

DECYZJE

DECYZJA KOMISJI (UE) 2021/534

z dnia 24 marca 2021 r.

określająca, na podstawie art. 39 ust. 1 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/33/UE, czy środek zastosowany przez Niemcy w celu zakazania wprowadzania do obrotu modelu dźwigu produkowanego przez spółkę Orona jest uzasadniony

(notyfikowana jako dokument nr C(2021) 1863)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/33/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich dotyczących dźwigów i elementów bezpieczeństwa do dźwigów ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 39 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) W dniu 10 marca 2016 r. Niemcy powiadomiły Komisję o środku, który zastosowały w dniu 26 listopada 2015 r. na podstawie art. 7 ust. 1 dyrektywy 95/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾ („środek krajowy”). Środek ten zakazywał wprowadzania do obrotu modelu dźwigu M33v3 produkowanego przez spółkę Orona Sociedad Cooperativa z Hernani w Hiszpanii („dźwig M33v3”) i określał warunki wprowadzania urządzeń do obrotu.
- (2) Uzasadnienie, które Niemcy przedstawiły w odniesieniu do przyjęcia środka krajowego, opierało się na wcześniejszych działaniach w zakresie nadzoru rynku prowadzonych przez Centralne Biuro Landów ds. Bezpieczeństwa Technicznego („organ niemiecki”). Organ niemiecki ustalił, że dźwig M33v3 narusza zasadnicze wymogi zdrowia i bezpieczeństwa określone w sekcji 2.2 załącznika I do dyrektywy 95/16/WE („zasadnicze wymogi”).
- (3) Orona Sociedad Cooperativa („Orona”) zgłosiła Komisji zastrzeżenia wobec środka krajowego już w dniu 11 grudnia 2015 r., argumentując, że jej innowacyjny dźwig M33v3 posiada alternatywne systemy bezpieczeństwa, które zapewniają co najmniej równoważny poziom bezpieczeństwa w porównaniu z jakimkolwiek dźwigiem zaprojektowanym zgodnie z odpowiednimi normami zharmonizowanymi, a tym samym spełnia zasadnicze wymogi, oraz powołując się na konieczność powiadomienia Komisji przez organ niemiecki o tym środku krajowym.
- (4) W kwietniu 2016 r. Komisja rozpoczęła konsultacje z państwami członkowskimi i spółką Orona, aby ocenić środek krajowy.
- (5) Dyrektywa 1995/16/WE została następnie przekształcona i uchylona dyrektywą 2014/33/UE ze skutkiem od dnia 20 kwietnia 2016 r.
- (6) W piśmie z dnia 20 kwietnia 2016 r. Komisja wezwała spółkę Orona do przedstawienia uwag na temat środka krajowego, co ta uczyniła w piśmie z dnia 18 maja 2016 r., które zawierało obszernie uwagi i dokumenty potwierdzające. Kolejne spotkanie pomiędzy Komisją i spółką Orona odbyło się w dniu 9 czerwca 2016 r.

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 29.3.2014, s. 251.

⁽²⁾ Dyrektywa 95/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 czerwca 1995 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich dotyczących dźwigów (Dz.U. L 213 z 7.9.1995, s. 1).

- (7) W odrębnym piśmie z dnia 20 kwietnia 2016 r. Komisja wezwała do przedstawienia uwag również Liftinstituut, wybraną przez spółkę Orona jednostkę notyfikowaną, która w 2012 r. poświadczyła zgodność dźwigu M33v3 z dyrektywą 95/16/WE. Liftinstituut nie przedstawił jednak żadnych dalszych istotnych uwag, ponieważ przesłał już Komisji obszerne uwagi i dokumenty potwierdzające w piśmie z dnia 20 stycznia 2016 r., zgodnie z uwagami spółki Orona.
- (8) Na posiedzeniu Grupy Roboczej ds. Współpracy Administracyjnej w Sektorze Dźwigów w dniu 16 czerwca 2016 r., któremu przewodniczyły państwa członkowskie, organ niemiecki przedstawił środek krajowy organom nadzoru rynku państw członkowskich. Komisja uczestniczyła w tym posiedzeniu jako członek tej grupy roboczej.
- (9) Komisja przeprowadziła również niezależną ekspertyzę („niezależne badanie”). Niezależne badanie pierwotnie zlecono w dniu 29 listopada 2016 r., a w dniu 9 lutego 2017 r. organ niemiecki, Orona, niezależny ekspert i Komisja uczestniczyli w kontroli dźwigu M33v3 na miejscu. Później jednak rozwiązano umowę i zatrudniono drugiego eksperta. Ekspert ten przeprowadził niezależne badanie i w dniu 10 grudnia 2018 r. przedstawił sprawozdanie końcowe^(?). W tym sprawozdaniu końcowym stwierdzono, że dźwig „ponad wszelką wątpliwość spełnia zasadniczy wymóg sekcji 2.2, ponieważ osiąga poziom bezpieczeństwa co najmniej równoważny – w momencie instalacji – normie zharmonizowanej przyznającej domniemanie zgodności z zasadniczymi wymogami zdrowia i bezpieczeństwa określonymi w sekcji 2.2 załącznika I do dyrektywy 95/16/WE”. W dniu 17 grudnia 2018 r. Komisja zwróciła się do organu niemieckiego, spółki Orona i Liftinstituut o przekazanie uwag na temat niezależnego badania. Komisja otrzymała uwagi od Liftinstituut w dniu 14 stycznia 2019 r., od spółki Orona – w dniu 15 stycznia 2019 r., a od organu niemieckiego – w dniu 28 lutego 2019 r.
- (10) W dniu 16 maja 2019 r. odbyło się spotkanie Komisji, organu niemieckiego, spółki Orona i Liftinstituut w celu wyjaśnienia otrzymanych uwag na temat niezależnego badania. Na wniosek Komisji organ niemiecki w dniu 28 maja 2019 r. przesłał pocztą elektroniczną wyjaśnienia do uwag dotyczących niezależnego badania. Komisja otrzymała od spółki Orona w dniu 12 lipca 2019 r. i od Liftinstituut w dniu 19 lipca 2019 r. uwagi na temat tych wyjaśnień.
- (11) W dniu 14 kwietnia 2020 r. Komisja zwróciła się do spółki Orona i organu niemieckiego o przedstawienie uwag na temat podsumowania stanowisk stron i wstępnej oceny Komisji. Wszystkie uwagi otrzymano do dnia 29 maja 2020 r.

2. STANOWISKA I ARGUMENTY STRON

2.1. Stanowisko i argumenty organu niemieckiego

- (12) Niemieckie lokalne organy nadzoru rynku wszczęły postępowanie w sprawie dźwigu M33v3 w październiku 2014 r. Następnie postępowanie przejął organ niemiecki.
- (13) Jak wskazano w przesłanym Komisji powiadomieniu o środku krajowym, po przeprowadzeniu kontroli dokumentacji w styczniu i lutym 2015 r. oraz po zbadaniu montażu dźwigu w Monachium w dniu 23 marca 2015 r. organ niemiecki stwierdził, że dźwig nie spełnia norm zharmonizowanych EN 81-1:1998+A3:2009^(*) („EN 81-1”) oraz EN 81-21:2009^(?) („normy zharmonizowane”). Przyczyną tego jest fakt, że zaplanowane nadszybie w dźwigu M33v3, które ma 0,5 m wysokości, jest niewystarczające, ponieważ w normie EN 81-1 wymagana jest wysokość 1 m. Organ niemiecki stwierdził, że alternatywne środki bezpieczeństwa uwzględnione w projekcie i konstrukcji dźwigu M33v3 nie są równoważne stanowi techniki przedstawionemu w normach zharmonizowanych, w związku z czym dźwig ten nie spełnia zasadniczych wymogów.
- (14) W szczególności – według organu niemieckiego – chociaż alternatywne środki zastosowane przez producenta zmniejszają prawdopodobieństwo wypadku (mianowicie niezamierzonego przemieszczenia kabiny dźwigu do górnej pozycji ekstremalnej), to odległość pionowa od dachu kabiny do stropu szybu jest o połowę mniejsza od minimalnej odległości wymaganej w normach zharmonizowanych, co znacznie zwiększa skalę ewentualnych obrażeń. Niezależnie od tego, w sytuacji wyjątkowej, osoba przebywająca na dachu kabiny może zapewnić sobie bezpieczeństwo, kładąc się w pozostałej przestrzeni bezpieczeństwa, chociaż przyjęcie tej pozycji zajęłoby znacznie więcej

^(?) Sprawozdanie końcowe z dnia 10 grudnia 2018 r., 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” [Wsparcie techniczne związane z dyrektywą 95/16/WE w sprawie dźwigów i zgodnością dźwigu Orona M33v3, koncentrujące się na zasadniczym wymogu zdrowia i bezpieczeństwa określonym w sekcji 2.2 załącznika I do tej dyrektywy].

^(*) Dz.U. C 52 z 2.3.2010, s. 5.

^(?) Dz.U. C 263 z 5.11.2009, s. 3.

czasu w dźwigu M33v3 niż w przypadku innego dźwigu spełniającego wymogi norm zharmonizowanych. Ani producent, ani Liftinstituut nie uwzględnili tego aspektu czasu w kontekście oceny zgodności na potrzeby badania typu WE. W dźwigu zaprojektowanym zgodnie z wymogami norm zharmonizowanych dzięki zastosowaniu wyższej przestrzeni bezpieczeństwa, aby zapewnić bezpieczeństwo osobom korzystającym z dźwigu, byłoby wystarczająco dużo wolnej przestrzeni lub schronu, by przykucnąć.

- (15) W trakcie konsultacji z zainteresowanymi stronami organ niemiecki wyjaśnił argumenty przedstawione w przesłanym Komisji powiadomieniu o środku krajowym oraz w samym środku krajowym.
- (16) Odnosnie do wolnej przestrzeni lub schronu, o których mowa w zasadniczych wymogach, organ niemiecki stwierdził, że ochrona przed zgnieciem w przypadku dźwigu M33v3 jest osiągnięta wyłącznie poprzez mechanicznie chronioną przestrzeń o wymiarach 0,5 m × 0,7 m × 1 m (wysokość × szerokość × długość). Organ niemiecki zauważa również, że Orona uważa to rozwiązanie za równoważne z rozwiązaniem określonym w normie zharmonizowanej, ponieważ zmniejszenie odległości pionowej o 0,5 m jest zrównoważone zwiększeniem szerokości i długości przestrzeni bezpieczeństwa o odpowiednio 0,1 m i 0,2 m. Organ niemiecki jest jednak zdania, że wadą dźwigu M33v3 nie jest zmniejszona wolna przestrzeń jako taka, lecz czas potrzebny osobie do zapewnienia sobie bezpieczeństwa (mianowicie do przyjęcia pozycji leżącej) wynikający z tej mniejszej przestrzeni, co może skutkować poważnymi obrażeniami. Według organu niemieckiego zanim przyjęto środek krajowy, Orona nie przedstawiła dowodów na to, że aspekt czasu nie odgrywa roli w odniesieniu do bezpieczeństwa dźwigu M33v3 lub że rzeczywiście jest wystarczająco dużo czasu na przyjęcie bezpiecznej pozycji.
- (17) Organ niemiecki sprecyzował w uwagach przesłanych pocztą elektroniczną w dniu 28 maja 2019 r., że odległość pionowa między dachem kabiny a stropem szybu zmniejsza się do 0,5 m wyłącznie w przypadku awarii hamulca dźwigu. W przeciwnym razie, gdy ktoś wchodzi do szybu, dźwig byłby już zablokowany lub zatrzymany, przy czym odległość pionowa między dachem kabiny a stropem szybu wynosiłaby 1,8 m lub – gdyby oba zabezpieczające wyłączniki krańcowe w instalacji elektrycznej uległy awarii – 1 m. Organ niemiecki wskazał jednak później w dodatkowych uwagach z dnia 29 maja 2020 r., że uwagi z dnia 28 maja 2019 r. dotyczące odległości pionowych są błędne. Organ niemiecki odniósł się natomiast do oceny ryzyka przeprowadzonej przez spółkę Orona, w której przewidziano szereg możliwych hipotez uwzględniających różne zdarzenia (mianowicie awarię hamulca, awarię systemu sterowania, awarię wyłącznika różnicowoprądowego) i według której to wszystkie te zdarzenia występujące razem, a nie tylko scenariusz awarii hamulca, mogą doprowadzić do ograniczenia odległości pionowej do 0,5 m. Ponadto organ niemiecki przywołuje swoje uwagi z dnia 28 lutego 2019 r. na temat niezależnego badania, w których stwierdził, że istnieją co najmniej trzy potencjalne przyczyny incydentu wskutek awarii elektronicznego systemu zatrzymania: (i) błąd ludzki (np. w przypadku gdy personel kontrolny nie włączy trybu kontroli lub go wyłączy, mimo że na dachu kabiny dźwigu nadal znajduje się człowiek), (ii) awaria wyłącznika krańcowego oraz (iii) awaria hamulca. Odnosnie do błędu ludzkiego organ niemiecki potwierdza jednak zawarty w niezależnym badaniu wniosek, że taki błąd nie doprowadziłby do zmniejszenia odległości pionowej do 0,5 m.
- (18) Jeżeli chodzi o awarię wyłącznika krańcowego, organ niemiecki stwierdza w uwagach z dnia 28 lutego 2019 r. na temat niezależnego badania, że scenariusz taki jest mało prawdopodobny, lecz nie można go całkowicie wykluczyć. W odniesieniu do awarii hamulca jako przyczyny organ niemiecki przyznaje, że taka awaria w dźwigu byłaby niezwykle rzadka, biorąc pod uwagę fakt, że Orona zaprojektowała hamulec jako część zabezpieczającą (hamulec redundantny, tj. hamulec, który jest urządzeniem zabezpieczającym zarówno przed niezamierzonym ruchem kabiny, jak i przed podnoszeniem kabiny z nadmierną prędkością), jak również mając na uwadze, że części zabezpieczające muszą spełniać zasadnicze wymogi oraz przejść ocenę zgodności i uzyskać oznakowanie zgodności CE niezależnie od dźwigu. Ponadto organ niemiecki stwierdził, że hamulec w dźwigu M33v3 jest bezpieczniejszy niż hamulec stosowany w dźwigach zgodnych ze specyfikacjami technicznymi określonymi w normie EN 81-1, ponieważ w tej normie zharmonizowanej tylko w określonych przypadkach wymaga się, by hamulce były certyfikowane jako części zabezpieczające w odniesieniu do dźwigów.
- (19) Przy ocenie dźwigu M33v3 organ niemiecki założył, na korzyść spółki Orona, że awarie hamulca dźwigu będą zdarzały się rzadziej niż w przypadku hamulca nieredundantnego w dźwigu zgodnym z normą EN 81-1. Organ niemiecki uważa jednak, że mimo niskiego prawdopodobieństwa awarii hamulca dźwig M33v3 nie spełnia zasadniczych wymogów, ponieważ nie jest zgodny z zasadami bezpieczeństwa kompleksowego, o których mowa w ostatnim zdaniu sekcji 1.1 załącznika I do dyrektywy 95/16/WE. Zgodnie z tymi zasadami eliminowanie ryzyka poprzez rozwiązania konstrukcyjne jest ewidentnie ważniejsze niż tylko zminimalizowanie ryzyka.

- (20) Ponadto w dodatkowych wyjaśnieniach przesłanych Komisji pocztą elektroniczną w dniu 28 maja 2019 r. organ niemiecki stwierdził, że w przypadku awarii hamulca nie można zatrzymać ani dźwigu M33v3, ani dźwigu zgodnego z normą EN 81-1, a ewentualna awaria zderzaków jest równie prawdopodobna w przypadku obu dźwigów.

2.2. Stanowiska i argumenty spółki Orona

- (21) W trakcie konsultacji Orona stwierdziła, że zgodnie z art. 8 ust. 2 dyrektywy 95/16/WE zbadała zgodność dźwigu z zasadniczymi wymogami za pośrednictwem jednostki notyfikowanej Liftinstituut. Zgodnie z załącznikiem V do tej dyrektywy Liftinstituut przeprowadził badanie typu WE, aby ocenić bezpieczeństwo dźwigu. Badanie typu WE jest procedurą, w której jednostka notyfikowana stwierdza i zaświadcza, że wzorzec dźwigu lub dźwig, dla którego nie przewiduje się rozszerzeń lub wariantów, spełnia wymagania dyrektywy 95/16/WE. Liftinstituut wydał certyfikat badania typu WE w dniu 17 lipca 2012 r. i zrewidował go w dniu 15 marca 2013 r.
- (22) Zgodnie z art. 8 ust. 2 ppkt (ii) dyrektywy 95/16/WE oraz sekcją 4 załącznika VI do tej dyrektywy jednostka notyfikowana wybrana przez instalatora dźwigu musi przeprowadzić lub zlecić przeprowadzenie kontroli końcowej dźwigu, zanim zostanie on wprowadzony do obrotu. Jednostka notyfikowana przeprowadza odpowiednie badania i próby określone w normach, o których mowa w art. 5 dyrektywy 95/16/WE, lub równoważne badania w celu zapewnienia zgodności dźwigu z zasadniczymi wymogami. Do przeprowadzenia kontroli końcowej dźwigu M33v3 Orona wybrała jednostkę notyfikowaną TÜV SÜD. TÜV SÜD potwierdziła zgodność dźwigu M33v3 i w dniu 7 sierpnia 2014 r. wydała świadectwo kontroli końcowej.
- (23) Orona zwróciła się do organów nadzoru rynku w Niderlandach o przeprowadzenie w dniu 20 sierpnia 2015 r. kontroli dźwigu M33v3 w mieście 's-Hertogenbosch. Organy te stwierdziły, że szczególnie środki techniczne, które zastosowała Orona, spełniają zasadnicze wymogi.
- (24) Orona twierdzi, że organ niemiecki nie powiadomił Komisji niezwłocznie o środku krajowym wbrew takiemu wymogowi wynikającemu z art. 7 ust. 1 dyrektywy 95/16/WE. Chociaż środek krajowy przyjęto w dniu 26 listopada 2015 r., Komisja dowiedziała się o nim dopiero w wyniku skargi spółki Orona z dnia 11 grudnia 2015 r. Organ niemiecki nie powiadomił Komisji o środku do dnia 10 marca 2016 r. Zdaniem spółki Orona to opóźnienie negatywnie wpłynęło na jej prawa do obrony i na jej reputację.
- (25) Odnosnie do przedmiotu środka krajowego Orona przypominała, że organ niemiecki wyjaśnił jej, iż „nie podważa badania typu WE w ujęciu ogólnym, lecz tylko w odniesieniu do wersji z najmniejszym nadszwybiem w połączeniu z najmniejszym dźwigiem”. Organ niemiecki utrzymywał to stanowisko aż do przyjęcia kilka miesięcy później środka krajowego, który obejmował zakaz wprowadzania do obrotu wszelkich modeli dźwigu M33v3 ze zmniejszonym nadszwybiem, niezależnie od rozmiarów kabiny dźwigu. Orona uważa zatem, że środek krajowy był nie tylko niezasadny, lecz także stanowił naruszenie zasady proporcjonalności.
- (26) Orona przypominała w uwagach z dnia 18 maja 2016 r., że zamiast skupiać się jedynie na porównaniu modelu M33v3 z normami zharmonizowanymi dotyczącymi wysokości nadszwybia, co jest tylko jednym z czynników przy ocenie bezpieczeństwa dźwigu, konieczna jest ogólna ocena bezpieczeństwa. W tym kontekście Orona przywołała stanowisko NB-L, grupy koordynacyjnej jednostek notyfikowanych w zakresie dyrektywy 95/16/WE, z dnia 3 listopada 2009 r., zatytułowane „Crushing danger, free space, criteria” [*Zagrożenie zgnieceniem, wolna przestrzeń, kryteria*], w którym określono kryteria dotyczące dopuszczalnej wolnej przestrzeni równoważne kryteriom określonym w pkt 5.7 normy EN 81-1. Kryteria określone w tym stanowisku są oparte na połączeniu wolnej przestrzeni w pionie, objętości wolnej przestrzeni (sześciangu) oraz połączeniu tych aspektów w obszarze przestrzennym. To samo stanowisko zawiera niewyczerpujący wykaz dodatkowych kryteriów, które trzeba uwzględnić przy ocenie ryzyka. Te dodatkowe kryteria obejmują ostrzeżenia, zasady ergonomii, częstotliwość konserwacji oraz nieprzewidziane okoliczności.
- (27) W odniesieniu do wolnej przestrzeni w pionie między dachem kabiny a stropem szybu Liftinstituut stwierdził w piśmie do spółki Orona z dnia 10 lipca 2015 r., potwierdzając jej uwagi, że „powszechnie przyjmuje się, iż gwarantowana minimalna wolna przestrzeń o wysokości 0,5 m jest wystarczająca, aby uniknąć zagrożenia zgnieceniem ciała ludzkiego. Fakt, że taka przestrzeń jest również dopuszczalna w przypadku dźwigów, odzwierciedla pkt 5.7.3.3 lit. b) normy EN 81-1:1998+A3:2009”. W każdym razie Orona stwierdziła w uwagach z dnia 18 maja 2016 r., że blok powyżej kabiny dźwigu M33v3 ma taki sam prześwit pionowy (0,5 m) jak prześwit pionowy wymagany w normie EN 81-1 w odniesieniu

do przestrzeni ratunkowej pod kabiną (w szybie). Jeżeli chodzi o objętość wolnej przestrzeni (sześcian), zgodnie z opisem w specyfikacji technicznej dźwigu M33v3 blok powyżej kabiny dźwigu ma większą objętość (0,5 m × 0,7 m × 1,0 m) niż minimalna objętość wymagana w normie EN 81-1 zarówno w odniesieniu do przestrzeni ratunkowej nad kabiną (0,5 m × 0,6 m × 0,8 m), jak i pod kabiną (0,5 m × 0,6 m × 1,0 m). W badaniu zleconym przez spółkę Orona i przesłanym Komisji w dniu 15 marca 2016 r., przeprowadzonym przez IK4-Ikerlan, ośrodek technologiczny specjalizujący się w innowacjach w zakresie produktów, procesów i usług („badanie IK4-Ikerlan”), wykazano, że wszyscy konserwatorzy biorący udział w tym badaniu (reprezentatywni dla typowego personelu zajmującego się konserwacją – mężczyźni w wieku 18–65 lat) mieścili się w sześcianie nad kabiną dźwigu, natomiast nie było tak w przypadku sześcianu o wymiarach zgodnych z normą EN 81-1.

- (28) Jak wynika z uwag spółki Orona z dnia 18 maja 2016 r. oraz opisu zawartego w specyfikacji technicznej przesłanej organowi niemieckiego przed przyjęciem środka krajowego, dźwig M33v3 zawiera szereg dodatkowych i konkretnych elementów bezpieczeństwa, które w znacznym stopniu wykluczają błąd ludzki. Elementy te obejmują nie tylko hamulec redundantny jako część zabezpieczającą posiadającą certyfikat badania typu WE, lecz także szereg innych elementów bezpieczeństwa, które łącznie sprawiają, że dźwig ten jest nawet bezpieczniejszy niż dźwigi zaprojektowane zgodnie z normą EN 81-1. W tym względzie dźwig jest wyposażony w: (i) znak ostrzegawczy informujący, że na dach kabiny może wejść tylko jedna osoba oraz że właściwą bezpieczną pozycją, która zapobiega ryzyku zgniecenia, jest pozycja leżąca; (ii) część zabezpieczającą wyłączającą normalną pracę po wejściu na dach kabiny (przełącznik wykrywający), aby uniknąć uruchomienia ruchu kabiny w górę po wejściu na dach kabiny; (iii) system sterowania, który po wykryciu wejścia do szybu utrzymuje dźwig w stanie nieaktywnym do momentu przełączenia przełącznika kontroli znajdującego się na górze kabiny na tryb kontroli; (iv) dodatkowy wyłącznik różnicowoprądowy na wypadek kontroli, który zatrzymuje dźwig, gdy kabina znajduje się w odległości 1,8 m od stropu szybu; (v) dodatkowy końcowy wyłącznik krańcowy, który uniemożliwia ruch kabiny; oraz (vi) balustradę teleskopową, która uniemożliwia normalne działanie, jeśli balustrada nie jest całkowicie wciągnięta, i uniemożliwia kontrolę, jeśli balustrada nie jest całkowicie wysunięta.
- (29) Orona stwierdziła w uwagach z dnia 18 maja 2016 r., że w środku krajowym organ niemiecki zauważa, iż technikowi na dachu kabiny „znacznie więcej czasu” zajęłoby przyjęcie pozycji leżącej, która jest konieczna do zapewnienia bezpieczeństwa na dźwigu, w porównaniu z pozycją kuczną. Orona zwraca uwagę, że to twierdzenie nie zostało poparte żadnymi dowodami przekazanymi przez organ niemiecki oraz że konieczność przyjęcia bezpiecznej pozycji nie jest konkretnym wymogiem określonym w dyrektywie 95/16/WE. Ponadto po spotkaniu organu niemieckiego i spółki Orona w dniu 15 grudnia 2015 r. uzgodniono – zgodnie ze środkiem krajowym – że Orona przeprowadzi kilka dodatkowych prób, aby uzyskać więcej dowodów potwierdzających bezpieczeństwo projektu dźwigu M33v3. Szczególny nacisk położono na wpływ rozmiarów dachu kabiny dźwigu na czas reakcji. W tym względzie w badaniu IK4-Ikerlan stwierdzono, że pozycja konserwatora i wielkość dźwigów M33v3 nie są czynnikami wpływającymi na czas reakcji. Dodatkowo wykazało ono, że wiek i wskaźnik masy ciała nie mają wpływu na czas reakcji. Ponadto w badaniu IK4-Ikerlan stwierdzono, że fakt, iż czas reakcji potrzebny do przyjęcia pozycji kucznej w dźwigach zgodnych z normą EN 81-20 wynosił średnio zaledwie 1,26 sekundy, nie wpływa na konkretne potencjalne ryzyko, ponieważ ta różnica w czasie odpowiada odległości zaledwie 0,9 m przy prędkości w trybie kontroli wynoszącej 0,6 m/s. Różne czasy reakcji mogłyby być istotne wyłącznie w przypadku awarii systemu bezpieczeństwa, na przykład redundantnego układu hamulcowego. W tym scenariuszu różnica wysokości nie miałaby jednak znaczenia, ponieważ wypadek byłby śmiertelny zarówno w przypadku dźwigu M33v3, jak i dźwigu spełniającego normy zharmonizowane.
- (30) Odnosnie do aspektu czasu Orona stwierdziła, że zgodnie z opisem w dokumentacji technicznej dach kabiny dźwigu M33v3 jest płaski i wolny od przeszkód oraz że w związku z tym konserwator może szybciej przyjąć bezpieczną pozycję, kładąc się płasko na dachu. Orona zwróciła uwagę w szczególności na fakt, że na dachu dźwigu zgodnego z normą EN 81-1 może znajdować się wiele elementów ograniczających przestrzeń potrzebną do przyjęcia pozycji leżącej, na przykład liny i ich mocowania, co może wydłużać czas zajęcia bezpiecznej pozycji leżącej. Ponadto Orona podkreśliła, że w normie EN 81-1 stwierdzono wyłącznie, że musi istnieć możliwość dotarcia do przestrzeni bezpieczeństwa z przestrzeni roboczej. W dźwigu M33v3 przestrzeń robocza pokrywa się jednak z przestrzenią bezpieczeństwa, co oznacza, że jeśli pojawi się problem i dana osoba będzie musiała przyjąć pozycję leżącą, będzie już znajdowała się we właściwym miejscu, co skraca czas potrzebny do przyjęcia bezpiecznej pozycji. Różnice w specyfikacji technicznej (mianowicie przeszkody na dachu kabiny i dostęp do przestrzeni bezpieczeństwa) między dźwigiem M33v3 a dźwigiem zgodnym z normą EN 81-1 dodatkowo wyjaśniono w piśmie spółki Orona do Komisji z dnia 20 stycznia 2016 r. oraz w jej wiadomości e-mail do Komisji z dnia 12 lipca 2019 r.

- (31) Odnośnie do awarii hamulca Liftinstituut wyjaśnił w piśmie wysłanym do spółki Orona w dniu 21 kwietnia 2015 r., że w każdym dźwigu awaria hamulca prowadziły do niekontrolowanego ruchu w górę pustej kabiny dźwigu, która wskutek tego na krótkim dystansie osiągnęłyby prędkość powodującą skok kabiny w wolną przestrzeń mającą zapobiegać ryzyku zgniecenia między dachem kabiny a stropem szybu, to znaczy kabina dźwigu w dalszym ciągu przemieszczałaby się w górę szybu pomimo uderzenia przeciwwagi o zderzaki. W przypadku dźwigu o prędkości znamionowej wynoszącej 1 m/s nadszybie o wysokości 1 m, wymagane zgodnie z normą EN 81-1, zostałyby zajęte wskutek skoku kabiny dźwigu po przebyciu w sposób niekontrolowany odległości zaledwie 4 m – innymi słowy, wystarczy do tego nawet krótki odcinek. Nie byłoby wolnej przestrzeni, co oznacza, że osoba przebywająca na dachu kabiny zostałaby zgnieciona ze skutkiem śmiertelnym. Fakt, że do przyspieszenia do prędkości przekraczającej 115 % prędkości znamionowej dźwigu potrzebny jest tylko krótki odcinek, oznacza, że zderzaki prawdopodobnie nie zapadną się, ponieważ ich wytrzymałość nie jest gwarantowana przy prędkościach przekraczających 115 % prędkości znamionowej (norma EN 81-1 zawiera wymóg, aby zderzaki wytrzymały uderzenie wywołane prędkością nie większą niż 115 % prędkości znamionowej).
- (32) Ponadto Orona stwierdziła, że w każdym razie przewidziana wolna przestrzeń (odległość pionowa wynosząca 0,5 m) i aspekt czasu nie są istotne dla porównania poziomu bezpieczeństwa dźwigu M33v3 ze specyfikacjami technicznymi określonymi w normie EN 81-1. Jak wyjaśniono w wiadomości e-mail spółki Orona do organu niemieckiego z dnia 22 kwietnia 2015 r., która zawierała stanowisko wyrażone przez Liftinstituut w jego piśmie z dnia 21 kwietnia 2015 r., ryzyko zgniecenia wystąpiłoby wyłącznie w przypadku awarii hamulców. Orona stwierdziła, że w takim przypadku ryzyko zgniecenia nie zapobiegnie ani projekt dźwigu M33v3, ani projekt dźwigu zgodny z normą EN 81-1.
- (33) W uwagach do Komisji z dnia 12 lipca 2019 r. Orona stwierdziła, że redundantny układ hamulcowy dźwigu M33v3 jest w każdym przypadku znacznie bezpieczniejszy niż układ hamulcowy dźwigu zgodnego z normą EN 81-1, co organ niemiecki przyznał w uwagach z dnia 28 maja 2019 r. Prawdopodobieństwo awarii hamulców w dźwigu M33v3 jest – w przeciwieństwie do dźwigu zgodnego z normą EN 81-1 – skrajnie nieprawdopodobne, ponieważ hamulec jest częścią zabezpieczającą posiadającą certyfikat badania typu WE, która chroni przed niezamierzonym ruchem kabiny i ruchem kabiny w górę. Jest zatem dużo mniej prawdopodobne, że awaria hamulca dźwigu M33v3 spowoduje sytuację, w której osoba byłaby zmuszona w sposób nagły i niezamierzony skorzystać z przestrzeni bezpieczeństwa na dachu kabiny.
- (34) Orona stwierdziła również, że obawy organu niemieckiego w 2015 r. były skupione na kwestii ryzyka. Orona przekazała organowi niemieckiemu ocenę ryzyka, którą przeprowadziła zgodnie z normą ISO/DIS 14798⁽⁹⁾ („ocena ryzyka”), w dniu 16 lutego 2015 r., dziewięć miesięcy przed przyjęciem środka krajowego. W ocenie ryzyka stwierdzono, że biorąc pod uwagę środki ochronne wdrożone przez spółkę Orona, dźwig M33v3 jest bezpieczny i nie są konieczne żadne dalsze działania mające na celu ograniczenie ryzyka, ponieważ na podstawie zarówno prawdopodobieństwa urazu (w skali A–F, gdzie F oznacza najmniejsze prawdopodobieństwo), jak i powagi urazu (w skali 1–4, gdzie 4 oznacza najmniej poważny uraz) uzyskano wynik „2F”.
- (35) W ocenie ryzyka stwierdzono w szczególności, że prawdopodobieństwo awarii hamulca (jako części zabezpieczającej posiadającej certyfikat badania typu WE) było tak małe, że poziom ryzyka był dopuszczalny. Orona stwierdziła, że w ocenie ryzyka zazwyczaj nie uwzględnia się awarii części zabezpieczających posiadających certyfikat badania typu WE ze względu na właściwy im wysoki poziom bezpieczeństwa.
- (36) Jak uznano w ocenie ryzyka, nie ma różnicy między dźwigiem M33v3 a dźwigami zgodnymi z normami zharmonizowanymi. Teoretyczny scenariusz awarii hamulca niezmiennie kończy się zgonem technika wskutek niekontrolowanego zgniecenia, także nie ma znaczenia, czy przestrzeń ratunkowa nad kabiną wynosi 0,5 m, czy 1 m.
- (37) Ponadto Orona podkreśla w uwagach do Komisji z dnia 18 maja 2016 r., że dyrektywa 95/16/WE nie wymaga całkowitego wyeliminowania jakiegokolwiek ewentualnego ryzyka – co jest po prostu niemożliwe – lecz jedynie zgodności z zasadniczymi wymogami określonymi w tej dyrektywie, co jest zapewniane poprzez normy zharmonizowane lub równoważne środki bezpieczeństwa. Orona stwierdziła również, że musi zostać dowiedzione, iż równoważne środki bezpieczeństwa są równie bezpieczne jak te odzwierciedlone w normach zharmonizowanych, co nie wymaga takiego samego standardu dowodu jak wykazanie całkowitego braku ryzyka.

⁽⁹⁾ ISO 14798, Dźwigi, schody i chodniki ruchome – Metodologia oceny i zmniejszania ryzyka, norma międzynarodowa, wydanie pierwsze, 1 marca 2009 r.

3. OCENA

- (38) W oparciu o szeroko zakrojone konsultacje ze wszystkimi zainteresowanymi stronami Komisja oceniła środek krajowy.
- (39) Zgodnie z art. 2 ust. 1 dyrektywy 95/16/WE, w brzmieniu obowiązującym w chwili zastosowania środka krajowego, państwa członkowskie były zobowiązane do wdrożenia wszelkich odpowiednich środków w celu zapewnienia, aby dźwigi objęte tą dyrektywą mogły być wprowadzone do obrotu i wprowadzone do użytku tylko wtedy, gdy nie są w stanie zagrozić życiu i bezpieczeństwu osób lub, w stosownych przypadkach, bezpieczeństwu mienia, jeśli będą właściwie zainstalowane i konserwowane oraz używane zgodnie z przeznaczeniem.
- (40) Art. 3 dyrektywy 95/16/WE przewidywał, że dźwigi objęte tą dyrektywą muszą spełniać zasadnicze wymogi.
- (41) Art. 7 ust. 1 dyrektywa 95/16/WE stanowił, że państwo członkowskie, które stwierdza, że dźwig może zagrozić bezpieczeństwu osób oraz, w stosownych przypadkach, mienia, ma obowiązek zastosować wszelkie właściwe środki, aby wycofać go z obrotu, zabronić wprowadzania do obrotu lub do użytku bądź też ograniczyć jego swobodny przepływ. Z drugiego akapitu tego artykułu wynika, że państwo członkowskie musi niezwłocznie powiadomić Komisję o każdym takim środku, wskazując powody swojej decyzji, w szczególności to, czy niezgodność jest wynikiem niespełnienia zasadniczych wymogów, niewłaściwego stosowania norm czy wad samych norm.
- (42) Art. 8 ust. 2 dyrektywy 95/16/WE zawierał wymóg, aby przed wprowadzeniem do obrotu dźwig został poddany ocenie zgodności dokonywanej przez jednostkę notyfikowaną.
- (43) Zasadnicze wymogi określono w sekcji 2.2 załącznika I do dyrektywy 95/16/WE, która stanowiła, że dźwig musi być zaprojektowany i skonstruowany tak, aby zapobiegać ryzyku zgniecenia, gdy kabina znajduje się w jednej z pozycji ekstremalnych, oraz że cel ten zostaje osiągnięty poprzez zapewnienie wolnej przestrzeni lub schronu poza obrębem pozycji ekstremalnych.
- (44) Zgodnie z art. 5 ust. 2 dyrektywy 95/16/WE norma EN 81-1 dawała domniemanie zgodności z sekcją 2.2 załącznika I do tej dyrektywy w chwili wprowadzenia dźwigu M33v3 do obrotu.
- (45) Orona nie oparła się na normach zharmonizowanych, aby osiągnąć zgodność z zasadniczymi wymogami. Zamiast tego Orona przedstawiła organowi niemieckiemu alternatywne rozwiązanie techniczne, które Liftinstituut certyfikował w ramach procedury badania typu WE i dodatkowo wyjaśnił w piśmie do organu niemieckiego z dnia 12 listopada 2014 r. Mimo że minimalna wolna przestrzeń w nadszyciu odbiega od wymogów określonych w pkt 5.7.1.1 lit. a) normy EN 81-1, zgodnie z certyfikatem badania typu WE NL12-400-1002-035-30 rev.2, wydanym przez Liftinstituut, wolna przestrzeń na dachu kabiny stanowi większą minimalną wolną przestrzeń (objętość sześciennej), niż jest wymagana jako minimalna wolna przestrzeń w szybie według normy EN 81-1, aby zapobiegać ryzyku zgniecenia, gdy kabina znajduje się w pozycjach ekstremalnych. Liftinstituut stwierdził w piśmie z dnia 12 listopada 2014 r., że w przypadku zsunienia się lin, gdy koło linowe nadal obraca się w górę, tę wolną przestrzeń zagwarantuje zamontowany na stałe zderzak przeciwwagi. Ponadto wspomniana jednostka notyfikowana stwierdziła, że wymiary wolnej przestrzeni w dźwigu spółki Orona, które są inne niż wymiary określone w normie EN 81-1, są również zgodne z zasadniczymi wymogami, jeżeli niezawodne środki dodatkowe zapewniają większą tymczasową przestrzeń o wymiarach, które spełniają wymogi norm EN 81-1 i EN 81-21, pod warunkiem że ryzyko zgniecenia jest zawsze uwzględnione dzięki stale dostępnej wolnej przestrzeni. Te dodatkowe środki zapewniające większą tymczasową przestrzeń obejmują trzy główne elementy. Po pierwsze, zastosowanie dwóch dodatkowych zestyków bezpieczeństwa, które działają bezpośrednio w obwodzie bezpieczeństwa dźwigu i które w celu zwiększenia niezawodności są kontrolowane przez system pomiaru pozycji dźwigu. Po drugie, niezawodny hamulec redundanthy, posiadający certyfikat badania typu WE jako część zabezpieczająca, chroniący zarówno przed niezamierzonym ruchem kabiny, jak i przed podnoszeniem kabiny z nadmierną prędkością, który prowadzi do faktycznego zatrzymania dźwigu. Po trzecie, system monitorowania dostępu do dachu kabiny, który bezpośrednio wyłącza normalny tryb pracy dźwigu, gdy osoba wchodzi na dach kabiny przez którekolwiek drzwi przystankowe.
- (46) Zgodnie z art. 8 ust. 2 ppkt (ii) dyrektywy 95/16/WE i załącznikiem V do tej dyrektywy Liftinstituut sprawdził i poświadczył certyfikatem (⁷), że niezawodności systemu ochrony w odniesieniu do ryzyka zgniecenia na górce kabiny dowiodło badanie typu WE, które wykazało, że w przypadku dźwigu M33v3 jest ona co najmniej równa nie-

(⁷) Certyfikat badania typu WE NL12-400-1002-035-30 rev.2.

zawodności dźwigu spełniającego wymogi normy EN 81-1. W przypadku dźwigu M33v3 jedynie wymiary wolnej przestrzeni w pionie odbiegają od wymiarów określonych w pkt 5.7.1.1 lit. a) normy EN 81-1. Orona zastosowała procedurę badania typu WE określoną w części B załącznika V do dyrektywy 95/16/WE. W ramach tej procedury Orona wyjaśniła, że alternatywne rozwiązania techniczne są równoważne z wymogami normy EN 81-1 w odniesieniu do bezpieczeństwa. Certyfikat badania typu WE wydany przez Liftinstituut jest zgodny ze stanowiskiem grupy NB-L, w którym określono ogólne kryteria techniczne dotyczące tego, w jaki sposób dźwigi, w których wymiary wolnej przestrzeni odbiegają od pkt 5.7 normy EN 81-1, nadal mogą być w pełni zgodne z zasadniczymi wymogami określonymi w dyrektywie 95/16/WE.

- (47) Zgodnie z art. 8 ust. 2 ppkt (ii) dyrektywy 95/16/WE oraz z sekcją 4 załącznika VI do tej dyrektywy TÜV SÜD po przeprowadzeniu odpowiednich badań i prób dźwigu przed wprowadzeniem go do obrotu wydał świadectwo kontroli końcowej, w którym stwierdzono, że dźwig spełnia wymogi określone w dyrektywie 95/16/WE.
- (48) Według organu niemieckiego rozwiązanie techniczne, które zastosowała Orona, nie spełnia zasadniczych wymogów głównie dlatego, że dźwig odbiega od normy EN 81-1, gdyż zapewnia zaledwie 0,5 m odległości pionowej między dachem kabiny a stropem szybu zamiast 1 m. Organ niemiecki uważa, że nie daje to osobie wystarczającego czasu na przyjęcie bezpiecznej pozycji, jeżeli inne środki zabezpieczające nie zatrzymają dźwigu na większą odległość. Organ niemiecki nie określił jednak w środku krajowym, w jakich przypadkach odległość pionowa w przypadku dźwigu M33v3 wynosiłaby 0,5 m, a zatem w jakich przypadkach może pojawić się ryzyko zgniecenia.
- (49) Według organu niemieckiego alternatywna specyfikacja techniczna zastosowana przez spółkę Orona nie zapewnia równoważnego poziomu bezpieczeństwa, ponieważ nawet jeśli ogranicza ona prawdopodobieństwo wypadku (niezamierzonego przemieszczenia się kabiny dźwigu do najwyższej pozycji ekstremalnej), ciężkość ewentualnych obrażeń wyraźnie rośnie wskutek ograniczenia minimalnej przestrzeni w pionie o połowę. Osoba na dachu kabiny może w razie potrzeby zapewnić sobie bezpieczeństwo, kładąc się w pozostałej przestrzeni schronu, ale wymaga to więcej czasu niż w przypadku dźwigu, który odpowiada normom zharmonizowanym.
- (50) W odniesieniu do wolnej przestrzeni lub schronu organ niemiecki uznaje, że norma EN 81-1 wymaga, aby odległość pionowa w całej wolnej przestrzeni lub całym schronie wynosiła 1 m od dachu kabiny do stropu szybu. Fakt ten kwestionują spółka Orona, Liftinstituut i Komisja, która w tej kwestii kieruje się wnioskami z niezależnego badania. Ponieważ jednak organ niemiecki nie uważa samej odległości pionowej wynoszącej 0,5 m za niezgodną z zasadniczymi wymogami, ale czas, jaki zabiera przyjęcie bezpiecznej pozycji, element odległości pionowej jako taki nie wymaga dokładniejszego omówienia odnośnie do interpretacji wymogów normy EN 81-1.
- (51) Jeżeli chodzi o wolną przestrzeń lub schron w przypadku dźwigu M33v3, po włączeniu trybu kontroli technik ma do dyspozycji przestrzeń roboczą o wysokości co najmniej 1,8 m (górną przestrzeń ratunkową). Na etapie konsultacji z Komisją organ niemiecki wskazał jednak trzy potencjalne przyczyny incydentu w odniesieniu do dźwigu, które mogą prowadzić do zmniejszenia odległości pionowej do 0,5 m zamiast 1,8 m, gdy dźwig działa prawidłowo. Spośród tych trzech przyczyn Orona uwzględniła wyłącznie awarię hamulca. Nawet w tym przypadku Orona uważa, że awaria hamulca jest wysoce nieprawdopodobna. Jeżeli chodzi o błąd ludzki jako przyczynę, organ niemiecki nie wziął tej przyczyny pod uwagę, gdy przyjmował środek krajowy. W tej kwestii Orona wyjaśniła w uwagach z dnia 15 stycznia 2019 r., że nie ma czynników zachęcających wykwalifikowanych techników serwisu do jazdy dźwigiem z normalną prędkością eksploatacyjną zamiast z prędkością trybu konserwacji. Aby technik serwisu mógł wykonywać swoją pracę, kwestią najwyższej wagi jest jego pełna kontrola nad ruchem kabiny. Jeśli dźwig działa w normalnym trybie eksploatacyjnym, niemożliwe jest zatrzymanie dźwigu w dowolnym pożądanym położeniu innym niż podest przystankowy, aby przeprowadzić prace konserwatorskie. W każdym razie w pkt 0.3.8 normy EN 81-1 stwierdza się, że przyjmuje się założenie, iż personel odpowiedzialny za konserwację jest poinstruowany i pracuje zgodnie z instrukcjami, co oznacza, że jazda dźwigiem z normalną prędkością eksploatacyjną nie jest sytuacją, którą rzeczywiście można przewidzieć. Ponadto niezależne badanie wykazało, że jest wyjątkowo mało prawdopodobne, by personel odpowiedzialny za konserwację celowo pomijał elementy bezpieczeństwa opisane w instrukcji obsługi.
- (52) Odnośnie do trzeciej potencjalnej przyczyny wskazanej przez organ niemiecki, która mogłaby prowadzić do zmniejszenia odległości pionowej do 0,5 m, tj. potencjalnej awarii wyłącznika krańcowego, Orona wyjaśniła w uwagach z dnia 18 maja 2016 r., że technik stojący na dachu kabiny należycie włącza tryb kontroli w urządzeniu sterującym i przejmuje w ten sposób wyłączną kontrolę nad dźwigiem. Następnie technik przemieszcza kabinę w kierunku szczytu szybu. System sterowania może ulec awarii. Wskutek tej awarii dźwig będzie dalej się poruszał, ale nadal z prędkością wynoszącą tylko 0,6 m/s (prędkość w trybie kontroli). Nawet w przypadku niekontrolowanego ruchu w górę nie doszłoby do przekroczenia prędkości 1 m/s (prędkości w trybie normalnym). Możliwość natychmiastowego zatrzymania dźwigu przez technika w przypadku zagrożenia za pomocą dwóch wyłączników awaryjnych na urządzeniu sterującym pozostaje niezmienną. Nawet jeśli technik z niemożliwych do określenia powodów nie

użyje urządzenia do zatrzymywania awaryjnego, końcowy wyłącznik krańcowy zapewni zatrzymanie się dźwigu przy minimalnej wolnej przestrzeni o wysokości 1 m, bez jakiegokolwiek ryzyka zgniecenia. Dlatego również w tym przypadku ogólne prawdopodobieństwo odniesienia poważnego urazu w dźwigu M33v3 jest bliskie zeru, a ryzyko jest takie samo jak w odniesieniu do dźwigu zgodnego z normą EN 81-1. Z tych względów błędu ludzkiego i awarii wyłącznika krańcowego nie można uznać za przyczyny prowadzące do zmniejszenia odległości pionowej do 0,5 m zamiast 1,8 m, gdy dźwig M33v3 działa prawidłowo.

- (53) Jeżeli chodzi o całkowitą awarię układu hamulcowego, hamulec jest mechanicznym urządzeniem bezpieczeństwa posiadającym certyfikat typu WE jako część zabezpieczająca przed niekontrolowanym ruchem w górę. Hamulec jest monitorowanym redundantnym hamulcem bezpieczeństwa, a każdy hamulec ma wystarczającą siłę, by samodzielnie zatrzymać dźwig. Oba układy hamulcowe hamują po zadziałaniu sprężyn, tj. w warunkach pracy pod napięciem hamulec elektromagnetyczny jest zwolniony. W przypadku nieprzewidzianej przerwy w zasilaniu oba układy hamulcowe automatycznie się zamykają na skutek działania sprężyn, co tym samym w niezawodny sposób zapewnia statyczne utrzymanie kabiny dźwigu lub dynamiczne opóźnienie przemieszczającej się kabiny w każdych warunkach pracy. Dlatego całkowita awaria układu hamulcowego w dźwigu M33v3 jest niemal niemożliwa.
- (54) Ponadto grupa NB-L stwierdziła, że kryteria dotyczące dopuszczalnej wolnej przestrzeni równoważne tym, które określono w pkt 5.7 normy EN 81-1, są oparte na połączeniu wolnej przestrzeni w pionie, objętości wolnej przestrzeni (sześcienu) oraz połączeniu tych aspektów w obszarze przestrzennym.
- (55) Jeżeli chodzi o czas, jaki zajmuje osobie przyjęcie bezpiecznej pozycji, według środka krajowego ryzyko zgniecenia spowodowane niewystarczającym czasem na przyjęcie takiej pozycji pojawia się, gdy odległość pionowa wynosi 0,5 m. Jak jednak wyjaśniono w motywie 32, wolna przestrzeń lub schron w dźwigu M33v3 miałyby wysokość w pionie 0,5 m tylko w przypadku awarii hamulców. Ponieważ Orona przekazała organowi niemieckiemu wyjaśnienie techniczne przed przyjęciem środka krajowego, a dokładniej w wiadomości e-mail z dnia 22 kwietnia 2015 r., scenariusz awarii hamulców jest jedynym, który będzie dalej rozpatrywany.
- (56) Poziom bezpieczeństwa przewidziany w specyfikacji technicznej w normie EN 81-1 i zapewniony w dźwigu M33v3 można porównać wyłącznie poprzez ocenę takiego samego scenariusza w odniesieniu do dźwigu zgodnego z normą EN 81-1 i dźwigu M33v3. Oznacza to, jak wyjaśniono powyżej, że jedynym scenariuszem, jaki należy rozważyć przy ocenie ryzyka zgniecenia, jest przypadek, w którym w obu dźwigach dochodzi do awarii hamulca. Z dowodów przedstawionych organowi niemieckiemu przez spółkę Orona przed przyjęciem środka krajowego, a w szczególności z pisma Liftinstituut do spółki Orona z dnia 21 kwietnia 2015 r., wynika, że gdyby doszło do awarii hamulca, prędkość swobodnego przyspieszania na odcinku zaledwie kilku metrów oznaczałaby już, że prędkość przemieszczania się kabiny w przypadku obu dźwigów uniemożliwiłaby zatrzymanie kabiny dźwigu przez zderzaki i prawdopodobnie doprowadziłaby do zapadnięcia się zderzaków. W takiej sytuacji kabina uderzyłaby o strop szybu i zgniotła każdą osobę znajdującą się na dachu kabiny niezależnie od dostępnej odległości pionowej. Jak wyjaśnił Liftinstituut w swoim piśmie, w przypadku awarii hamulca ryzyko zgniecenia występuje w obu dźwigach, ponieważ prawdopodobieństwo, że przestrzeń schronu pozwoliłaby uniknąć wypadku, jest bardzo małe niezależnie od czasu, jaki zajmuje przyjęcie określonej pozycji na dachu kabiny. W tym względzie organ niemiecki stwierdził w wiadomości e-mail do Komisji z dnia 28 maja 2019 r., że w przypadku awarii hamulca nie można zatrzymać ani dźwigu M33v3, ani dźwigu zgodnego z normą EN 81-1, a ewentualna awaria zderzaków jest równie prawdopodobna w przypadku obu dźwigów.
- (57) Dlatego można stwierdzić, że aspekt czasu, mianowicie czas potrzebny do przyjęcia bezpiecznej pozycji względem odległości pionowej na dachu kabiny nie odgrywa roli, jeżeli chodzi o zapobieżenie ryzyku zgniecenia.
- (58) Ponadto, jak wyjaśniła Orona i co przyznał organ niemiecki, hamulec redundantny zastosowany przez spółkę Orona w dźwigu M33v3, zawsze będący częścią zabezpieczającą posiadającą certyfikat badania typu WE, jest bezpieczniejszy niż hamulec zastosowany w dźwigu zgodnym ze specyfikacją techniczną określoną w normie EN 81-1, która w większości przypadków nie wymaga, by hamulec był częścią zabezpieczającą posiadającą certyfikat badania typu WE.

- (59) W istocie zgodnie z art. 3 dyrektywy 95/16/WE część zabezpieczająca musi spełniać zasadnicze wymogi lub umożliwiać spełnienie zasadniczych wymogów dźwigom, w których jest zainstalowana. Oznacza to, że układ hamulcowy przeszedł kompleksową procedurę niezależnej oceny zgodności, o której mowa w art. 8 ust. 1 ppkt (ii) dyrektywy 95/16/WE, i że w związku z tym jest opatrzony oznakowaniem CE, co ma charakter dodatkowy w odniesieniu do oceny zgodności całego dźwigu. Awaria części zabezpieczającej jest w rzeczywistości sytuacją braku ryzyka, ponieważ awaria taka jest skrajnie nieprawdopodobna, jak stwierdza się w normie ISO 14798, o czym mowa w motywie 33. Ponieważ awaria hamulca jest jedynym scenariuszem, w którym przestrzeń bezpieczeństwa między dachem kabiny a szybem byłaby ograniczona do mniejszej niż ta, która jest wymagana w normie EN 81-1 jako odległość pionowa, a awaria układu hamulcowego jest niemal niemożliwa, przedmiotowy dźwig jest bezpieczniejszy niż dźwig zgodny z normą EN 81-1, ponieważ taki dźwig nie musi być wyposażony w hamulec redundantny, będący częścią zabezpieczającą.
- (60) Jeżeli chodzi o zasady bezpieczeństwa kompleksowego, po pierwsze, organ niemiecki nie przywołał tych zasad w środku krajowym. Po drugie, zasady bezpieczeństwa kompleksowego to nie pojęcie abstrakcyjne – są one związane z zasadniczymi wymogami zdrowia i bezpieczeństwa oraz ze stanem techniki w czasie wprowadzenia dźwigu do obrotu. Oznacza to, że producent musi wziąć pod uwagę ryzyko stwarzane przez dźwig z uwzględnieniem tych elementów. Po trzecie, zasady bezpieczeństwa kompleksowego muszą być traktowane jako mające zastosowanie w równym stopniu do każdego dźwigu. W tym przypadku jedynym scenariuszem, jaki należy rozważyć w celu porównania poziomu bezpieczeństwa, jest awaria hamulca, a ryzyko takiej awarii w dźwigu M33v3 jest skrajnie nieprawdopodobne, inaczej niż w przypadku dźwigu zgodnego z normą EN 81-1.
- (61) Jeżeli chodzi o ryzyko niezwiązane z układem hamulcowym, oprócz oceny ryzyka przeprowadzonej przez spółkę Orona i wniosków z tej oceny niezależne badanie zawiera ocenę ryzyka opartą na normie EN 81-1 i na rozwiązaniu technicznym zastosowanym w dźwigu M33v3, mającą na celu porównanie poziomu bezpieczeństwa osiągniętego przez dźwig M33v3 i dźwig zgodny z normą EN 81-1 w odniesieniu do ryzyka zgniecenia. Porównanie poziomu ryzyka zgniecenia występującego przy zastosowaniu środków określonych w normie EN 81-1 i przy zastosowaniu alternatywnych środków, które Orona zastosowała w dźwigu M33v3, doprowadziło do wyciągnięcia w niezależnym badaniu wniosku, że jeśli dźwig jest konserwowany prawidłowo, „alternatywne środki zastosowane przez spółkę Orona pozwalają osiągnąć poziom bezpieczeństwa znacznie wyższy niż zapewniany w przypadku zastosowania normy EN 81-1”⁽⁸⁾. Ponadto w niezależnym badaniu stwierdzono, że nawet w bardzo mało prawdopodobnym przypadku niewłaściwego korzystania z dźwigu (wskutek umyślnego odstąpienia personelu odpowiedzialnego za konserwację od instrukcji konserwacji) dźwig „ponad wszelką wątpliwość osiąga co najmniej taki sam poziom bezpieczeństwa, jak określony w normie”⁽⁹⁾.

4. WNIOSEK

- (62) Na podstawie analizy zawartej w motywach 38–60 oraz biorąc pod uwagę wyniki niezależnego badania potwierdzające tę analizę, można stwierdzić, że dźwig M33v3 spełniał zasadnicze wymogi. Poziom bezpieczeństwa osiągnięty przez dźwig M33v3 jest co najmniej równoważny poziomowi bezpieczeństwa dźwigu zgodnego z normą EN 81-1, co zapewniało domniemanie zgodności w czasie wprowadzenia dźwigu M33v3 do obrotu. Środek krajowy nie powinien zatem zostać uznany za uzasadniony,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Zastosowany przez Niemcy środek, który został przyjęty przez Centralne Biuro Landów ds. Bezpieczeństwa Technicznego w dniu 26 listopada 2015 r. i zgłoszony Komisji w dniu 10 marca 2016 r., zakazujący wprowadzania do obrotu modelu dźwigu M33v3 produkowanego przez spółkę Orona Sociedad Cooperativa z Hernani w Hiszpanii, jest nieuzasadniony.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

⁽⁸⁾ Zadanie 3 – „Analiza porównawcza specyfikacji technicznych zawartych w odpowiednich normach zharmonizowanych”, sekcja 7.1.1.

⁽⁹⁾ Zadanie 3 – „Analiza porównawcza specyfikacji technicznych zawartych w odpowiednich normach zharmonizowanych”, sekcja 7.1.2.

Sporządzono w Brukseli dnia 24 marca 2021 r.

W imieniu Komisji
Thierry BRETON
Członek Komisji
