

PÄÄTÖKSET

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2021/534,

annettu 24 päivänä maaliskuuta 2021,

sen määrittämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/33/EU 39 artiklan 1 kohdan mukaisesti, onko Saksan toteuttama Oronan valmistaman hissimallin markkinoille saattamisen kieltämistä koskeva toimenpide perusteltu

(tiedoksiannettu numerolla C(2021) 1863)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon hissejä ja hissien turvakomponentteja koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön yhdenmukaistamisesta 26 päivänä helmikuuta 2014 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/33/EU⁽¹⁾ ja erityisesti sen 39 artiklan 1 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

- (1) Saksa ilmoitti 10 päivänä maaliskuuta 2016 komissiolle toimenpiteestä, jonka se oli toteuttanut 26 päivänä marraskuuta 2015 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 95/16/EY⁽²⁾ 7 artiklan 1 kohdan nojalla, jäljempänä 'kansallinen toimenpide'. Toimenpiteellä kiellettiin yrityksen Orona Sociedad Cooperativa, Hernani, Espanja, tuottaman hissimallin M33v3:n, jäljempänä 'M33v3-hissi', markkinoille saattaminen ja otettiin käyttöön laitteen markkinoille saattamista koskevia ehtoja.
- (2) Saksan perustelu kansallisen toimenpiteen hyväksymiselle pohjautui aiempiin markkinavalvontatoimiin, jotka osavaltioiden turvatekniikan keskusviranomaisen, jäljempänä 'Saksan viranomaisen', oli toteuttanut. Saksan viranomaisen totesi M33v3-hissin rikkovan direktiivin 95/16/EY liitteessä I olevassa 2.2 kohdassa esitettyjä olennaisia terveys- ja turvallisuusvaatimuksia, jäljempänä 'olennaiset vaatimukset'.
- (3) Orona Sociedad Cooperativa, jäljempänä 'Orona', oli toimittanut kansallista toimenpidettä koskevan vastalauseensa komissiolle jo 11 päivänä joulukuuta 2015. Siinä se väitti, että sen innovatiivinen M33v3-hissi tarjoaa vaihtoehtoisia turvallisuusjärjestelmiä, jotka ovat vähintään yhtä turvallisia kuin missä tahansa muussa asiaa koskevien yhdenmukaistettujen standardien mukaisesti suunnitellussa hississä, ja että se näin ollen täyttää olennaiset vaatimukset, ja toi esiin, että Saksan viranomaisten on ilmoitettava kansallisesta toimenpiteestä komissiolle.
- (4) Komissio aloitti huhtikuussa 2016 jäsenvaltioiden ja Oronan kanssa kuulemiset kansallisen toimenpiteen arvioimiseksi.
- (5) Direktiivi 95/16/EY on sittemmin laadittu uudelleen ja kumottu direktiivillä 2014/33/EU 20 päivästä huhtikuuta 2016.
- (6) Komissio kehotti 20 päivänä huhtikuuta 2016 päivätyllä kirjeellä Oronaa esittämään kansallista toimenpidettä koskevia huomautuksiaan. Orona vastasi 18 päivänä toukokuuta 2016 päivätyllä kirjeellä, joka sisälsi sen kattavia huomautuksia ja asiaa tukevia asiakirjoja. Komission ja Oronan välillä järjestettiin seurantakokous 9 päivänä kesäkuuta 2016.

⁽¹⁾ EUVL L 96, 29.3.2014, s. 251.

⁽²⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 95/16/EY, annettu 29 päivänä kesäkuuta 1995, jäsenvaltioiden hissejä koskevan lainsäädännön lähentämisestä (EYVL L 213, 7.9.1995, s. 1).

- (7) Komissio pyysi 20 päivänä huhtikuuta 2016 päivätyllä erillisellä kirjeellä myös Liftinstituuttia, Oronan valitsemaa ilmoitettua laitosta, joka vuonna 2012 oli sertifioinut M33v3-hissin direktiivin 95/16/EY mukaisuuden, toimittamaan huomautuksensa. Liftinstituut oli jo kuitenkin lähettänyt 20 päivänä tammikuuta 2016 päivätyllä kirjeellä komissiolle kattavia huomautuksia ja asiaa tukevia asiakirjoja, jotka seurailivat Oronan huomautuksia, minkä vuoksi se ei toimittanut uusia merkittäviä huomautuksia.
- (8) Hissialan hallinnollista yhteistyötä käsittelevän työryhmän kokouksessa, joka järjestettiin 16 päivänä kesäkuuta 2016 ja jonka puheenjohtajana toimivat jäsenvaltiot, Saksan viranomaisen esitteli kansallisen toimenpiteen jäsenvaltioiden markkinavalvontaviranomaisille. Komissio osallistui kokoukseen työryhmän jäsenenä.
- (9) Komissio teetti myös riippumattoman asiantuntijaselvityksen, jäljempänä 'riippumaton selvitys'. Riippumatonta selvitystä koskeva sopimus tehtiin alun perin 29 päivänä marraskuuta 2016, ja 9 päivänä helmikuuta 2017 Saksan viranomaisen, Orona, riippumaton asiantuntija ja komissio osallistuivat M33v3-hissin paikan päällä tehtävään tarkastukseen. Sopimus kuitenkin purettiin myöhemmin ja tilalle palkattiin toinen asiantuntija. Kyseinen asiantuntija teki riippumattoman selvityksen ja laati loppuraportin^(?) 10 päivänä joulukuuta 2018. Loppuraportissa todettiin, että hissi täyttää täysin olennaisen vaatimuksen 2.2 saavuttamalla asennushetkellä vähintään vastaavan turvallisuustason kuin yhdenmukaistettu standardi, joka tuotti olettaman siitä, että se vastaa direktiivin 95/16/EY liitteessä I olevaa olennaista terveys- ja turvallisuusvaatimusta 2.2. Komissio kehotti 17 päivänä joulukuuta 2018 Saksan viranomaista, Oronaa ja Liftinstituuttia esittämään huomautuksia riippumattomasta selvityksestä. Komissio sai huomautuksia Liftinstituutilta 14 päivänä tammikuuta 2019, Oronalta 15 päivänä tammikuuta 2019 ja Saksan viranomaiselta 28 päivänä helmikuuta 2019.
- (10) Komissio järjesti 16 päivänä toukokuuta 2019 Saksan viranomaisen, Oronan ja Liftinstituutin kanssa kokouksen, jossa selvennettiin riippumattomasta selvityksestä esitettyjä huomautuksia. Komission pyynnöstä Saksan viranomaisen lähetti riippumattomasta selvityksestä esitettyjä huomautuksia koskevat selvennykset sähköpostitse 28 päivänä toukokuuta 2019. Komissio sai näistä selvennyksistä huomautuksia Oronalta 12 päivänä heinäkuuta 2019 ja Liftinstituutilta 19 päivänä heinäkuuta 2019.
- (11) Komissio kehotti 14 päivänä huhtikuuta 2020 Oronaa ja Saksan viranomaista esittämään huomautuksia osapuolten kantoja koskevasta tiivistelmästä ja komission alustavasta arvioinnista. Kaikki huomautukset saatiin 29 päivänä toukokuuta 2020.

2. OSAPUOLTEN KANNAT JA VÄITTEET

2.1 Saksan viranomaisen kanta ja väitteet

- (12) Saksan paikalliset markkinavalvontaviranomaiset aloittivat M33v3-hissiiä koskevat tutkimukset lokakuussa 2014. Saksan viranomaisen jatkoi tutkimusta myöhemmin.
- (13) Kuten todettiin komissiolle toimitetussa kansallista toimenpidettä koskevassa ilmoituksessa – tammikuussa ja helmikuussa 2015 tehdyn asiakirjojen tarkastuksen ja 23 päivänä maaliskuuta 2015 Münchenissä tehdyn hissi-asennustestin jälkeen – Saksan viranomaisen on päätelty, että hissi ei täytä yhdenmukaistettujen standardien EN 81-1:1998+A3:2009⁽⁴⁾, jäljempänä 'standardi EN 81-1' ja EN 81-21:2009⁽⁵⁾, jäljempänä 'standardi EN 81-21', yhdessä jäljempänä 'yhdenmukaistetut standardit', vaatimuksia. Syynä tähän on se, että M33v3-hissin 0,5 metrin pystysuuntainen vapaa tila on riittämätön, koska standardissa EN 81-1 edellytetään 1 metrin etäisyyttä. Saksan viranomaisen ei pitänyt M33v3-hissin suunnittelussa ja rakentamisessa toteutettuja vaihtoehtoisia turvallisuustoimenpiteitä yhdenmukaistettuja standardeja edustavaa uusinta tekniikkaa vastaavina ja katsoi niiden näin ollen rikkovan olennaisia vaatimuksia.
- (14) Vaikka Saksan viranomaisen mukaan valmistajan toteuttamat vaihtoehtoiset toimenpiteet vähentävät tapaturman todennäköisyyttä (eli hissikorin tahatonta liikkumista ylempään ääriasentoon), yhdenmukaistetussa standardissa vaadittu pystysuuntainen vähimmäisetäisyys hissikorin katosta hissikuilun kattoon on puolittunut, mikä lisää huomattavasti mahdollisten vammojen vakavuutta. Tästä huolimatta hätätilanteessa hissikorin katolla oleva henkilö voi varmistaa turvallisuutensa asettumalla makuulle suoja-alueelle, vaikka tähän asentoon meneminen viekin huomattavasti enemmän aikaa M33v3-hississä kuin sellaisessa hississä, joka täyttää yhdenmukaistettujen

^(?) Loppuraportti, 10.12.2018, 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."

⁽⁴⁾ EUVL C 52, 2.3.2010, s. 5.

⁽⁵⁾ EUVL C 263, 5.11.2009, s. 3.

standardien vaatimukset. Valmistaja tai Liftinstituut ei ottanut tätä aikanäkökohtaa huomioon EY-tyyppitarkastuksen vaatimustenmukaisuuden arvioinnissa. Hississä, joka on suunniteltu yhdenmukaistettujen standardien vaatimusten mukaisesti, olisi korkeamman suoja-alueen ansiosta riittävä vapaa tila tai suojautumispaikka kyyristyä, jotta voidaan varmistaa hissiä käyttävien henkilöiden turvallisuus.

- (15) Asianomaisten osapuolten kanssa järjestetyissä kuulemisissa Saksan viranomaisen selvensi kansallista toimenpidettä koskevassa ilmoituksessa komissiolle esitettyjä väitteitä ja itse kansallista toimenpidettä.
- (16) Olennaisissa vaatimuksissa tarkoitetun vapaan tilan tai suojautumispaikan osalta Saksan viranomaisen päätteli, että suojautuminen puristukselta M33v3-hississä saavutetaan ainoastaan mekaanisella suojalla, jonka mitat ovat 0,5 m × 0,7 m × 1 m (korkeus × leveys × pituus). Saksan viranomaisen huomautti myös, että Orona katsoo tämän ratkaisun vastaavan yhdenmukaistetussa standardissa esitettyä ratkaisua, koska pystyettäisyyden pieneminen 0,5 metrillä on kompensoitu kasvattamalla suojatilan leveyttä 0,1 metrillä ja pituutta 0,2 metrillä. Saksan viranomaisen kuitenkin katsoo, että M33v3-hissin puutteena ei ole sinänsä vapaan tilan väheneminen vaan aika, joka henkilöllä kuluu turvallisuutensa varmistamiseen (eli makuuasentoon asettautumiseen) pienemmän tilan vuoksi, mikä saattaa johtaa vakaviin vammoihin. Saksan viranomaisen mukaan Orona ei esittänyt ennen kansallisen toimenpiteen hyväksymistä näyttöä siitä, että aikanäkökohdalla ei olisi merkitystä M33v3-hissin turvallisuuden kannalta tai että turva-asentoon asettumiseen olisi riittävästi aikaa.
- (17) Saksan viranomaisen täsmensi sähköpostitse 28 päivänä toukokuuta 2019 toimitetuissa huomautuksissaan, että hissikorin katon ja hissikuilun katon välinen pystyettäisyys supistuu 0,5 metriin vain siinä tapauksessa, että hissien jarru pettää. Muutoin kun joku astuu sisään hissikuiluun, hissi on jo pysäytetty siten, että hissikorin katon ja hissikuilun katon välinen pystyettäisyys on 1,8 metriä – tai 1 metrin, jos sähköjärjestelmän kaksi turvarajakytkintä eivät toimi. Saksan viranomaisen totesi kuitenkin myöhemmissä täydentävissä huomautuksissa 29 päivänä toukokuuta 2020, että 28 päivänä toukokuuta 2019 pystyettäisyydestä esitetyt huomautukset olivat virheellisiä. Saksan viranomaisen viittasi Oronan riskinarviointiin, jossa esitettiin useita erilaisiin tapahtumiin perustuvia mahdollisia hypoteeseja (jarruvika, hallintalaitteiden vika, turvakytkevika) ja jonka mukaan kaikki nämä tapahtumat yhdessä – eikä pelkästään jarruvika – voisivat johtaa siihen, että pystyettäisyys supistuu 0,5 metriin. Saksan viranomaisen viittaa lisäksi 28 päivänä helmikuuta 2019 tehtyä riippumatonta selvitystä koskeviin huomautuksiinsa, joissa se totesi, että sähköisen pysäytysjärjestelmän viasta johtuvalle tapahtumalle on ainakin kolme mahdollista syytä: i) inhimillinen virhe (esimerkiksi tarkastushenkilöstö ei aktivoi tai deaktivoi tarkastustilaa, vaikka hissikorin katolla on edelleen joku), ii) rajakytkimen vika ja iii) jarruvika. Inhimillisen virheen osalta Saksan viranomaisen vahvistaa riippumattoman selvityksen päätelmän, jonka mukaan tällainen virhe ei johtaisi pystyettäisyyden supistumiseen 0,5 metriin.
- (18) Rajakytkimen vian osalta Saksan viranomaisen toteaa 28 päivänä helmikuuta 2019 tehtyä riippumatonta selvitystä koskevissa huomautuksissaan, että tällainen skenaario on epätodennäköinen mutta sitä ei voida täysin sulkea pois. Jarruvian osalta Saksan viranomaisen myöntää, että tällainen vika hississä olisi äärimmäisen harvinainen, kun otetaan huomioon, että Orona on suunnitellut jarrun turvakomponentiksi (redundantti jarru eli jarru, joka on turvalaite sekä korin tahattoman liikkumisen että ylinopeudella nousevan korin varalta). Tässä yhteydessä on muistettava, että turvakomponenttien on täytettävä olennaiset vaatimukset ja läpäistävä vaatimustenmukaisuuden arviointi ja saatava CE-merkintä erillään hissistä. Saksan viranomaisen on myös todennut, että M33v3-hissin jarru on turvallisempi kuin jarru hisseissä, joissa sovelletaan standardissa EN 81-1 vahvistettuja teknisiä eritelmiä, koska kyseisessä yhdenmukaistetussa standardissa edellytetään jarrujen sertifiointia hissien turvakomponenteiksi vain erityistapauksissa.
- (19) Arvioidessaan M33v3-hissiiä Saksan viranomaisen oletti Oronan eduksi, että hissien jarru rikkoutui harvemmin kuin standardin EN 81-1 mukaisen hissien ei-redundantti jarru. Saksan viranomaisen katsoo kuitenkin, että jarruvian vähäisestä todennäköisyydestä huolimatta M33v3-hissi ei ole olennaisen vaatimusten mukainen, koska se ei täytä direktiivin 95/16/EY liitteessä I olevan 1.1 kohdan viimeisessä virkkeessä tarkoitettuja turvallistamisen periaatteita. Näiden periaatteiden mukaan riskien poistaminen rakentavilla toimenpiteillä on selvästi tärkeämpää kuin vain riskien minimointi.

- (20) Saksan viranomaisen totesi vielä sähköpostitse 28 päivänä toukokuuta 2019 komissiolle lähettämässään lisäselvennyksissä, että jos jarru pettää, M33v3-hissiiä eikä standardin EN 81-1 mukaista hissiä ei voida pysäyttää ja puskureiden mahdollinen toimimattomuus on yhtä todennäköinen molemmissa hisseissä.

2.2 Oronan kanta ja väitteet

- (21) Kuulemisissa Orona totesi, että se oli arvioinut direktiivin 95/16/EY 8 artiklan 2 kohdan mukaisesti hissien vaatimustenmukaisuuden olennaisiin vaatimuksiin nähden ilmoitetun laitoksen Liftinstituutin kautta. Liftinstituut teki kyseisen direktiivin liitteen V mukaisesti EY-tyyppitarkastuksen hissien turvallisuuden arvioimiseksi. EY-tyyppitarkastus on menettely, jolla ilmoitettu laitos toteaa ja todistaa, että mallihissi tai hissi, jolle ei ole säädetty laajennusta tai muunnosta, täyttää direktiivin 95/16/EY vaatimukset. Liftinstituut antoi EY-tyyppitarkastustodistuksen 17 päivänä heinäkuuta 2012 ja tarkisti sitä 15 päivänä maaliskuuta 2013.
- (22) Direktiivin 95/16/EY 8 artiklan 2 kohdan ii alakohdan ja sen liitteessä VI olevan 4 kohdan mukaisesti hissien asentajan valitseman ilmoitetun laitoksen on tehtävä tai teetettävä hissien lopputarkastus ennen sen markkinoille saattamista. Ilmoitetun laitoksen on tehtävä direktiivin 95/16/EY 5 artiklassa tarkoitetuissa standardeissa määritellyt asianmukaiset testit ja tarkastukset sen varmistamiseksi, että hissi on olennaisten vaatimusten mukainen. Orona valitsi ilmoitetun laitoksen TÜV SÜD suorittamaan M33v3-hissien lopputarkastuksen, ja TÜV SÜD vahvisti M33v3-hissien vaatimustenmukaisuuden ja antoi lopputarkastustodistuksen 7 päivänä elokuuta 2014.
- (23) Orona pyysi Alankomaiden markkinavalvontaviranomaisia tekemään M33v3-hissille tarkastuksen 's-Hertogenboschin kaupungissa 20 päivänä elokuuta 2015, ja kyseiset viranomaiset päättelivät, että Oronan toteuttamat erityiset tekniset toimenpiteet täyttivät olennaiset vaatimukset.
- (24) Orona väittää, että Saksan viranomainen ei ilmoittanut komissiolle välittömästi kansallisesta toimenpiteestä, mikä on vastoin direktiivin 95/16/EY 7 artiklan 1 kohdassa säädettyä vaatimusta. Kansallinen toimenpide hyväksyttiin 26 päivänä marraskuuta 2015, mutta komissio sai siitä tiedon vasta Oronan 11 päivänä joulukuuta 2015 tekemän kantelun perusteella. Saksan viranomainen ilmoitti toimenpiteestä komissiolle vasta 10 päivänä maaliskuuta 2016. Oronan mukaan viive on vaikuttanut kielteisesti sen puolustautumisoikeuksiin ja maineeseen.
- (25) Kansallisen toimenpiteen kohteen osalta Orona muistutti, että Saksan viranomainen oli selittänyt Oronalle, että se ei epäillyt yleisesti EY-tyyppitarkastusta vaan vain versiota, jossa pienin vapaa tila yhdistyy pienimpään hissiin. Saksan viranomainen pysyi kannassaan useita kuukausia siihen asti, että kansallinen toimenpide hyväksyttiin. Toimenpiteellä kiellettiin kaikki M33v3-hissimallit, joissa oli pienempi vapaa tila hissikorin koosta riippumatta. Orona katsoo, että kansallinen toimenpide oli paitsi perusteeton myös suhteellisuusperiaatteen vastainen.
- (26) Orona muistutti 18 päivänä toukokuuta 2016 esittämässään huomautuksessa, että sen sijaan, että keskitytään vain siihen, miten M33v3-malli vertautuu pystysuuntaista vapaata tilaa – joka on vain yksi tekijä hissien turvallisuuden arvioinnissa – koskeviin yhdenmukaistettuihin standardeihin, tarvitaan kattavaa turvallisuusarviointia. Orona viittasi tältä osin direktiivin 95/16/EY mukaisten ilmoitettujen laitosten koordinoitiryhmän NB-L (Notified Bodies-Lifts) 3 päivänä marraskuuta 2009 kannanottoon "Crushing danger, free space, criteria", jossa vahvistetaan hyväksyttävää vapaata tilaa koskevat kriteerit, jotka vastaavat standardin EN 81-1 lausekkeessa 5.7 vahvistettuja kriteereitä. Kyseisessä kannanotossa esitetyt kriteerit perustuvat seuraavien yhdistelmään: pystysuuntainen vapaa tila, vapaan tilan tilavuus (kuutioina) ja näiden tilojen integrointi spatiaaliseen alueeseen. Samaan kannanottoon sisältyy luettelo (ei-tyhjentävä) lisäkriteereistä, jotka on otettava huomioon riskinarvioinnissa. Näihin lisäkriteereihin sisältyvät varoitukset, ergonomiset periaatteet, huoltotiheys sekä odottamattomat olosuhteet.
- (27) Mitä tulee hissikorin katon ja hissikuilun katon väliseen pystysuuntaiseen vapaaseen tilaan, Liftinstituut tuki Oronan näkemystä ja totesi 10 päivänä heinäkuuta 2015 Oronalle osoitetussa kirjeessä, että "vähintään 0,5 metrin taattu vapaa tila on yleisesti hyväksytty riittäväksi välttämään puristumisen vaara [...]. Se, että tämä on hyväksytty myös hisseissä, tulee esiin standardissa EN81-1:1998+A3:2009 (lauseke 5.7.3.3 b)". Orona totesi 18 päivänä toukokuuta 2016 esittämässään huomautuksessa, että M33v3-hissien korin yläpuolella oleva pystysuuntainen vapaa tila (0,5 m) on sama kuin standardissa EN 81-1 vaadittu pystysuuntainen vapaa tila hissikorin alapuolella (kuilussa) olevaa pelastustilaa varten. Mitä tulee vapaan tilan tilavuuteen (kuutioina), kuten M33v3-hissien teknisissä eritelmissä kuvataan, hissikorin yläpuolella

olevan tilan tilavuus on suurempi (0,5 m × 0,7 m × 1,0 m) kuin standardissa EN 81-1 vaadittu vähimmäistilavuus sekä korin yläpuolella olevaa pelastustilaa (0,5 m × 0,6 m × 0,8 m) että sen alapuolella olevaa pelastustilaa (0,5 m × 0,6 m × 1,0 m) varten. Oronan tilaamassa ja komissiolle 15 päivänä maaliskuuta 2016 toimittamassa selvityksessä, jonka toteutti tuote-, prosessi- ja palveluinnovointiin erikoistunut teknologiakeskus IK4-Ikerlan, jäljempänä 'IK4-Ikerlan-selvitys', osoitettiin, että kaikki testattuun huoltohenkilöstöön (joka edusti 18–65-vuotiaista miehistä koostuvaa huoltohenkilöstöä) kuuluvat henkilöt mahtuivat hissikorin yläpuoliseen kuutioon, mikä ei ollut asian laita standardissa EN81-1 esitettyjen mittojen mukaisessa kuutiossa.

- (28) Oronan 18 päivänä toukokuuta 2016 esittämien huomautusten mukaan – ja kuten kuvataan Saksan viranomaiselle ennen kansallisen toimenpiteen hyväksymistä lähetetyissä teknisissä eritelmissä – M33v3-hissi sisältää useita täydentäviä ja erityisiä turvaominaisuuksia, jotka merkittävässä määrin sulkevat pois inhimillisen erehdyksen. Näihin ominaisuuksiin sisältyy redundantin jarrun (EY-tyyppihyväksytty turvakomponentti) lisäksi myös muita turvaominaisuuksia, jotka yhdessä tekevät hissistä turvallisemman kuin standardin EN 81-1 mukaisesti suunnitelluista hisseistä. Hissi sisältää i) varoitusmerkin, jonka mukaan vain yksi henkilö saa olla hissikorin katolla ja että oikea turva-asento puristumisriskin estämiseksi on makuuasento, ii) turvakomponentin, jolla pysäytetään normaalitoiminta mentäessä hissikorin katolle (tunnistuskytkin) ja vältetään korin lähteminen ylöspäin sen katolle mentäessä, iii) valvontajärjestelmä, joka pitää hissien inaktiivituna, kun hissikulussa havaitaan joku, kunnes tarkastuskytkin hissikorin päällä kytketään tarkastustilaan, iv) ylimääräinen tarkastusrajakytkin, joka pysäyttää hissien, kun kori on 1,8 metriä kuilun katosta, v) ylimääräinen ääriarajakytkin, joka estää korin liikkeen, ja vi) teleskooppikaide, joka estää normaalitoiminnan, jos sitä ei ole vedetty täysin sisään, ja estää tarkastustoiminnan, jos sitä ei ole vedetty täysin ulos.
- (29) Orona totesi 18 päivänä toukokuuta 2016 esittämissään huomautuksissa, että Saksan viranomainen väitti kansallisessa toimenpiteessä, että hissikorin katolla olevalta teknikolta meni ”huomattavasti enemmän aikaa” asettua makuuasentoon, joka vaaditaan turvallisuuden varmistamiseksi, kuin kyyristyä. Orona toteaa, että Saksan viranomainen ei toimittanut mitään näyttöä väitteen tueksi ja että tarve asettua turva-asentoon ei ole direktiivin 95/16/EY mukainen erityisvaatimus. Saksan viranomaisen ja Oronan välillä 15 päivänä joulukuuta 2015 järjestetyn kokouksen jälkeen sovittiin kansallisen toimenpiteen mukaisesti, että Orona tekee joitakin lisäkokeita osoittaakseen M33v3-hissin turvallisen suunnittelun. Erityishuomiota kiinnitettiin siihen, mikä on hissien katon koon vaikutus reaktioaikaan. IK4-Ikerlan-selvityksessä havaittiin, että huoltohenkilöstön asennolla ja M33v3-hissin koolla ei ole vaikutusta reaktioaikaan. Myöskään iällä eikä painoindeksillä ei ollut vaikutusta reaktioaikaan. IK4-Ikerlan-selvityksessä pääteltiin, että se, että reaktioaika kyyryasentoon asettumiselle hississä EN 81-20:n mukaisesti oli keskimäärin vain 1,26 sekuntia, ei vaikuta tiettyyn potentiaaliseen riskiin, koska aikaero vastaa vain 0,9:ää metriä 0,6 m/s tutkimusnopeudella. Eri reaktioajat voisivat olla merkityksellisiä vain siinä tilanteessa, että turvajärjestelmä pettää, esimerkiksi redundantti jarrujärjestelmä. Kyseisessä skenaariossa korkeuserolla ei kuitenkaan olisi merkitystä, koska onnettomuus johtaisi kuolemaan sekä M33v3-hississä että yhdenmukaistettujen standardien mukaisessa hississä.
- (30) Aikanäkökohdan osalta Orana totesi, että kuten teknisessä asiakirjassa kuvataan, M33v3-hissin katto on tasainen ja esteetön, minkä vuoksi huoltohenkilöstö voi asettua nopeammin turva-asentoon eli makuulle katolla. Orona toi erityisesti esiin, että standardin EN 81-1 mukaisen hissien korin katolla voi olla monia komponentteja, esimerkiksi kaapelit ja niiden kiinnityspisteet, jotka voivat haitata ja hidastaa turvalliseen makuuasentoon asettumista. Lisäksi Orona korosti, että standardissa EN 81-1 todetaan vain, että turvatilan on oltava saavutettavissa työtilasta. M33v3-hississä työtila on sama kuin turvatila, mikä tarkoittaa sitä, että jos jokin menee vikaan ja henkilön on asetuttava makuuasentoon, hän on jo oikeassa paikassa, mikä lyhentää turva-asentoon asettumiseen tarvittavaa aikaa. Orona selvensi edelleen eroja teknisissä eritelmissä (erityisesti korin katolla olevat esteet ja turvatilaan pääsy) M33v3-hissin ja standardin EN 81-1 mukaisen hissien välillä komissiolle 20 päivänä tammikuuta 2016 osoitetussa kirjjeessä ja 12 päivänä heinäkuuta 2019 osoitetussa sähköpostissa.

- (31) Jarruvian osalta Liftinstituut selitti Oronalle 21. huhtikuussa 2015 lähettämässään kirjeessä, että jarruvika missä tahansa hississä johtaisi tyhjän hissikorin hallitsemattomaan liikkeeseen ylöspäin. Tämä johtaisi jo lyhyellä matkalla sellaiseen nopeuteen, että kori hyppäisi vapaaseen tilaan, joka on tarkoitettu estämään hissikorin katon ja hissikuilun katon väliin puristumisen riski eli hissikori jatkaisi liikettään ylöspäin kuilussa, vaikka vastapaino osuisi puskuriin. Hississä, jonka nimellisa nopeus on 1 m/s, hissini hyppy täyttäisi standardissa EN 81-1 vaaditun 1 metrin vapaan tilan, kun hissikori on kulkenut hallitsemattomasti vain 4 metrin matkan, eli siihen tarvitaan vain lyhyt matka. Jäljellä ei olisi vapaata tilaa, mikä tarkoittaisi hissikorin katolla olevan henkilön puristumista kuoliaaksi. Se, että hissi kiihtyy vain lyhyellä matkalla nopeuteen, joka ylittää 115 prosenttia nimellisa nopeudesta, tarkoittaa sitä, että puskurit todennäköisesti romahtavat, koska niiden kestävyyttä ei taata nopeuksilla, jotka ylittävät 115 prosenttia nimellisa nopeudesta (standardissa EN 81-1 vaaditaan, että puskurit kestävä t sellaisesta nopeudesta johtuvan törmäyksen, joka on enintään 115 prosenttia nimellisa nopeudesta).
- (32) Orona totesi lisäksi, että vapaa tila (0,5 m:n pystyettäisyys) ja aikaanäkökohdat eivät ole merkityksellisiä M33v3-hissin ja standardissa EN 81-1 määritettyjen teknisten eritelmiä turvallisuuatason vertaamisen kannalta. Kuten Oronan Saksan viranomaiselle 22 päivänä huhtikuuta 2015 lähettämässä sähköpostiviestissä selitetään, puristumisriski toteutuu vain, jos jarrut pettävät. Sähköpostiviesti sisälsi Liftinstituutin 21 päivänä huhtikuuta 2015 päivätyssä kirjeessä esitetyn kannan. Orona totesi, että jos näin tapahtuu, puristumisriskiä ei estä M33v3-hissin eikä standardin EN 81-1 mukaisen hissini rakenne.
- (33) Orona totesi komissiolle 12 päivänä heinäkuuta 2019 toimittamissaan huomautuksissa, että M33v3-hissini redundanttii jarrujärjestelmä on joka tapauksessa paljon turvallisempi kuin standardin EN 81-1 mukaisen hissini jarrujärjestelmä, minkä Saksan viranomainen myönsi 28 päivänä toukokuuta 2019 esittämässään huomautuksissa. M33v3-hissini – toisin kuin standardin EN 81-1 mukaisen hissini – jarruvika on äärimmäisen epätodennäköinen, koska kyseinen jarru on EY-tyyppiä hyväksytty turvakomponentti, joka on tarkoitettu suojaksi hissikorin tahattoman liikkeen varalta ja hissikorin nousevan liikkeen varalta. Sen vuoksi on paljon epätodennäköisempää, että M33v3-hissini jarruvika johtaisi tilanteeseen, jossa henkilö joutuisi äkillisesti eikä tarkoituksellisesti turvautumaan hissikorin katolla olevaan suojautumispaikkaan.
- (34) Orona totesi myös, että Saksan viranomainen oli vuonna 2015 enimmäkseen huolissaan riskistä. Orona toimitti Saksan viranomaiselle Oronan ISO/DIS 14798 -standardin ⁽⁶⁾ mukaisesti teettämän riskinarvioinnin, jäljempänä 'riskinarviointii', joka oli tehty 16 päivänä helmikuuta 2015 eli yhdeksän kuukautta ennen kansallisen toimenpiteen hyväksymistä. Riskinarvioinnissa pääteltiin, että kun otetaan huomioon Oronan käyttöön ottamat suojatoimenpiteet, M33v3-hissi oli turvallinen eikä muita toimia riskien vähentämiseksi tarvita, koska sekä vaaran todennäköisyyden (luokiteltuna A–F, jossa F on vähiten todennäköinen) että vahingon vakavuuden (luokiteltuna 1–4, jossa 4 on pienin vahinko) perusteella saatiin tulokseksi 2F.
- (35) Riskinarvioinnissa pääteltään erityisesti, että jarruvian (koska jarru on EY-tyyppiä hyväksytty turvakomponentti) todennäköisyys on niin vähäinen, että riskitaso on hyväksyttävä. Orona totesi, että riskianalyyssissä ei yleensä oteta huomioon EY-tyyppiä hyväksytyjen turvakomponenttien vioittumista niiden turvallisuuden korkean tason vuoksi.
- (36) Kuten riskinarvioinnissa pääteltiin, M33v3-hissini ja yhdenmukaistettujen standardien mukaisten hissini välillä ei ole eroa. Jarruvikaan liittyvä teoreettinen skenaario päättyy poikkeuksetta teknikon kuolemaan rajoittamattoman puristumisen vuoksi, joten sillä ei ole merkitystä, onko hissikorin yläpuolella oleva pelastustila 0,5 metriä vai 1 metrin.
- (37) Orona toi vielä esiin 18 päivänä toukokuuta 2016 komissiolle toimittamissaan huomautuksissa, että direktiivissä 95/16/EY ei edellytetä kaikkien mahdollisten riskien täydellistä poistamista, mikä olisikin mahdotonta, vaan vain direktiivissä vahvistettujen olennaisten vaatimusten noudattamista, mikä taataan yhdenmukaistetuilla standardeilla tai vastaavilla turvallisuuatomenpiteillä. Orona totesi vielä, että vastaavien turvallisuuatomenpiteiden on osoitettava olevan yhtä turvallisii kuin yhdenmukaistettujen standardien, jolloin näyttökynnys ei ole sama kuin riskini täydellisen puuttumisen osoittamisessa.

⁽⁶⁾ ISO 14798, Hissit, liukuportaatt ja liukukäytävät. Menetelmä riskini arviointiin ja pienentämiseen, kansainvälinen standardi, alkuperäinen julkaisu 1.3.2009.

3. ARVIOINTI

- (38) Komissio on arvioinut kansallisen toimenpiteen kaikkien asianomaisten osapuolten kanssa käytyjen laajojen kuulemisten perusteella.
- (39) Direktiivin 95/16/EY, sellaisena kuin se oli voimassa kansallisen toimenpiteen toteuttamishetkellä, 2 artiklan 1 kohdassa edellytetään jäsenvaltioiden toteuttavan kaikki asianmukaiset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että direktiivin soveltamisalaan kuuluvat hissit voidaan saattaa markkinoille ja ottaa käyttöön ainoastaan, jos ne eivät vaaranna henkilöiden terveyttä ja turvallisuutta eivätkä, joissain tapauksissa, omaisuuden turvallisuutta, kun ne ovat asianmukaisesti asennettuja ja huollettuja ja kun niitä käytetään niille suunnitellun tarkoituksen mukaisesti.
- (40) Direktiivin 95/16/EY 3 artiklassa säädetään, että direktiivin soveltamisalaan kuuluvien hissien on täytettävä olennaiset turvallisuus- ja terveystaamukset.
- (41) Direktiivin 95/16/EY 7 artiklan 1 kohdassa edellytetään, että jos jäsenvaltio toteaa hissien vaarantavan henkilöiden ja joissain tapauksissa omaisuuden turvallisuuden, sen on toteutettava tarvittavat toimenpiteet hissien markkinoilta poistamiseksi, niiden markkinoille saattamisen tai käyttöön ottamisen kieltämiseksi taikka niiden vapaan liikkuvuuden rajoittamiseksi. Kyseisen artiklan toisesta alakohdasta seuraa, että jäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle viipymättä tällaisesta toimenpiteestä ja perusteltava päätöksensä ja erityisesti se, johtuuko vaatimusten vastaisuus olennaisten vaatimusten noudattamatta jättämisestä, standardien virheellisestä soveltamisesta tai standardeissa itsessään olevista puutteellisuuksista.
- (42) Direktiivin 95/16/EY 8 artiklan 2 kohdassa edellytetään, että ennen hissien markkinoille saattamista ilmoitettu laitos on tehnyt sille vaatimustenmukaisuuden arvioinnin.
- (43) Olennaiset vaatimukset vahvistetaan direktiivin 95/16/EY liitteessä I olevassa 2.2 kohdassa, jonka mukaan hissi on suunniteltava ja rakennettava niin, että estetään puristumisriski korin ollessa liikeratansa ääriasennoissa, ja vaatimus täyttyy järjestämällä vapaa tila tai suojaumispaikka ääriasentojen ulkopuolelle.
- (44) Direktiivin 5 artiklan 2 kohdan mukaan standardi EN 81-1 loi olettamuksen direktiivin 95/16/EY liitteessä I olevan 2.2 kohdan mukaisten vaatimusten täyttymisestä, kun M33v3-hissi saatettiin markkinoille.
- (45) Orona ei tukeutunut yhdenmukaistettuihin standardeihin saavuttaakseen olennaisten vaatimusten mukaisuuden. Sen sijaan Orona esitti Saksan viranomaiselle vaihtoehtoisen teknisen ratkaisun, jonka Liftinstituut sertifioi EY-tyyppitarkastusmenettelyssä ja jota Liftinstituut selvensi myöhemmin Saksan viranomaiselle osoitetussa kirjeessä 12 päivänä marraskuuta 2014. Vaikka vapaa vähimmäistila poikkeaa standardin EN 81-1 lausekkeessa 5.7.1.1 a vahvistetuista vaatimuksista, Liftinstituutin antaman EY-tyyppitarkastustodistuksen NL12-400-1002-035-30 rev.2 mukaan hissikorin katolla oleva vapaa tila on suurempi vapaa vähimmäistila (kuutiotilavuus) kuin mitä standardissa EN 81-1 vaaditaan kuilun vapaaksi vähimmäistilaksi, jotta estetään puristuminen hissikorin ääriasennoissa. Liftinstituut totesi 12 päivänä marraskuuta 2014 päivätyssä kirjeessään, että siinä tapauksessa, että kaapelit luiskahtavat pois paikaltaan, kun vetopyörä jatkaa pyörimistä ylöspäin, vapaa tilaa varmistetaan kiinteällä vastapainopuskurilla. Lisäksi kyseinen ilmoitettu laitos totesi, että Oronan vapaan tilan mitat, jotka ovat vaihtoehtoisia standardissa EN 81-1 vahvistetuille mitoille, ovat myös olennaisten vaatimusten mukaisia, kun luotettavilla lisäkeinoilla tarjotaan suurempi tilapäinen tila, jonka mitat täyttävät standardien EN 81-1 ja EN 81-21 vaatimukset, edellyttäen että puristumisriski katetaan aina pysyvästi käytettävissä olevalla vapaalla tilalla. Näihin lisäkeinoihin, joilla taataan suurempi tilapäinen tila, kuuluu kolme keskeistä tekijää. Ensinnäkin käytössä on kaksi ylimääräistä turvakäytintä, jotka toimivat suoraan hissien turvapiirissä ja joiden toimintaa hissien asemanmittausjärjestelmä seuraa luottavuuden varmistamiseksi. Toiseksi käytössä on luotettava redundanttijarru, joka on EY-tyyppihyväksytty turvakomponenttina sekä korin tahatonta liikkumista että ylinopeudella laskeutuvaa koria vastaan ja joka pysäyttää hissien. Kolmanneksi käytössä on hissikorin katon kulunseuranta, joka katkaisee hissien normaalitoiminnan, kun henkilö tulee hissikorin katolle jonkin kulkuoven kautta.
- (46) Direktiivin 95/16/EY 8 artiklan 2 kohdan ii alakohdan ja liitteen V mukaisesti Liftinstituut totesi ja todisti (⁷), että turvajärjestelmän luotettavuuden, joka liittyy puristumisriskiin korin katolla, on osoitettu M33v3-hissien EY-tyyppitarkastuksessa olevan vähintään vastaava kuin standardin EN 81-1 mukaiset vaatimukset täyttävän hissien. M33v3-hissi poikkeaa ainoastaan standardin EN 81-1 lausekkeessa 5.7.1.1 a vahvistetuista pystysuuntaista vapaata tilaa koskevista mitoista. Orona on noudattanut direktiivin 95/16/EY liitteessä V olevassa B osassa vahvistettua EY-tyyppitarkastusmenettelyä. Menettelyssä Orona selitti, miten vaihtoehtoiset tekniset ratkaisut vastasivat

(⁷) EY-tyyppitarkastustodistus NL12-400-1002-035-30 rev.2.

standardin EN 81-1 turvallisuusvaatimuksia. Liftinstituutin myöntämässä EY-tyyppitarkastustodistuksessa mukaillaan NB-L:n kannanottoa, jossa esitetään yleiset tekniset perusteet sille, miten hissit, joiden vapaan tilan mitat poikkeavat standardin EN 81-1 lausekkeessa 5.7 vahvistetuista mitoista, voivat edelleen täyttää täysin direktiivissä 95/16/EY vahvistetut olennaiset vaatimukset.

- (47) Direktiivin 95/16/EY 8 artiklan 2 kohdan ii alakohdan ja sen liitteessä VI olevan 4 kohdan mukaisesti TÜV SÜD – tehtyään asianmukaiset tarkastukset hissille ennen sen markkinoille saattamista – antoi lopputarkastustodistuksen, jossa todetaan, että hissi täyttää direktiivissä 95/16/EY asetetut vaatimukset.
- (48) Saksan viranomaisen mukaan Oronan tarjoama tekninen ratkaisu ei täytä olennaisia vaatimuksia pääasiassa siksi, että hissi poikkeaa standardista EN 81-1 siltä osin, että siinä on hissikorin katon ja hissikuilun katon välillä vain 0,5 metrin pystyettäisyys 1 metrin sijaan. Saksan viranomainen katsoo, että tämä ei anna henkilölle riittävästi aikaa asettua turva-asentoon, jos muut varotoimenpiteet eivät pysäytä hissiä kauemmas. Saksan viranomainen ei kuitenkaan täsmentänyt kansallisessa toimenpiteessä, missä tapauksissa M33v3-hissin pystyettäisyys olisi 0,5 metriä ja näin ollen missä tapauksissa puristumisriski voisi esiintyä.
- (49) Saksan viranomaisen mukaan Oronan soveltamat vaihtoehtoiset tekniset eritelmat eivät tarjoa vastaavaa turvallisuustasoa, sillä vaikka ne vähentävätkin onnettomuuden (hissikorin tahaton liikkuminen korkeimpaan ääriasentoon) todennäköisyyttä, mahdollisten vammojen vakavuus selvästi pahenee, kun vähimmäispystyettäisyys puolittuu. Hissikorin katolla oleva henkilö voi tarvittaessa varmistaa turvallisuutensa asettumalla makuulle suojautumispaikkaan, mutta se vaatii enemmän aikaa kuin hississä, joka on yhdenmukaistettujen standardien mukainen.
- (50) Vapaan tilan tai suojautumispaikan osalta Saksan viranomainen katsoo, että standardissa EN 81-1 edellytetään 1 metrin pystyettäisyyttä korin katosta kuilun kattoon koko vapaassa tilassa tai suojautumispaikassa. Tämän seikan kiistävät Orona, Liftinstituutti ja komissio, joka noudattaa riippumattoman selvityksen päätelmiä tältä osin. Koska Saksan viranomainen ei kuitenkaan pidä 0,5 metrin pystyettäisyyttä sinänsä olennaisten vaatimusten vastaisena vaan turva-asentoon asettumisaikaa, pystyettäisyyttä ei tarvitse tarkastella tarkemmin siltä osin kuin on kyse standardin EN 81-1 vaatimusten tulkinnasta.
- (51) Mitä tulee vapaaseen tilaan tai suojautumispaikkaan M33v3-hississä, kun hissi on tarkastustilassa, teknikon työskentelytila on vähintään 1,8 metriä (yläpuolella oleva pelastustila). Saksan viranomainen kuitenkin toi esiin komission järjestämissä kuulemisissa kolme mahdollista syytä, jotka johtaisivat pystyettäisyyden pienenemiseen 0,5 metriin 1,8 metrin sijaan, kun hissi toimii asianmukaisesti. Näistä kolmesta syystä Orona tunnustaa ainoastaan jarruvikaan liittyvän syyn. Sitäkin Orona pitää erittäin epätodennäköisenä. Mitä tulee inhimilliseen erehdykseen, Saksan viranomainen ei ottanut tätä syytä huomioon hyväksyessään kansallista toimenpidettä. Orona selitti 15 päivänä tammikuuta 2019 päivätyissä huomautuksissaan, että pätevällä huoltoteknikolla ei ole mitään syytä ajaa hissiä tavanomaisella toimintanopeudella huoltopeustilan sijaan. Jotta huoltoteknikko voi suorittaa työnsä, on olennaisen tärkeää, että hissien liike on täysin hallittavissa. Jos hissi on tavanomaisessa toimintatilassa, sitä ei ole mahdollista pysäyttää muussa halutussa kohdassa kuin kerrostasanteella huoltotoimien suorittamiseksi. Standardin EN 81-1 lausekkeessa 0.3.8 todetaan, että huoltohenkilöstön oletetaan olevan ohjeistettuja ja työskentelevän ohjeiden mukaisesti, mikä tarkoittaa sitä, että hissien ajaminen tavanomaisella toimintanopeudella ei ole aidosti ennakoitavissa. Lisäksi riippumattomassa selvityksessä pidettiin erittäin epätodennäköisenä sitä, että huoltohenkilöstö kiertäisi tarkoituksellisesti toimintaohjeissa kuvattuja turvaominaisuuksia.
- (52) Saksan viranomaisen esittämästä kolmannelle mahdollisesta syystä, joka voisi johtaa pystyettäisyyden putoamiseen 0,5 metriin rajakytken mahdollisen vian takia, Orona selitti 18 päivänä toukokuuta 2016 päivätyissä huomautuksissaan, että teknikko seisoo hissikorin katolla, kytkee ohjaimessa päälle tarkastustilan ja ottaa näin hissien hallintaansa. Tämän jälkeen teknikko siirtää hissikorin kuilun yläpään suuntaan. Valvontajärjestelmä voi pettää. Tämän vuoksi hissi liikkuu edelleen mutta vain 0,6 m/s (tarkastusnopeus). Vaikka liike ylöspäin olisikin hallitsematon, nopeus ei ylittäisi 1 m/s (tavanomainen toimintanopeus). Vaaratilanteessa on edelleen mahdollista,

että teknikko pysäyttää hissin välittömästi ohjaimessa olevalla kahdella hätäkytkimellä. Vaikka teknikko ei joistakin määrittämättömistä syistä käyttäisi hätäpysäytintä, ääriajakytkin varmistaa, että hissi pysähtyy siten, että vapaa tila on vähintään 1 metrin eikä puristumisriskiä ole. Sen vuoksi tässäkin tapauksessa vakavan vamman todennäköisyys M33v3-hississä on lähellä nollaa ja riski on sama kuin standardin EN 81-1 mukaisessa hississä. Näistä syistä inhimillistä virhettä ja rajakytkimen vikaa ei voida pitää syinä, jotka johtaisivat pystyettäisyyden supistumiseen 0,5 metriin 1,8 metristä, kun M33v3-hissi toimii asianmukaisesti.

- (53) Mitä tulee jarrujärjestelmän täydelliseen toimimattomuuteen, jarru on mekaaninen turvalaite, joka on EY-tyyppihihväksytytty turvakomponenttina hallitsemattoman ylöspäin suuntautuvan liikkeen varalta. Jarru on valvottu redundantti turvajarru, ja kussakin jarrussa on riittävä voima, jotta se voi pysäyttää hissin yksinkin. Molemmat jarrupiirit jarruttavat, kun jarrun jousia käytetään eli kytketyssä toimintatilassa sähkömagneettinen jarru on auki. Ennakoimattoman sähkökatkon tapauksessa molemmat jarrupiirit sulkeutuvat automaattisesti jousivoiman kautta, mikä varmistaa liikkuvan hissikorin staattisen pidon tai dynaamisen hidastamisen kaikissa käyttötilanteissa. Sen vuoksi M33v3-hissin jarrujärjestelmän täydellinen pettäminen on lähes mahdotonta.
- (54) Lisäksi NB-L totesi, että standardin EN 81-1 lausekkeessa 5.7 vahvistettuja hyväksyttävän vapaan tilan kriteereitä vastaavat kriteerit perustuvat seuraavien yhdistelmään: pystysuuntainen vapaa tila, vapaan tilan tilavuus (kuutioina) ja näiden tilojen integrointi spatiaaliseen alueeseen.
- (55) Mitä tulee aikaan, joka henkilöllä menee turva-asentoon asettumiseen, kansallisen toimenpiteen mukaan puristumisriski, joka johtuu siitä, että turva-asentoon asettumiseen on liian vähän aikaa, ilmenee, kun pystyettäisyys on 0,5 metriä. Kuten johdanto-osan 32 kappaleessa selitetään, M33v3-hissin vapaan tilan tai suojautumispaikan pystyettäisyys olisi 0,5 metriä vain siinä tapauksessa, että jarrut pettävät. Koska Orona toimitti Saksan viranomaiselle tämän teknisen selityksen 22 päivänä huhtikuuta 2015 lähettämällään sähköpostiviestillä eli ennen kansallisen toimenpiteen hyväksymistä, jarruvikaan liittyvä skenaario on ainoa, jota tarkastellaan lähemmin.
- (56) Standardissa EN 81-1 olevien teknisten eritelmien ja M33v3-hissin tarjoamaa turvatasoa voidaan verrata vain arvioimalla samaa skenaariota standardin EN 81-1 mukaisessa hississä ja M33v3-hississä. Kuten edellä selitetään, tämä tarkoittaa sitä, että ainoa skenaario, jota voidaan tarkastella arvioitaessa puristumisriskiä, on se, että jarrut pettävät molemmissa hisseissä. Oronan Saksan viranomaiselle ennen toimenpiteen hyväksymistä toimittama näyttö ja etenkin Liftinstituutin Oronalle 21 päivänä huhtikuuta 2015 lähettämään kirjeeseen sisältyvä näyttö osoittaa, että jos jarrut pettävät, jo muutaman metrin vapaa kiihtyvyyden nopeus merkitsisi molemmissa hisseissä sellaista ajonopeutta, että puskurit eivät kykenisi pysäyttämään hissikoria ja ne todennäköisesti romahtaisivat. Tällöin hissikori iskeytyisi hissikuilun kattoon ja murskaisi korin katolla olevan henkilön riippumatta siitä, mikä pystyettäisyys olisi. Kuten Liftinstituut selitti kirjeessään, jos jarrut pettävät, molemmissa hisseissä on puristumisvaara, koska sen todennäköisyys, että suojautumispaikan avulla voitaisiin välttää onnettomuus, on erittäin pieni riippumatta ajasta, joka kuluu tiettyyn asentoon asettumiseen hissikorin katolla. Saksan viranomaisen totesi komissiolle 28 päivänä toukokuuta 2019 lähettämässään sähköpostiviestissä, että jos jarru pettää, M33v3-hissiä eikä standardin EN 81-1 mukaista hissiä ei voida pysäyttää ja puskureiden mahdollinen toimimattomuus on yhtä todennäköinen molemmissa hisseissä.
- (57) Sen vuoksi voidaan päätellä, että aikanäkökohta eli aika, joka tarvitaan turva-asentoon asettumiseen suhteessa korin ja kuilun katon pystyettäisyyteen, ei ole merkityksellinen puristumisriskin estämiseksi.
- (58) Lisäksi kuten Orona selitti ja Saksan viranomaisen myönsi, Oronan M33v3-hississä käyttämä redundantti jarru, joka on aina EY-tyyppihihväksytytty turvakomponentti, on turvallisempi kuin standardissa EN 81-1 vahvistettujen teknisten eritelmien mukaisissa hisseissä käytetty jarru. Kyseisissä eritelmissä ei useimmiten edellytetä, että jarru on EY-tyyppihihväksytytty turvakomponentti.

- (59) Direktiivin 95/16/EY 3 artiklan mukaan turvakomponentin on täytettävä olennaiset vaatimukset tai niiden on mahdollistettava hissien, joihin ne on asennettu, toiminta niin, että olennaiset vaatimukset täyttyvät. Tämä tarkoittaa sitä, että jarrujärjestelmä on käynyt läpi direktiivin 95/16/EY 8 artiklan 1 kohdan ii alakohdassa tarkoitetun riippumattoman vaatimustenmukaisuuden arviointimenettelyn ja se on varustettu CE-merkinnällä koko hissien vaatimustenmukaisuuden arvioinnin lisäksi. Turvakomponentin vika ei ole riskitilanne, koska se on erittäin epätodennäköistä, kuten ISO-standardissa 14798 todetaan (ks. johdanto-osan 33 kappale). Koska jarruvika on ainoa skenaario, jossa suojatila korin katon ja kuilun katon välillä on pienempi kuin standardissa EN 81-1 vaadittu pystyettäisyys, ja koska jarrujärjestelmän toimimattomuus on lähes mahdoton, hissi on turvallisempi kuin standardin EN 81-1 mukainen hissi, jota ei tarvitse varustaa redundantilla jarrulla, joka on turvakomponentti.
- (60) Mitä tulee turvallistamisen periaatteisiin, Saksan viranomaiset eivät ensinnäkään ole viitanut näihin periaatteisiin kansallisessa toimenpiteessä. Toiseksi turvallistamisen periaatteet eivät ole abstrakti käsite, vaan ne liittyvät olennaisiin terveys- ja turvallisuusvaatimuksiin ja uusimpaan tekniikkaan hissien markkinoille saattamisen ajankohtana. Tämä tarkoittaa sitä, että valmistajan on puututtava hissiin liittyviin riskeihin ottamalla nämä tekijät huomioon. Kolmanneksi turvallistamisen periaatteita on sovellettava yhtäläisellä tavalla kaikkiin hisseihin. Tässä tapauksessa ainoa skenaario, jota voidaan tarkastella turvallisuustason vertaamiseksi, on jarruvika, ja tällaisen vian riski M33v3-hississä on erittäin epätodennäköinen, toisin kuin standardin EN 81-1 mukaisessa hisissä.
- (61) Mitä tulee riskeihin, jotka eivät liity jarrujärjestelmään, Oronan teettämän riskinarvioinnin ja sen päätelmien lisäksi riippumattomaan selvitykseen sisältyy riskinarviointi, joka perustuu standardiin EN 81-1 ja M33v3-hississä käytettyyn tekniseen ratkaisuun ja jossa verrataan M33v3-hissin ja standardin EN 81-1 mukaisen hissien saavuttamaa turvallisuustasoa puristumisriskin osalta. Riippumattomassa selvityksessä verrattiin puristumisriskin tasoa sovellettaessa standardissa EN 81-1 vahvistettuja toimenpiteitä ja sovellettaessa Oronan M33v3-hississä käyttämiä vaihtoehtoisia toimenpiteitä, ja siinä pääteltiin, että kun hissi huolletaan tarkoitetulla tavalla, Oronan käyttämällä vaihtoehtoisilla toimenpiteillä saavutetaan turvallisuustaso, joka on merkittävästi parempi kuin jos sovellettaisiin standardia EN 81-1⁽⁸⁾. Lisäksi riippumattomassa selvityksessä pääteltiin, että siinäkin epätodennäköisessä tapauksessa, että hissiä käytettäisiin väärin (huoltohenkilöstö poikkeaisi tarkoituksellisesti huolto-ohjeista), hissillä saavutetaan ehdottomasti vähintään sama turvallisuustaso kuin standardilla⁽⁹⁾.

4. PÄÄTELMÄT

- (62) Ottaen huomioon johdanto-osan 38–60 kappaleessa esitetty analyysi sekä riippumattoman selvityksen tulokset, joissa analyysi vahvistetaan, voidaan päätellä, että M33v3-hissi oli olennaisten vaatimusten mukainen. M33v3-hissin saavuttama turvallisuustaso vastaa vähintään standardin EN 81-1 mukaisen hissien turvallisuustasoa; kyseinen standardi tarjosi vaatimustenmukaisuusolettaman silloin, kun M33v3-hissi saatettiin markkinoille. Sen vuoksi kansallista toimenpidettä ei pitäisi pitää perusteltuna,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Saksan toteuttama toimenpide, jonka osavaltioiden turvatekniikan keskusviranomaiset hyväksyi 26 päivänä marraskuuta 2015 ja ilmoitti komissiolle 10 päivänä maaliskuuta 2016 ja jolla kielletään yrityksen Orona, Sociedad Cooperativa, Hernani, Espanja, valmistaman M33v3-hissimallin markkinoille saattaminen, ei ole perusteltu.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

⁽⁸⁾ Task 3 – "Comparative analysis of the technical specifications of the relevant harmonised standards", section 7.1.1

⁽⁹⁾ Task 3 – "Comparative analysis of the technical specifications of the relevant harmonised standards", section 7.1.2.

Tehty Brysselissä 24 päivänä maaliskuuta 2021.

Komission puolesta
Thierry BRETON
Komission jäsen
