostor nad kabino). Vendar je nemški organ med fazo posvetovanja Komisije navedel tri možne vzroke za nesrečo v dvigalu, zaradi katerih bi se lahko navpična razdalja z 1,8 m pri pravilnem delovanju dvigala zmanjšala na 0,5 m. Družba Orona med temi tremi vzroki priznava samo vzrok odpovedi zavore. Vendar pa je tudi v tem primeru po njenem mnenju odpoved zavore zelo malo verjetna. Kar zadeva vzrok človeške napake, nemški organ pri sprejetju nacionalnega ukrepa tega razloga ni upošteval. V zvezi s tem je družba Orona v svojih pripombah z dne 15. januarja 2019 pojasnila, da usposobljeni servisni inženir nima razloga, da bi se z dvigalom vozil pri normalni obratovalni hitrosti namesto pri hitrosti v načinu vzdrževanja. Da lahko servisni inženir opravi svoje delo, je izjemnega pomena, da ima popoln nadzor nad premikanjem kabine. Če je dvigalo v normalnem načinu delovanja, za izvedbo vzdrževalnih del dvigala ni mogoče ustaviti na želeni lokaciji drugje kot na pristajališčih. V določbi 0.3.8 standarda EN 81-1 je vsekakor navedeno, da se za vzdrževalno osebje predvideva, da je poučeno in da delo opravlja v skladu z navodili, kar pomeni, da vožnja z dvigalom pri običajni obratovalni hitrosti dejansko ni predvidena. Poleg tega je bilo v neodvisni študiji ugotovljeno, da je izjemno majhna verjetnost, da bi vzdrževalno osebje namenoma zaobšlo varnostne elemente, opisane v navodilih za uporabo.

(52) V zvezi s tretjim možnim razlogom, ki ga je navedel nemški organ in ki bi lahko povzročil zmanjšanje navpične razdalje na 0,5 m zaradi morebitne okvare končnega stikala, je družba Orona v svojih pripombah z dne 18. maja 2016 pojasnila, da tehnik stoji na strehi kabine, prek krmilnika ustrezno vklopi način za pregledovanje in tako prevzame izključni nadzor nad dvigalom. Tehnik nato kabino premakne proti vrhu jaška. Krmilni sistem lahko odpove. Zaradi te napake se dvigalo še naprej premika, a še vedno s hitrostjo samo 0,6 m/s (hitrost v načinu za pregledovanje). Tudi v primeru nenadzorovanega premikanja navzgor hitrost 1 m/s (normalna obratovalna hitrost) ne bi bila presežena. Možnost, da tehnik v primeru nevarnosti takoj ustavi dvigalo s končnima stikaloma za

zaustavitev v sili na krmilniku, ostaja nespremenjena. Tudi če tehnik iz nepreverljivih razlogov ne uporabi zaustavitve v sili, bo končno stikalo zagotovilo, da se bo dvigalo zaustavilo tako, da bo prosti prostor znašal najmanj 1 m, brez kakršne koli nevarnosti trčenja. Zato je tudi v tem primeru splošna verjetnost hude poškodbe pri dvigalu M33v3 skorajda nična, tveganje pa je enako kot pri dvigalu, ki je v skladu s standardom EN 81-1. Zato človeške napake in okvare končnega stikala ni mogoče obravnavati kot vzrokov za zmanjšanje navpične razdalje na 0,5 m namesto 1,8 m, kolikor znaša, če dvigalo M33v3 deluje pravilno.

(53) Kar zadeva popolno odpoved zavornega sistema, je zavora mehanska varnostna naprava, certificirana z EU-pregledom tipa kot varnostni sestavni del v primeru nenadzorovanega premikanja navzgor. Zavora je nadzorovana redundantna varnostna zavora, vsaka zavora pa ima zadostno silo, da sama zaustavi dvigalo. Ob uporabi vzmeti zavirata obe zavorni vezji, tj. med obratovanjem pod napetostjo deluje tudi elektromagnetna zavora. V primeru nepredvidljivih izpadov napetosti se obe zavorni vezji, ki sta aktivirani prek sile vzmeti, samodejno zapreta in tako zanesljivo zagotavljata statično zadrževanje ali dinamično upočasnjevanje premikajoče se kabine dvigala v katerem koli načinu obratovanja. Zato je popolna odpoved zavornega sistema pri dvigalu M33v3 skorajda nemogoča.

(54) Poleg tega je NB-L navedel, da merila za sprejemljiv prosti prostor, enakovredna tistim iz določbe 5.7 standarda EN 81-1, temeljijo na kombinaciji prostega navpičnega prostora, prostornine prostega prostora (kvadratne oblike) in združevanja teh prostorov v prostorskem območju.

(55) Kar zadeva čas, ki ga oseba potrebuje za namestitev v varni položaj, se v skladu z nacionalnim ukrepom nevarnost trčenja zaradi nezadostnega časa za namestitev v varni položaj pojavi pri navpični razdalji 0,5 m. Kot pa je pojasnjeno v uvodni izjavi 32, bi prosti prostor ali pribežališče v dvigalu M33v3 imelo navpično razdaljo 0,5 m le v primeru odpovedi zavor. Ker je družba Orona nemškemu organu to tehnično pojasnilo predložila pred sprejetjem nacionalnega ukrepa, in sicer v svojem elektronskem sporočilu z dne 22. aprila 2015, je edini scenarij, ki se bo nadalje obravnaval, okvara zavor.

(56) Raven varnosti, kot jo zagotavljajo v tehnične specifikacije standarda EN 81-1 in dvigalo M33v3, se lahko primerja le z oceno istega scenarija v dvigalu, ki je v skladu s standardom EN 81-1, in dvigalu M33v3. To pomeni, kot je pojasnjeno zgoraj, da je edini scenarij, ki ga je treba upoštevati pri ocenjevanju nevarnosti trčenja, primer odpovedi zavore v obeh dvigalih. Na podlagi dokazov, ki jih je družba Orona nemškemu organu predložila pred sprejetjem ukrepa, in zlasti dopisa družbe Liftinstituut družbi Orona z dne 21. aprila 2015, bi bila v primeru odpovedi zavor hitrost prostega pospeševanja po le nekaj metrih že tolikšna, da zaradi hitrosti premikanja dvigala blažilniki pri obeh dvigalih ne bi mogli zaustaviti kabine dvigala in bi se verjetno zrušili. V tem primeru bi kabina trčila v strop jaška in zmečkala vsakogar na strehi kabine ne glede na razpoložljivo navpično razdaljo. Kot je v dopisu pojasnila družba Liftinstituut, v primeru odpovedi zavore obstaja nevarnost trčenja pri obeh dvigalih, saj je verjetnost, da bi lahko prostor pribežališča preprečil nesrečo, zelo majhna ne glede na čas, potreben za namestitev v določen položaj na strehi kabine. V zvezi s tem je nemški organ v elektronskem sporočilu Komisiji z dne 28. maja 2019 navedel, da v primeru odpovedi zavore ni mogoče ustaviti niti dvigala M33v3 niti dvigala, ki je v skladu s standardom EN 81-1, ter da je morebitna odpoved blažilnikov enako verjetna pri obeh dvigalih.

(57) Zato je mogoče sklepati, da časovni vidik, tj. čas, potreben za namestitev v varni položaj glede na navpično razdaljo na strehi kabine, ne vpliva na preprečitev nevarnosti trčenja.

(58) Poleg tega, kot je pojasnila družba Orona in priznal nemški organ, je redundantna zavora, ki jo družba Orona uporablja v dvigalu M33v3 in ki je vedno varnostni sestavni del, certificiran z EU-pregledom tipa, varnejša od zavore, ki se uporablja v dvigalih, skladnih s tehničnimi specifikacijami iz standarda EN 81-1, s katerimi se v večini primerov ne zahteva, da mora biti zavora varnostni sestavni del, certificiran z EU-pregledom tipa.

(59) V skladu s členom 3 Direktive 95/16/ES morajo varnostni sestavni deli izpolnjevati bistvene zahteve ali omogočati, da dvigala, v katerih so montirani, izpolnjujejo navedene bistvene zahteve. To pomeni, da je bil za zavorni sistem poleg ocene skladnosti celotnega dvigala opravljen celovit neodvisni postopek ugotavljanja skladnosti iz člena 8(1)(ii) Direktive 95/16/ES, tako da je sistem opremljen z oznako CE. Odpoved varnostnega sestavnega dela dejansko ne predstavlja nevarnosti, saj je zelo malo verjetna, kot je navedeno v standardu ISO 14798, omenjenem v uvodni izjavi 33. Ker je odpoved zavor edini scenarij, pri katerem bi se varni prostor med streho kabine in jaškom zmanjšal na manj, kot se s standardom EN 81-1 zahteva za navpično razdaljo, odpoved zavornega sistema pa je skorajda nemogoča, je dvigalo varnejše od dvigala, skladnega s standardom EN 81-1, saj takega dvigala ni treba opremiti z redundantno zavoro, ki je varnostni sestavni del.

(60) Kar zadeva načela vključevanja varnosti, se prvič nemški organ v nacionalnem ukrepu ni skliceval na ta načela. Drugič, načela vključevanja varnosti niso abstrakten pojem, ampak so povezana z bistvenimi zdravstvenimi in varnostnimi zahtevami ter stanjem tehnike ob dajanju dvigala na trg. To pomeni, da mora proizvajalec tveganja, ki jih predstavlja dvigalo, obravnavati ob upoštevanju teh elementov. Tretjič, za načela vključevanja varnosti je treba šteti, da veljajo za vsa dvigala. V tem primeru je edini scenarij, ki ga je treba upoštevati za primerjavo ravni varnosti, odpoved zavore, tveganje take odpovedi pri dvigalu M33v3 pa je v primerjavi z dvigalom, skladnim s standardom EN 81-1, zelo malo verjetno.

(61) Kar zadeva tveganja, ki niso povezana z zavornim sistemom, poleg ocene tveganja, ki jo je izvedla družba Orona, in njenih ugotovitev neodvisna študija vsebuje tudi oceno tveganja na podlagi standarda EN 81-1 in tehničnih rešitev, uporabljenih v dvigalu M33v3, da bi se primerjala raven varnosti, zagotovljena z dvigalom M33v3 in dvigalom, skladnim s standardom EN 81-1, kar zadeva nevarnost trčenja. Na podlagi primerjave stopnje nevarnosti trčenja pri uporabi ukrepov, določenih v standardu EN 81-1, in pri uporabi alternativnih ukrepov, ki jih je družba Orona zagotovila pri dvigalu M33v3, je bilo v neodvisni študiji ugotovljeno, da – če se dvigalo vzdržuje, kot je predvideno – „alternativni ukrepi, ki jih je zagotovila družba Orona, dosegajo raven varnosti, ki je znatno višja od ravni, zagotovljene z uporabo standarda EN 81-1“ ([8]). Poleg tega je bilo v neodvisni študiji ugotovljeno, da tudi v zelo malo verjetnem primeru nepravilne uporabe dvigala (če vzdrževalno osebje namerno ne upošteva navodil za vzdrževanje) dvigalo „nedvoumno dosega vsaj enako raven varnosti, kot jo zagotavlja standard“ ([9]).

4. **SKLEPNA UGOTOVITEV**

(62) Na podlagi analize v uvodnih izjavah 38 do 60 in ob upoštevanju rezultatov neodvisne študije, ki je potrdila navedeno analizo, je mogoče ugotoviti, da je dvigalo M33v3 izpolnjevalo bistvene zahteve. Raven varnosti, dosežena z dvigalom M33v3, je vsaj enakovredna varnosti dvigala, skladnega s standardom EN 81-1, ki je ob dajanju dvigala M33v3 na trg omogočal domnevo o skladnosti. Zato se nacionalni ukrep ne bi smel šteti za upravičenega –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Ukrep Nemčije, ki ga je osrednji organ zveznih dežel za varnostno tehnologijo sprejel 26. novembra 2015 in Komisiji priglasil 10. marca 2016, o prepovedi dajanja na trg modela dvigala M33v3, ki ga proizvaja družba Orona, Sociedad Cooperativa, Hernani, Španija, ni upravičen.

Člen 2

Ta sklep je naslovljen na države članice.

([8]) Naloga 3 – *Comparative analysis of the technical specifications of the relevant harmonised standards* (Primerjalna analiza tehničnih specifikacij zadevnih harmoniziranih standardov), oddelek 7.1.1.

([9]) Naloga 3 – *Comparative analysis of the technical specifications of the relevant harmonised standards* (Primerjalna analiza tehničnih specifikacij zadevnih harmoniziranih standardov), oddelek 7.1.2.

V Bruslju, 24. marca 2021

Za Komisijo
Thierry BRETON
član Komisije