

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2021/534

ze dne 24. března 2021,

kterým se podle čl. 39 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/33/EU stanoví, zda je opatření přijaté Německem s cílem zakázat, aby byl na trh uveden model výtahu vyráběný společností Orona, důvodné, či nikoli

(oznámeno pod číslem C(2021) 1863)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/33/EU ze dne 26. února 2014 o harmonizaci právních předpisů členských států týkajících se výtahů a bezpečnostních komponent pro výtahy ⁽¹⁾, a zejména na čl. 39 odst. 1 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

- (1) Dne 10. března 2016 Německo uvědomilo Komisi o opatření, které přijalo dne 26. listopadu 2015 podle čl. 7 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/16/ES ⁽²⁾ (dále jen „vnitrostátní opatření“). Toto opatření zakázalo uvádět na trh model výtahu M33v3, vyráběný společností Orona Sociedad Cooperativa v Hernani ve Španělsku (dále jen „výtah M33v3“), a zavedlo podmínky pro uvádění zařízení na trh.
- (2) Odůvodnění Německa pro přijetí vnitrostátního opatření bylo založeno na předchozích činnostech v oblasti dozoru nad trhem, které provedl Ústřední orgán spolkových zemí pro bezpečnostní technologie (dále jen „německý orgán“). Německý orgán zjistil, že výtah M33v3 je v rozporu se základními požadavky na ochranu zdraví a bezpečnost stanovenými v bodu 2.2 přílohy I směrnice 95/16/ES (dále jen „základní požadavky“).
- (3) Společnost Orona Sociedad Cooperativa (dále jen „Orona“) předložila Komisi své námítky proti vnitrostátnímu opatření již dne 11. prosince 2015, přičemž tvrdila, že její inovativní výtah M33v3 obsahuje alternativní bezpečnostní systémy, které zajišťují přinejmenším rovnocennou úroveň bezpečnosti jako kterýkoli výtah navržený podle příslušných harmonizovaných norem, a splňuje tak základní požadavky, a poukázala na nutnost toho, aby německý orgán o vnitrostátním opatření vyrozuměl Komisi.
- (4) V dubnu 2016 Komise zahájila konzultace s členskými státy a společností Orona za účelem provedení hodnocení vnitrostátního opatření.
- (5) Směrnice 95/16/ES byla posléze přepracována a byla zrušena směrnicí 2014/33/EU s účinkem ode dne 20. dubna 2016.
- (6) Dopisem ze dne 20. dubna 2016 Komise vyzvala společnost Orona, aby předložila své připomínky k vnitrostátnímu opatření, což společnost Orona učinila dopisem ze dne 18. května 2016, jenž obsahoval obsáhlé připomínky a podklady. Dne 9. června 2016 se uskutečnila navazující schůzka mezi Komisí a společností Orona.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 96, 29.3.2014, s. 251.

⁽²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/16/ES ze dne 29. června 1995 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se výtahů (Úř. věst. L 213, 7.9.1995, s. 1).

- (7) Samostatným dopisem ze dne 20. dubna 2016 Komise vyzvala k předložení připomínek také ústav Liftinstituut, oznámený orgán zvolený společností Orona, který v roce 2012 vydal certifikát o souladu výtahu M33v3 se směrnicí 95/16/ES. Avšak vzhledem k tomu, že ústav Liftinstituut v dopise ze dne 20. ledna 2016 již zaslal Komisi obsáhlé připomínky a podklady v souladu s připomínkami společnosti Orona, neposkytl žádné další podstatné údaje.
- (8) Na zasedání pracovní skupiny pro správní spolupráci v odvětví výtahů dne 16. června 2016, kterému předsedaly členské státy, německý orgán seznámil s vnitrostátním opatřením orgány členských států pro dozor nad trhem. Komise se zasedání zúčastnila jako člen této pracovní skupiny.
- (9) Komise také provedla nezávislou odbornou studii (dále jen „nezávislá studie“). Nezávislá studie byla původně smluvně zadána dne 29. listopadu 2016 a dne 9. února 2017 se německý orgán, společnost Orona, nezávislý odborník a Komise zúčastnili kontroly výtahu M33v3 na místě. Následně však byla smlouva ukončena a byl najat druhý odborník. Tento odborník provedl nezávislou studii a dne 10. prosince 2018 vydal závěrečnou zprávu⁽³⁾. V této závěrečné zprávě se dospělo k závěru, že výtah „rozhodně splňuje základní požadavek 2.2 tím, že v době instalace dosáhla úrovně bezpečnosti přinejmenším rovnocenné harmonizované normě, což zakládá předpoklad shody se základními požadavky na ochranu zdraví a bezpečnost v bodě 2.2 přílohy I směrnice 95/16/ES“. Dne 17. prosince 2018 Komise vyzvala německý orgán, společnost Orona a ústav Liftinstituut, aby předložily připomínky k nezávislé studii. Komise obdržela připomínky od ústavu Liftinstituut dne 14. ledna 2019, od společnosti Orona dne 15. ledna 2019 a od německého orgánu dne 28. února 2019.
- (10) Dne 16. května 2019 se konalo setkání za účasti Komise, německého orgánu, společnosti Orona a ústavu Liftinstituut za účelem vyjasnění obdržených připomínek k nezávislé studii. Na žádost Komise zaslal německý orgán vysvětlení k připomínkám k nezávislé studii prostřednictvím elektronické zprávy ze dne 28. května 2019. Komise obdržela připomínky k těmto vysvětlením od společnosti Orona dne 12. července 2019 a od ústavu Liftinstituut dne 19. července 2019.
- (11) Dne 14. dubna 2020 Komise vyzvala společnost Orona a německý orgán, aby se vyjádřily ke shrnutí postojů stran a k předběžnému posouzení provedenému Komisí. Všechny připomínky byly obdrženy do 29. května 2020.

2. STANOVISKA A ARGUMENTY STRAN

2.1. Stanovisko a argumenty německého orgánu

- (12) Německé místní orgány pro dozor nad trhem zahájily šetření týkající se výtahu M33v3 v říjnu 2014. Poté převzal šetření německý orgán.
- (13) Jak bylo uvedeno v oznámení vnitrostátního opatření zasláném Komisi, po kontrole dokumentace v lednu a únoru 2015 a zkoušce instalace výtahu provedené dne 23. března 2015 v Mnichově dospěl německý orgán k závěru, že výtah nespĺňuje požadavky harmonizovaných norem EN 81-1:1998+A3:2009⁽⁴⁾ (dále jen „norma EN 81-1“) a EN 81-21:2009⁽⁵⁾ (dále jen „norma EN 81-21“) (dále jen „harmonizované normy“). Důvodem pro tento závěr je, že plánovaný prostor 0,5 m v horní části šachty u výtahu M33v3 není dostatečný, neboť norma EN 81-1 vyžaduje vzdálenost 1 m. Německý orgán neshledal, že alternativní bezpečnostní opatření přijatá v návrhu a při výrobě výtahu M33v3 jsou rovnocenná úrovní technického vývoje, jakou představují harmonizované normy, a dospěl k závěru, že výtah je tedy v rozporu se základními požadavky.
- (14) Konkrétně, podle německého orgánu, alternativní opatření přijatá výrobcem sice snižují pravděpodobnost nehody (a sice neúmyslného pohybu výtahové klece do horní koncové polohy), avšak minimální svislá vzdálenost mezi střechem klece a stropem šachty, kterou vyžadují harmonizované normy, je snížena na polovinu, což značně zvyšuje stupeň závažnosti možných úrazů. Bez ohledu na to může osoba na střeše klece v nouzových situacích zajistit svou bezpečnost ulehnutím ve zbývající ochranné zóně, i když zaujetí této polohy by si ve výtahu M33v3

⁽³⁾ Závěrečná zpráva ze dne 10. prosince 2018, Shoda, „Technická podpora týkající se směrnice 95/16/ES o výtazích a souladu výtahu Orona M33v3 se zaměřením na základní požadavek na ochranu zdraví a bezpečnost v bodu 2.2 přílohy I“.

⁽⁴⁾ Úř. věst. C 52, 2.3.2010, s. 5.

⁽⁵⁾ Úř. věst. C 263, 5.11.2009, s. 3.

vyžádalo mnohem více času než v jiném výtahu, který splňuje požadavky harmonizovaných norem. Tento časový aspekt nevzali v úvahu ani výrobce, ani ústav Liftinstituut v rámci posouzení shody pro účely EU přezkoušení typu. Ve výtahu navrženém na základě provedení požadavků harmonizovaných norem by v důsledku vyšší ochranné zóny existoval dostatečný volný prostor nebo únikový prostor, ve kterém se k zajištění bezpečnosti osob, jež výtah používají, lze přikrčit.

- (15) Během konzultace se zúčastněnými stranami německý orgán vysvětlil argumenty uvedené v oznámení vnitrostátního opatření Komisi a v samotném vnitrostátním opatření.
- (16) Pokud jde o volný prostor nebo únikový prostor podle základních požadavků, německý orgán dospěl k závěru, že ochrany před sevřením je u výtahu M33v3 dosaženo výlučně mechanicky chráněným úkrytem, který má rozměry 0,5 m × 0,7 m × 1 m (výška × šířka × délka). Německý orgán rovněž podotýká, že společnost Orona považuje toto řešení za rovnocenné řešení stanovenému v harmonizované normě, protože snížení svislé vzdálenosti o 0,5 m je kompenzováno zvýšením šířky a délky ochranného prostoru o 0,1 m (šířka) a 0,2 m (délka). Německý orgán však má za to, že nedostatkem výtahu M33v3 není omezený volný prostor jako takový, ale čas, který má osoba v důsledku tohoto menšího prostoru k dispozici k zajištění své bezpečnosti (tj. k zaujetí polohy vleže), což může vést k vážným úrazům. Podle německého orgánu společnost Orona před přijetím vnitrostátního opatření neposkytla důkazy o tom, že časový aspekt v otázce bezpečnosti výtahu M33v3 nehraje roli nebo že ve skutečnosti existuje dostatek času pro zaujetí bezpečné polohy.
- (17) Německý orgán ve svých připomínkách zaslaných prostřednictvím elektronické zprávy ze dne 28. května 2019 upřesnil, že svislá vzdálenost mezi střešou klece a stropem šachty se sníží na 0,5 m pouze v případě selhání brzdy výtahu. V opačném případě by při vstupu někoho do šachty byl výtah již zablokován nebo zastaven ve svislé vzdálenosti 1,8 m mezi střešou klece a stropem šachty, nebo pokud selžou dva pojistné koncové spínače v elektrickém systému, ve svislé vzdálenosti 1 m. Německý orgán však později, v dalších připomínkách ze dne 29. května 2020, uvedl, že připomínky ze dne 28. května 2019 týkající se svislé vzdálenosti nejsou správné. Německý orgán místo toho odkazuje na posouzení dopadů provedené společností Orona, v němž byly předvídaný některé možné hypotézy vycházející z různých událostí (a sice selhání brzd, selhání kontroly, selhání bezpečnostního spínače) a podle kterého jsou to všechny tyto události uvažované společně, a nikoli pouze scénář se selháním brzd, které by mohly vést ke snížení svislé vzdálenosti na 0,5 m. Německý orgán kromě toho odkazuje na své připomínky k nezávislé studii ze dne 28. února 2019, v nichž uvedl, že existují nejméně tři potenciální příčiny nehody v důsledku selhání elektronického systému zastavení: i) lidská chyba (například pracovníci vykonávající inspekci neaktivují nebo deaktivují inspekční režim, i když je ještě osoba na střeše výtahové klece); ii) selhání koncového spínače a iii) selhání brzdy. Co se však týče lidské chyby, německý orgán potvrzuje závěr z nezávislé studie, že taková chyba by nevedla ke zkrácení svislé vzdálenosti na 0,5 m.
- (18) Pokud jde o selhání koncového spínače, německý orgán ve svých připomínkách k nezávislé studii ze dne 28. února 2019 uvádí, že tento scénář není pravděpodobný, ale nelze ho zcela vyloučit. Co se týče příčiny „selhání brzdy“, německý orgán uznává, že takové selhání výtahu by bylo krajně vzácné vzhledem k tomu, že společnost Orona označila brzdu za bezpečnostní komponentu (tj. přídavná brzda, která je zařízením chránícím před neúmyslným pohybem klece a před nadměrnou rychlostí klece při stoupání), a s ohledem na to, že bezpečnostní komponenty musí být v souladu se základními požadavky a jsou podrobovány posouzení shody a označení CE nezávisle na výtahu. Německý orgán dále uvedl, že brzda výtahu M33v3 je bezpečnější než brzda výtahů, u kterých jsou uplatněny technické specifikace stanovené v normě EN 81-1, protože tato harmonizovaná norma vyžaduje, aby byly brzdy certifikovány jako bezpečnostní komponenty pro výtahy jen v konkrétních případech.
- (19) Při posuzování výtahu M33v3 německý orgán předpokládal, ve prospěch společnosti Orona, že brzda výtahu selhává méně často než brzda, která není přídavná, ve výtahu splňujícím normu EN 81-1. Německý orgán má nicméně za to, že i přes nízkou pravděpodobnost selhání brzdy výtah M33v3 není v souladu se základními požadavky, protože nespĺňuje zásady zajišťování bezpečnosti podle bodu 1.1 poslední věty přílohy I směrnice 95/16/ES. Podle těchto zásad má vyloučení rizika prostřednictvím konstrukčních opatření jasnou přednost před jeho pouhou minimalizací.

- (20) V dalších vysvětleních zaslaných Komisi prostřednictvím elektronické zprávy ze dne 28. května 2019 pak německý orgán uvedl, že pokud selže brzda, není možné zastavit ani výtah M33v3, ani výtah, který je v souladu s normou EN 81-1, a že možné selhání nárazníků je stejně pravděpodobné u obou výtahů.

2.2. Stanovisko a argumenty společnosti orona

- (21) Během konzultací společnost Orona uvedla, že v souladu s čl. 8 odst. 2 směrnice 95/16/ES posoudila shodu výtahu se základními požadavky prostřednictvím oznámeného subjektu Liftinstituut. V souladu s přílohou V uvedené směrnice ústav Liftinstituut provedl EU přezkoušení typu za účelem posouzení bezpečnosti výtahu. EU přezkoušení typu je postup, kterým oznámený subjekt zjišťuje a osvědčuje, že vzorový výtah nebo takový výtah, u něhož nebyly provedeny žádné změny nebo úpravy, splňuje požadavky směrnice 95/16/ES. Ústav Liftinstituut vydal certifikát EU přezkoušení typu dne 17. července 2012 a zrevidoval ho dne 15. března 2013.
- (22) V souladu s čl. 8 odst. 2 bodem ii) směrnice 95/16/ES a bodem 4 přílohy VI uvedené směrnice má oznámený subjekt zvolený dodavatelem výtahu provést nebo dát provést závěrečnou inspekci výtahu před jeho uvedením na trh. Odpovídající zkoušky a kontroly stanovené v normách podle článku 5 směrnice 95/16/ES nebo rovnocenné zkoušky má provést tento oznámený subjekt s cílem ověřit shodu výtahu se základními požadavky. Společnost Orona zvolila pro provedení závěrečné inspekce výtahu M33v3 oznámený subjekt TÜV SÜD, jež potvrdil shodu výtahu M33v3 a dne 7. srpna 2014 vydal certifikát o závěrečné inspekci.
- (23) Společnost Orona požádala orgány pro dozor nad trhem v Nizozemsku, aby dne 20. srpna 2015 provedly inspekci výtahu M33v3 ve městě 's- Hertogenbosch, a tyto orgány dospěly k závěru, že konkrétní technická opatření, jež přijala společnost Orona, splňují základní požadavky.
- (24) Společnost Orona tvrdí, že německý orgán neoznámil vnitrostátní opatření Komisi neprodleně, což je v rozporu s požadavkem, aby tak učinil, podle čl. 7 odst. 1 směrnice 95/16/ES. Vnitrostátní opatření bylo přijato dne 26. listopadu 2015, avšak Komise se o něm dozvěděla až prostřednictvím stížnosti společnosti Orona ze dne 11. prosince 2015. Německý orgán neoznámil opatření Komisi do 10. března 2016. Podle názoru společnosti Orona toto zpoždění negativně ovlivnilo právo společnosti Orona na obhajobu a její dobrou pověst.
- (25) Pokud jde o předmět vnitrostátního opatření, společnost Orona připomněla, že německý orgán společnosti Orona vysvětlil, že „nezpochybnuje EU přezkoušení typu obecně, ale pouze verzi s nejmenší horní částí šachty ve spojení s nejmenším výtahem“. Německý orgán zastával toto stanovisko do přijetí vnitrostátního opatření o několik měsíců později, které spočívalo v zákazu jakéhokoli modelu výtahu M33v3 se sníženou horní částí šachty, a to bez ohledu na velikost výtahové klece. Společnost Orona má za to, že vnitrostátní opatření bylo proto nejen nedůvodné, ale bylo také v rozporu se zásadou proporcionality.
- (26) Ve svých připomínkách ze dne 18. května 2016 společnost Orona připomněla, že místo kladení důrazu pouze na to, jak se model M33v3 srovnává s harmonizovanými normami týkajícími se vertikálního rozměru horní části šachty, což je pouze jeden faktor při hodnocení bezpečnosti výtahu, je nezbytné celkové posouzení bezpečnosti. Společnost Orona v této souvislosti odkázala na písemné stanovisko NB-L, koordinační skupiny oznámených subjektů pro směrnici 95/16/ES ze dne 3. listopadu 2009 nazvané „Nebezpečí sevření, volný prostor, kritéria“, které stanoví kritéria pro přijatelný volný prostor rovnocenná kritériím stanoveným v bodu 5.7 normy EN 81-1. Kritéria stanovená v uvedeném písemném stanovisku jsou založena na kombinaci volného vertikálního prostoru, objemu volného prostoru (krychle) a integraci těchto prostorů v dané prostorové oblasti. Totéž písemné stanovisko obsahuje neúplný seznam dalších kritérií, jež musí být zohledněna při posuzování dopadů. Tato další kritéria zahrnují varování, ergonomické zásady, četnost údržby a neočekávané situace.
- (27) Pokud jde o volný vertikální prostor mezi střechou klece a stropem šachty, ústav Liftinstituut v dopise ze dne 10. července 2015 zaslaném společnosti Orona, který podporuje hlediska společnosti Orona, uvedl, že „zaručený minimální volný prostor 0,5 m je obecně přijímán jako dostatečný, aby zabránil sevření lidského těla [...]. To, že tento volný prostor je přijatelný také pro použití ve výtazích, je odraženo v bodu 5.7.3.3 b) normy EN 81-1:1998+A3:2009.“ V každém případě společnost Orona ve svých připomínkách ze dne 18. května 2016 uvedla, že bezpečnostní kvádr nad klecí výtahu M33v3 má stejnou světlou výšku (0,5 m), jako je světlá výška požadovaná podle normy EN 81-1 pro záchranný prostor pod klecí (v šachtě). Pokud jde o objem volného prostoru (krychle), jak je popsán v technických

specifikacích výtahu M33v3, bezpečnostní kvádr nad klecí výtahu má větší objem (0,5 m × 0,7 m × 1,0 m) než minimální objem požadovaný podle normy EN 81-1 v případě záchranného prostoru nad klecí (0,5 m × 0,6 m × 0,8 m) i záchranného prostoru pod klecí (0,5 m × 0,6 m × 1,0 m). Ze studie provedené technologickým střediskem specializujícím se na inovace výrobků, postupů a služeb, které se nazývá IK4-Ikerlan (dále jen „studie IK4-Ikerlan“), již si vyžádala společnost Orona a zaslala ji Komisi dne 15. března 2016 vyplývá, že všichni zkoušení pracovníci údržby (reprezentativní vzorek odpovídající obvyklému rozmanitému složení personálu údržby, ve věku 18 až 65 let, mužského pohlaví) se do krychle nad kabinou výtahu vešli, zatímco v případě krychle o rozměrech podle normy EN 81-1 tomu tak nebylo.

- (28) Podle připomínek společnosti Orona ze dne 18. května 2016 a jak je popsáno v technických specifikacích zasláných německému orgánu před přijetím vnitrostátního opatření, výtah M33v3 obsahuje řadu dalších a specifických bezpečnostních prvků, které podstatně vylučují lidskou chybu. Mezi tyto prvky patří nejen přídavná brzda, což je bezpečnostní komponenta, jež obdržela certifikát EU přezkoušení typu, ale i řada jiných bezpečnostních komponent, které v souhrnu činí výtah ještě bezpečnějším, než jsou výtahy navržené v souladu s normou EN 81-1. V této souvislosti výtah obsahuje i) varovný znak uvádějící, že na střeše klece smí být pouze jedna osoba a že správnou bezpečnostní polohou zabráňující riziku sevření je ulehnutí osoby; ii) bezpečnostní komponentu pro vypnutí běžného provozu, pokud někdo vstoupí na střechu výtahové klece (detekční spínač), k zabránění tomu, aby se klec při vstupu na střechu výtahu rozjela vzhůru; iii) kontrolní systém, který, je-li zjištěn vstup do šachty, udržuje výtah v nehybnosti, dokud inspekční spínač na horní části klece není zapnut do inspekčního režimu; iv) další inspekční koncový bezpečnostní spínač, který pohyb výtahu zastaví, jakmile je klec ve vzdálenosti 1,8 m od stropu šachty; v) další konečný koncový spínač, který zabráňuje pohybu klece; a vi) teleskopické zábradlí, které brání běžnému provozu, není-li zábradlí zcela zasunuto, a zabráňuje inspekčnímu provozu, pokud není zábradlí zcela vysunuto.
- (29) Společnost Orona ve svých připomínkách ze dne 18. května 2016 uvedla, že německý orgán ve vnitrostátním opatření tvrdí, že technikovi na střeše klece by zaujetí polohy vleže, která je nezbytná k zajištění bezpečnosti ve výtahu, trvalo „mnohem déle“ na rozdíl od skrčené polohy. Společnost Orona uvádí, že toto tvrzení nebylo podloženo žádnými důkazy, které by německý orgán předložil, a že potřeba zaujetí bezpečné polohy není specifickým požadavkem podle směrnice 95/16/ES. A dále bylo po schůzce mezi německým orgánem a společností Orona konané dne 15. prosince 2015 v souladu s vnitrostátním opatřením dohodnuto, že společnost Orona provede některé další zkoušky s cílem podpořit bezpečnou konstrukci výtahu M33v3. Zvláštní důraz byl kladen na vliv velikosti střechy výtahu na reakční dobu. Studie IK4-Ikerlan v této souvislosti zjistila, že poloha pracovníka údržby a velikost výtahu M33v3 není faktor ovlivňující reakční dobu. Kromě toho je prokázáno, že na reakční dobu nemá vliv věk a index tělesné hmotnosti. Studie IK4-Ikerlan dále dospěla k závěru, že skutečnost, že reakční doba pro zaujetí polohy ve dřepu ve výtazích podle normy EN 81-20 činila v průměru pouze 1,26 sekundy, neovlivňuje konkrétní potenciální riziko, jelikož tento časový rozdíl odpovídá pouhým 0,9 m při inspekční rychlosti 0,6 m/s. Rozdílné reakční doby by mohly mít význam pouze v případě selhání bezpečnostního systému, například systému přídavné brzdy. Při tomto scénáři by však na rozdíl ve výšce nezáleželo, jelikož nehoda by měla fatální následky v případě výtahu M33v3 i výtahu splňujícího harmonizované normy.
- (30) Pokud jde o časový aspekt, společnost Orona uvedla, že jak je popsáno v technické dokumentaci, střecha klece výtahu M33v3 je plochá a bez překážek a že díky tomu může pracovník údržby zaujmout bezpečnou polohu rychleji ulehnutím na střechu. Společnost Orona zejména poukázala na to, že na střeše klece výtahu, který je v souladu s normou EN 81-1, se nachází mnoho komponent zasahujících do prostoru pro polohu vleže, například lana a jejich příslušenství, což může čas pro zaujetí bezpečné polohy vleže prodloužit. Společnost Orona dále zdůraznila, že norma EN 81-1 uvádí pouze to, že bezpečnostní prostor musí být dosažitelný z pracovního prostoru. Ve výtahu M33v3 se však pracovní prostor shoduje s bezpečnostním prostorem, což znamená, že pokud se něco pokazí a osoba musí zaujmout polohu vleže, nachází se tato osoba již ve správném prostoru, což snižuje čas potřebný k zaujetí bezpečné polohy. Rozdíly v technických specifikacích (a sice překážky na střeše klece a přístup k bezpečnostnímu prostoru) mezi výtahem M33v3 a výtahem, který je v souladu s normou EN 81-1, byly dále vysvětleny v dopise společnosti Orona Komisi ze dne 20. ledna 2016 a v její elektronické zprávě zasláné Komisi ze dne 12. července 2019.

- (31) Pokud jde o selhání brzd, ústav Liftinstituut v dopise zaslaném společnosti Orona dne 21. dubna 2015 vysvětlil, že selhání brzd by u každého výtahu vedlo k nekontrolovatelnému pohybu prázdné výtahové klece vzhůru, což by při krátké jízdní vzdálenosti vyvolalo rychlost, při které výtahová klec vyskočí do volného prostoru, který má zabránit riziku sevření osoby mezi střešou výtahové klece a stropem šachty, tj. klec výtahu pokračuje v pohybu šachtou vzhůru i přesto, že vyvažovací závaží narazí do nárazníků. V případě výtahu s jmenovitou rychlostí 1 m/s by horní část šachty o výšce 1 m, jak je požadováno v normě EN 81-1, bylo dosaženo skokem, při kterém by klec výtahu nekontrolovatelně urazila pouze vzdálenost 4 m, jinými slovy, stačí jen krátká jízdní vzdálenost. Nezůstal by žádný volný prostor, což znamená sevření osoby na střeše klece s fatálními následky. Skutečnost, že stačí jen krátká jízdní vzdálenost ke zrychlení výtahu na rychlost přesahující 115 % jeho jmenovité rychlosti, znamená, že nárazníky se pravděpodobně zhroutí, protože jejich neporušenost při rychlostech přesahujících 115 % jmenovité rychlosti není zaručena (norma EN 81-1 vyžaduje, aby nárazníky odolávaly nárazu způsobenému rychlostí nejvýše 115 % jmenovité rychlosti).
- (32) Společnost Orona dále uvedla, že poskytovaný volný prostor (svislá vzdálenost 0,5 m) a časový aspekt v každém případě nejsou pro porovnání úrovně bezpečnosti mezi výtahem M33v3 a technickými specifikacemi stanovenými v normě EN 81-1 podstatné. Jak bylo vysvětleno v e-mailu společnosti Orona německému orgánu ze dne 22. dubna 2015, který obsahoval stanovisko vyjádřené organizací Liftinstituut v jejím dopise ze dne 21. dubna 2015, riziko sevření by nastalo pouze v případě selhání brzdy. Společnost Orona došla k závěru, že pokud k tomu dojde, riziko sevření nezabrání ani konstrukce výtahu M33v3, ani konstrukce výtahu, který je v souladu s normou EN 81-1.
- (33) Ve svých připomínkách zaslaných Komisi dne 12. července 2019 společnost Orona uvedla, že přídavný brzdový systém výtahu M33v3 je v každém případě mnohem bezpečnější než brzdový systém výtahu, který je v souladu s normou EN 81-1, což je skutečnost, kterou německý orgán uznal ve svých připomínkách ze dne 28. května 2019. Pravděpodobnost selhání brzdy výtahu u výtahu M33v3 je na rozdíl od výtahu, který je v souladu s normou EN 81-1, krajně nepravděpodobný případ, protože brzda je bezpečnostní komponentou, jež obdržela certifikát EU přezkoušení typu, na ochranu před neúmyslným pohybem klece a na ochranu před pohybem klece vzhůru. Je proto mnohem méně pravděpodobné, že by selhání brzdy výtahu M33v3 vedlo k situaci, ve které by nějaká osoba mohla být nucena využít bezpečný únikový prostor na střeše klece náhle a neúmyslně.
- (34) Společnost Orona také uvedla, že obavy německého orgánu se v roce 2015 soustředily na otázku rizika. Společnost Orona poskytla německému orgánu dne 16. února 2015, tj. devět měsíců před přijetím vnitrostátního opatření, posouzení rizik, který provedla podle normy ISO/DIS 14798 ⁽⁶⁾ (dále jen „posouzení rizik“). Posouzení rizik dospělo k závěru, že vzhledem k ochranným opatřením, jež společnost Orona zavedla, je výtah M33v3 bezpečný a není třeba přijímat další opatření ke snížení rizik, neboť na základě pravděpodobnosti vzniku újmy (na škále A až F, kde stupeň F je nejméně pravděpodobný) a stupně závažnosti zranění (na škále 1 až 4, přičemž stupeň 4 je nejmenší zranění) byl získán výsledek „2F“.
- (35) V posouzení rizik je zejména vyvozen závěr, že pravděpodobnost selhání brzdy (jako bezpečnostní komponenty, která obdržela certifikát EU přezkoušení typu) je tak malá, že úroveň tohoto rizika je přijatelná. Společnost Orona uvedla, že při analýze rizik není obvyklé posuzovat selhání bezpečnostních komponent, které obdržely certifikát EU přezkoušení typu, a to z důvodu jejich vlastní vysoké úrovně bezpečnosti.
- (36) Jak vyplývá ze závěrů posouzení rizik, mezi výtahem M33v3 a výtahy, které jsou v souladu s harmonizovanými normami, neexistuje žádný rozdíl. Teoretický scénář selhání brzd končí pro postiženého technika v důsledku neomezeného sevření nevyhnutelně usmrcením, takže není důležité, zda záchranný prostor nad klecí činí 0,5 m, nebo 1 m.
- (37) V připomínkách ze dne 18. května 2016 zaslaných Komisi pak společnost Orona zdůrazňuje, že směrnice 95/16/ES nevyžaduje úplné vyloučení jakéhokoli možného rizika – což je prostě nemožné –, ale vyžaduje pouze soulad se základními požadavky, které jsou v této směrnici stanoveny a které jsou zajištěny harmonizovanými normami nebo rovnocennými bezpečnostními opatřeními. Společnost Orona dále uvedla, že musí být prokázáno, že tato rovnocenná bezpečnostní opatření jsou stejně bezpečná jako opatření zohledněná v harmonizovaných normách, což nepředstavuje stejnou míru dokazování jako prokázání toho, že riziko vůbec neexistuje.

⁽⁶⁾ ISO 14798, výtahy, pohyblivé schody a pohyblivé chodníky – Metodika posuzování a snižování rizika, mezinárodní norma, první vydání 01-03-2009.

3. POSOUZENÍ

- (38) Komise zhodnotila vnitrostátní opatření na základě rozsáhlých konzultací se všemi zúčastněnými stranami.
- (39) Ustanovení čl. 2 odst. 1 směrnice 95/16/ES ve znění platném v době přijetí vnitrostátního opatření vyžadovalo, aby členské státy přijaly veškerá nezbytná opatření, aby výtahy, na které se tato směrnice vztahuje, byly uváděny na trh a do provozu pouze za podmínky, že nemohou ohrozit bezpečnost a zdraví osob nebo případně bezpečnost majetku, jsou-li řádně namontovány, udržovány a užívány v souladu s předpokládaným účelem.
- (40) Článek 3 směrnice 95/16/ES stanovil, že výtahy, na které se tato směrnice vztahuje, musí splňovat základní požadavky.
- (41) Ustanovení čl. 7 odst. 1 směrnice 95/16/ES vyžadovalo, aby členský stát, který zjistí, že by výtah mohl ohrozit bezpečnost osob, případně majetku, přijal veškerá vhodná opatření pro jeho stažení z trhu nebo pro zákaz jeho uvádění na trh nebo do provozu či omezení jeho volného pohybu. Ze druhého pododstavce uvedeného článku vyplývá, že členský stát měl neprodleně uvědomit Komisi o každém takovém opatření s uvedením důvodů svého rozhodnutí, a zejména se sdělením, zda byla nehoda způsobena zanedbáním plnění základních požadavků, nesprávným použitím norem, nebo nedostatky v samotných normách.
- (42) Ustanovení čl. 8 odst. 2 směrnice 95/16/ES vyžadovalo, aby byl výtah před uvedením na trh podroben posouzení shody provedenému oznámeným subjektem.
- (43) Základní požadavky byly stanoveny v bodu 2.2 přílohy I směrnice 95/16/ES, jenž stanovil, že výtah musí být navržen a vyroben tak, aby zabraňoval riziku sevření osob, je-li klec v některé z koncových poloh, a že| tento požadavek má být splněn volným prostorem nebo únikovým prostorem v oblasti koncových poloh.
- (44) V souladu s čl. 5 odst. 2 směrnice stanovila norma EN 81-1 v době, kdy byl výtah M33v3 uváděn na trh, předpoklad shody s bodem 2.2 přílohy I směrnice 95/16/ES.
- (45) Společnost Orona k dosažení shody se základními požadavky nevycházela z harmonizovaných norem. Místo toho společnost Orona předložila německému orgánu alternativní technické řešení, kterému udělil certifikát ústav Liftinstituut postupem EU přezkoušení typu a které Liftinstituut dále vysvětlil v dopise německému orgánu ze dne 12. listopadu 2014. Ačkoli se minimální volný prostor v horní části šachty odchyluje od požadavků stanovených v bodu 5.7.1.1 písm. a) normy EN 81-1, podle certifikátu EU přezkoušení typu NL12-400-1002-035-30 rev.2, vydaného ústavem Liftinstituut, volný prostor na střeše klece je větší minimální volný prostor (pravouhlý objem), než jaký je požadován jako minimální volný prostor ve výtahové šachtě podle normy EN 81-1, aby se zabránilo riziku sevření v krajních polohách klece. Ústav Liftinstituut v dopise ze dne 12. listopadu 2014 uvedl, že v případě proklouznutí lan při pokračujícím otáčení hnací kladky směrem vzhůru bude tento volný prostor zajištěn pevně zabudovaným nárazníkem vyvažovacího závaží. Tento oznámený subjekt dále uvedl, že rozměry volného prostoru u výtahu společnosti Orona, které jsou alternativou k rozměrům stanoveným v normě EN 81-1, jsou také slučitelné se základními požadavky, když spolehlivé další prvky poskytují větší dočasný prostor o rozměrech, které splňují požadavky norem EN 81-1 a EN 81-21, pod podmínkou, že riziko sevření je vždy pokryto trvale dostupným volným prostorem. Tyto další prostředky, zajišťující větší dočasný prostor, zahrnují tři hlavní prvky. Za prvé, použití dvou dalších bezpečnostních kontaktů, které působí přímo v bezpečnostním okruhu výtahu a které jsou v zájmu větší spolehlivosti kontrolovány systémem měření polohy výtahu. Za druhé, spolehlivou přídavnou brzdu, která obdržela certifikát EU přezkoušení typu jako bezpečnostní komponenta pro ochranu jak před neúmyslným pohybem klece, tak i před nadměrnou rychlostí klece při stoupání, která dosáhne skutečného zastavení výtahu. Za třetí, kontrola přístupu na střechu klece, která přímo přeruší běžný provoz výtahu, když nějaká osoba přes kterékoli šachetní dveře vstoupí na střechu klece.
- (46) V souladu s čl. 8 odst. 2 bodem ii) směrnice 95/16/ES a přílohou V uvedené směrnice ústav Liftinstituut zjistil a ověřil (⁷), že spolehlivost ochranného systému, pokud jde o riziko sevření osoby na střeše klece, je prokázána EU přezkoušením typu pro výtah M33v3 a je přinejmenším stejná v porovnání s výtahem, který splňuje požadavky normy EN 81-1. Výtah M33v3 se odchyluje pouze od svislých rozměrů volného prostoru stanovených v bodu 5.7.1.1 písm. a) normy EN 81-1. Společnost Orona se řídila postupem EU přezkoušení typu stanoveným v části

(⁷) Certifikát EU přezkoušení typu NL12-400-1002-035-30 rev.2.

B přílohy V směrnice 95/16/ES. Při tomto postupu společnost Orona vysvětlila, jak jsou alternativní technická řešení rovnocenná požadavkům normy EN 81-1. Certifikát EU přezkoušení typu vydaný ústavem Liftinstituut navazuje na písemné stanovisko skupiny NB-L, které stanoví obecná technická kritéria pro to, jak mohou výtahy s rozměry volného prostoru odchýlnými od bodu 5.7 normy EN 81-1 přesto být v plném souladu se základními požadavky stanovenými ve směrnici 95/16/ES.

- (47) V souladu s čl. 8 odst. 2 bodem ii) směrnice 95/16/ES a bodem 4 přílohy VI této směrnice organizace TÜV SÜD vydala certifikát o závěrečné inspekci, potvrzující, že výtah splnil požadavky stanovené ve směrnici 95/16/ES po provedení odpovídajících zkoušek a kontrol výtahu předtím, než měl být uveden na trh.
- (48) Podle německého orgánu technické řešení, které poskytla společnost Orona, nevyhovuje základním požadavkům, a to hlavně proto, že výtah se odchyluje od normy EN 81-1 v tom, že poskytuje svislou vzdálenost od střechy klece ke stropu šachty pouze 0,5 m, a nikoli 1 m. Německý orgán má za to, že toto neposkytuje dostatečný čas k tomu, aby osoba zaujala bezpečnou polohu v případě, že jiná preventivní opatření nezastaví výtah ve větší vzdálenosti. Německý orgán však ve vnitrostátním opatření konkrétně neurčil, ve kterých případech by svislá vzdálenost u výtahu M33v3 činila 0,5 m, a tedy ve kterých případech může vzniknout riziko sevření osoby.
- (49) Podle německého orgánu alternativní technické specifikace použité společností Orona nezajišťují rovnocennou úroveň bezpečnosti, protože ačkoli snižují pravděpodobnost nehody (klec výtahu se neúmyslně pohybuje do nejvyšší krajní polohy), stupeň závažnosti možných úrazů je v důsledku snížení minimálního vertikálního prostoru na polovinu jasně zvýšený. Osoba na střeše výtahové klece může v případě potřeby zajistit svou bezpečnost ulehnutím ve zbývajícím únikovém prostoru, avšak k tomu je zapotřebí více času než v případě výtahu, který odpovídá harmonizovaným normám.
- (50) Pokud jde o volný prostor nebo únikový prostor, německý orgán je toho názoru, že norma EN 81-1 vyžaduje svislou vzdálenost 1 m v celém volném prostoru nebo únikovém prostoru od střechy klece ke stropu šachty. Společnost Orona, ústav Liftinstituut a Komise, která se v tomto ohledu řídí výsledky nezávislé studie, však tuto skutečnost zpochybňují. Jelikož však německý orgán nepovažuje za neslučitelnou se základními požadavky samotnou svislou vzdálenost 0,5 m, ale čas, který je zapotřebí k zaujetí bezpečné polohy, prvek svislé vzdálenosti jako takový nemusí být dále podrobně zkoumán, pokud jde o výklad požadavků normy EN 81-1.
- (51) Co se týče volného prostoru nebo únikového prostoru ve výtahu M33v3, jakmile je výtah v inspekčním režimu, má technik minimální pracovní prostor 1,8 m (horní záchranný prostor). Německý orgán však během fáze konzultací Komise označil tři potenciální příčiny nehody ve výtahu, které by při jeho správné funkci mohly vést ke snížení svislé vzdálenosti na 0,5 m, a nikoli na 1,8 m. Z těchto tří příčin společnost Orona uznává pouze příčinu „selhání brzdy“. Avšak i v tomto případě má společnost Orona za to, že selhání brzdy je velmi nepravděpodobné. Pokud jde o příčinu „lidská chyba“, německý orgán při přijetí vnitrostátního opatření neval tuto příčinu v úvahu. Společnost Orona v této souvislosti ve svých připomínkách ze dne 15. ledna 2019 vysvětlila, že neexistuje žádný důvod pro to, aby kvalifikovaný servisní inženýr jel s výtahem běžnou provozní rychlostí, a nikoli rychlostí v režimu údržby. K tomu, aby inženýr údržby mohl vykonávat svou práci, je mimořádně důležité, aby měl nad pohybem klece plnou kontrolu. Je-li výtah v běžném provozním režimu, není možné výtah zastavit k provedení činnosti údržby v žádném jiném místě než v místě určeném pro vstup a výstup. V bodu 0.3.8 normy EN 81-1 je v každém případě uvedeno, že se předpokládá, že pracovníci údržby jsou instruováni a pracují podle pokynů, což znamená, že jízda s výtahem běžnou provozní rychlostí není reálně předvídatelná. Nezávislá studie kromě toho považuje za krajně nepravděpodobné, že by personál údržby úmyslně obcházel bezpečnostní prvky popsané v provozních pokynech.
- (52) Pokud jde o třetí potenciální příčinu uvedenou německým orgánem, která by mohla vést ke snížení svislé vzdálenosti na 0,5 m v důsledku potenciálního selhání koncového spínače, společnost Orona ve svých připomínkách ze dne 18. května 2016 vysvětlila, že technik se postaví na střechu klece, na ovladači řádně zapne inspekční režim, a tím přebírá nad výtahem výlučnou kontrolu. Poté technik vyjede s klecí směrem k nejvyšší části šachty. Kontrolní systém může selhat. V důsledku tohoto selhání výtah pokračuje v pohybu, avšak pouze rychlostí 0,6 m/s (inspekční rychlost). Dokonce ani v případě nekontrolovatelného pohybu vzhůru by nebyla překročena rychlost 1 m/s (rychlost

běžného režimu). Možnost, aby technik v případě nebezpečí výtah pomocí dvou nouzových koncových odpojení na ovladači okamžitě zastavil, zůstává nezměněna. Dokonce i když technik z nejjistitelných důvodů neaktivuje nouzové zastavení, konečný koncový spínač zajistí, že se výtah zastaví s minimálním volným prostorem 1 m, bez rizika sevření osoby. Proto i v tomto případě je celková pravděpodobnost vážného úrazu ve výtahu M33v3 blízka nule a riziko je stejné jako ve výtahu, který je v souladu s normou EN 81-1. Z uvedených důvodů nelze lidskou chybu a selhání koncového spínače považovat za příčiny, jež vedou k tomu, že se svislá vzdálenost sníží na 0,5 m, a nikoli na 1,8 m při správné funkci výtahu M33v3.

- (53) Pokud jde o úplné selhání brzdového systému, brzda je mechanické bezpečnostní zařízení, které obdrželo certifikát EU přezkoušení typu jako bezpečnostní komponenta pro zabránění nekontrolovatelnému pohybu klece vzhůru. Brzda je monitorovaná, přídavná bezpečnostní brzda a každá brzda má dostatečnou sílu, aby sama výtah zastavila. Oba brzdové obvody brzdí, jsou-li aplikovány pružiny, tj. v aktivovaném provozním stavu je elektromagnetická brzda otevřená. V případě nepředvídatelných výpadků elektrického proudu se oba brzdové obvody, aktivované silou pružin, automaticky uzavřou, což spolehlivě zajišťuje zastavení na místě nebo dynamické zpomalení pohybující se výtahové klece v jakékoli provozní situaci. Úplné selhání brzdového systému ve výtahu M33v3 je proto téměř nemožné.
- (54) Skupina NB-L dále uvedla, že kritéria pro přijatelný volný prostor rovnocenná kritériím stanoveným v bodu 5.7 normy EN 81-1 jsou založena na kombinaci volného svislého prostoru, objemu volného prostoru (krychle) a integrace těchto prostorů do prostorové oblasti.
- (55) Pokud jde o čas, který je zapotřebí k zaujetí bezpečné polohy, podle vnitrostátního opatření při svislé vzdálenosti 0,5 m vzniká riziko sevření osoby způsobené nedostatečným časem k zaujetí bezpečné polohy. Jak bylo však vysvětleno v 32. bodu odůvodnění, volný prostor nebo únikový prostor u výtahu M33v3 by měl svislou vzdálenost 0,5 m pouze v případě selhání brzdy. Jelikož společnost Orona poskytla německému orgánu toto technické vysvětlení před přijetím vnitrostátního opatření, konkrétně ve své elektronické zprávě ze dne 22. dubna 2015, bude dále zkoumán pouze scénář se selháním brzd.
- (56) Úroveň bezpečnosti, kterou zajišťují technické specifikace v normě EN 81-1 a výtah M33v3, je možné porovnat pouze posouzením stejného scénáře u výtahu, který je v souladu s normou EN 81-1, a u výtahu M33v3. To znamená, jak bylo vysvětleno výše, že jediným scénářem, který je možné zvážit při posuzování rizika sevření osoby, je případ, ve kterém selžou brzdy u obou výtahů. Na základě důkazů poskytnutých společností Orona německému orgánu před přijetím opatření, a zejména na základě dopisu ústavu Liftinstituut společnosti Orona ze dne 21. dubna 2015, pokud selžou brzdy, rychlost volného zrychlování na vzdálenost pouhých několika metrů by již znamenala, že jízdní rychlost výtahu by u obou výtahů znemožnila, aby nárazníky klec výtahu zastavily, a pravděpodobně by způsobila zhroucení nárazníků. V tomto případě by klec narazila na strop šachty a sevřela kohokoli, kdo by byl na střeše klece, bez ohledu na svislou vzdálenost, která je k dispozici. Jak vysvětlil ústav Liftinstituut ve svém dopise, selžou-li brzdy, riziko sevření existuje u obou výtahů, jelikož pravděpodobnost, že únikový prostor by mohl nehodě zabránit, je velmi malá, a to bez ohledu na čas, který je zapotřebí k zaujetí určité polohy na střeše klece. V této souvislosti německý orgán v elektronické zprávě ze dne 28. května 2019 zaslané Komisi uvedl, že při selhání brzd není možné zastavit ani výtah M33v3, ani výtah, který je v souladu s normou EN 81-1 a že možné selhání nárazníků je stejně pravděpodobné u obou výtahů.
- (57) Lze proto dospět k závěru, že časový aspekt, a sice čas potřebný pro zaujetí bezpečnostní polohy v souvislosti se svislou vzdáleností na střeše klece, z hlediska zabránění riziku sevření nehraje roli.
- (58) Dále, jak vysvětlila společnost Orona a jak německý orgán připustil, přídavná brzda použitá společností Orona u výtahu M33v3, která vždy byla bezpečnostní komponentou, jež obdržela certifikát EU přezkoušení typu, je bezpečnější než brzda použitá u výtahů, které jsou v souladu s technickými specifikacemi stanovenými v normě EN 81-1, které ve většině případů nevyžadují, aby byla brzda bezpečnostní komponentou s certifikátem EU přezkoušení typu.

- (59) Podle článku 3 směrnice 95/16/ES má totiž bezpečnostní komponenta splňovat základní požadavky nebo umožňovat, aby výtahy, ve kterých je namontována, vyhovovaly těmto základním požadavkům. To znamená, že brzdový systém byl podroben postupu důkladného nezávislého posouzení shody podle čl. 8 odst. 1 bodu ii) směrnice 95/16/ES, a že je tudíž opatřen označením CE, které doplňuje posouzení shody celého výtahu. Selhání bezpečnostní komponenty je ve skutečnosti situací bez rizika, neboť je krajně nepravděpodobné, jak uvádí norma ISO 14798, uvedená v 33. bodu odůvodnění. Jelikož selhání brzd je jediným scénářem, ve kterém by bezpečný prostor mezi střešou klece a stropem šachty byl omezen na menší než požadovanou svislou vzdálenost podle normy EN 81-1, a selhání brzdového systému je téměř nemožné, je tento výtah bezpečnější než výtah, který je v souladu s normou EN 81-1, neboť tento výtah nemusí být vybaven přídatnou brzdou, která je bezpečnostní komponentou.
- (60) Pokud jde o zásady zajišťování bezpečnosti, za prvé, německý orgán ve vnitrostátním opatření na tyto zásady neodkazoval. Za druhé, zásady zajišťování bezpečnosti nejsou abstraktním pojmem, ale jsou spojeny se základními požadavky na ochranu zdraví a bezpečnost a úroveň technického vývoje v době, kdy byl výtah uveden na trh. To znamená, že rizika, která výtah představuje, musí řešit výrobce, který tyto prvky zvažuje. Za třetí, zásady zajišťování bezpečnosti musí být považovány za stejně použitelné na každý výtah. V tomto případě jediným scénářem, který bylo možné zvažovat za účelem porovnání úrovně bezpečnosti, je selhání brzd a riziko tohoto selhání je u výtahu M33v3 krajně nepravděpodobné na rozdíl od výtahu, který je v souladu s normou EN 81-1.
- (61) Pokud jde o rizika, která nesouvisí s brzdovým systémem, vedle posouzení rizik provedeného společností Orona a jeho závěrů nezávislá studie obsahuje posouzení rizik na základě normy EN 81-1 a na základě technického řešení použitého u výtahu M33v3 s cílem porovnat úroveň bezpečnosti dosahovanou výtahem M33v3 a výtahem, který je v souladu s normou EN 81-1, pokud jde o riziko sevření. Porovnání míry rizika sevření při uplatnění opatření uvedených v normě EN 81-1 a při uplatnění alternativních opatření zajištěných společností Orona u výtahu M33v3 vedlo v nezávislé studii k závěru, že pokud je výtah řádně udržován, „alternativní opatření zajištěná společností Orona dosahují úrovně bezpečnosti, která značně převyšuje úroveň bezpečnosti, kterou zajišťuje uplatňování normy EN 81-1“⁽⁸⁾. Nezávislá studie navíc dospěla k závěru, že i ve vysoce nepravděpodobném případě nesprávného použití výtahu (v důsledku úmyslného odchýlení pracovníků údržby od pokynů pro údržbu) výtah „rozhodně dosahuje přinejmenším stejné úrovně bezpečnosti jako norma“⁽⁹⁾.

4. ZÁVĚR

- (62) Na základě analýzy uvedené ve 38. až 60. bodu odůvodnění a s ohledem na výsledky nezávislé studie, která tuto analýzu potvrzuje, lze dospět k závěru, že výtah M33v3 byl v souladu se základními požadavky. Úroveň bezpečnosti, jíž výtah M33v3 dosahuje, je přinejmenším rovnocenná úrovni bezpečnosti výtahu, který je v souladu s normou EN 81-1, což v době uvedení výtahu M33v3 na trh poskytovalo předpoklad shody. Vnitrostátní opatření proto nelze považovat za důvodné,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Opatření přijaté Německem, které přijal Ústřední orgán spolkových zemí pro bezpečnostní technologie dne 26. listopadu 2015 a bylo oznámeno Komisi dne 10. března 2016, s cílem zakázat uvedení na trh modelu výtahu M33v3, vyráběného společností Orona Sociedad Cooperativa v Hernani ve Španělsku, není důvodné.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno členským státům.

⁽⁸⁾ Úkol 3 – „Srovnávací analýza technických specifikací příslušných harmonizovaných norem“, bod 7.1.1.

⁽⁹⁾ Úkol 3 – „Srovnávací analýza technických specifikací příslušných harmonizovaných norem“, bod 7.1.2.

V Bruselu dne 24. března 2021.

Za Komisi
Thierry BRETON
člen Komise
