

Název pracoviště **Jihomoravský kraj**
Osoba Ing. Rostislav Snovický,
vedoucí odboru dopravy

Ulice Žerotínovo nám. 3
PSČ, Město 601 82 Brno

Název pracoviště **ŠKODA TRANSPORTATION a.s.**
Útvar Realizace

Osoba [REDACTED]
Ulice Emila Škody 2922/1
PSČ, Město 301 00 Plzeň

V Plzni dne 30. června 2022

Vážený pane vedoucí,

v příloze si Vám dovoluujeme předložit studii „Posouzení vlivu vis maior na zpoždění dodávek vlaků pro Jihomoravský kraj“, vypracovanou společností PricewaterhouseCoopers Česká republika, s.r.o., („Zpráva“), která obsahuje posouzení vlivu některých projevů události vyšší moci, COVID-19, na výrobu 31 vlakových souprav s označením EMU 310 (projekt 18Ev) a 6 vlakových souprav s označením EMU 140 (projekt 19Ev), a která byla aktualizována na základě výsledků naší osobní schůzky konané dne 23. května 2022.

K předkládané Zprávě je předně třeba uvést, že byla zpracovávána v období březen-červen 2022 a analyzuje tak v minulosti nastalé konkrétní projevy pandemie COVID-19 na výrobní proces vlakových souprav s odstupem času (pohled *ex post*). V tom spočívá zásadní rozdíl mezi Zprávou a informacemi týkajícími se projevů pandemie COVID-19, obsaženými v jednotlivých monitorovacích zprávách vydávaných průběžně během realizace projektu (pohled *ex ante*). Na první pohled se tak může jevit, že Zpráva a tyto monitorovací zprávy obsahují v některých případech rozporné údaje o aktuálním stavu výrobního procesu, resp. odlišnou kvantifikaci délky prodloužení způsobenou projevy pandemie COVID-19. Tento rozpor je však pouze zdánlivý, a je primárně důsledkem rozdílného časového okamžiku vzniku Zprávy a příslušných monitorovacích zpráv, resp. množství informací dostupných k datu jejich vzniku.

Monitorovací zprávy byly zpracovávány průběžně, na měsíční bázi, a vycházely z informací dostupných v místě a čase jejich zpracování; ty byly velmi často nekonkrétní či neúplné (zejména ve vztahu ke konkrétnímu vlivu pandemie COVID-19 na plnění poddodavatelů), situace se ohledně projevů pandemie COVID-19 vyvíjela v čase velmi dynamicky (míra nemocnosti, karanténní opatření, opatření orgánů veřejné moci apod.) a její konkrétní dopady bylo možné v daném místě a čase pro účely monitorovacích zpráv v některých případech reálně pouze odhadovat.

1/4

Rovněž platí, že jednotlivé monitorovací zprávy byly zpracovávány izolovaně na úrovni detailních kroků výroby (jednotlivých vagonů) a nemusely tak vždy zohledňovat celkový stav na úrovni dané fáze výrobního procesu jako celku (tj. na úrovni celých vlakových souprav). Zpráva naopak analyzuje dopady projevů pandemie COVID-19 na výrobní proces na úrovni celých vlakových souprav, tak jak vyžaduje Kupní smlouva na pořízení nových železničních elektrických jednotek ze dne 20. prosince 2019 („**Smlouva**“). Kvantifikace provedená ve Zprávě tedy vychází z retrospektivní analýzy již nastalých skutečností a její zpracovatelé měli k dispozici i výrazně komplexnější a detailnější informace, umožňující ucelený pohled na všechny relevantní projevy pandemie COVID-19 na výrobní proces jako celek a rovněž tak výrazně přesnější kvantifikaci prodloužení.

Dále bychom rádi zdůraznili, že Zpráva byla vyhotovena, resp. aktualizována ke dni 30. června 2022 a zohledňuje tak pouze skutečnosti nastalé nejpozději k tomuto datu, tj. zejména v minulosti nastalé konkrétní projevy pandemie COVID-19. Vzhledem k tomu, že výrobní proces stále probíhá, je stejně tak možné, že v budoucnu, ve zbývajících fázích výrobního procesu (tj. do předpokládaného data dodání souprav nejpozději do jara 2023) nastanou další skutečnosti, které mohou mít vliv na harmonogram výroby a které nejsou logicky ve Zprávě jakkoliv reflektovány.

Celkové výsledné zpoždění vyčíslené ve Zprávě, vyvolané dopady jednotlivých projevů posuzované události vyšší moci, pandemie COVID-19, pak vychází z původně plánovaného harmonogramu výroby. Je tedy možné, že ve zbývajících fázích výrobního procesu se nám podaří přijmout další opatření vedoucí ke zefektivnění, resp. urychlení výroby oproti aktuálnímu harmonogramu a výsledné zpoždění vyvolané již nastalými dopady jednotlivých projevů pandemie COVID-19 bude kratší, než předpokládá Zpráva. Rovněž tak však nelze vyloučit, že ve zbývajících částech výrobního procesu nastanou další skutečnosti, které budou mít negativní vliv na jeho průběh, ať již kvantifikovatelné jako vyšší moc (např. válečný konflikt, požár, další pandemická vlna) či nikoli (např. prodloužení subdodavatelů s dodávkami komponent nezpůsobené zásahem vyšší moci) a které povedou v konečném důsledku k delšímu zpoždění, než předpokládá Zpráva. O veškerých takových skutečnostech majících vliv na termín dodání vlakových souprav Vás budeme samozřejmě bezodkladně informovat.

Konečně považujeme za vhodné uvést, že jsme si vědomi skutečnosti, že Jihomoravský kraj v návaznosti na závěry obsažené ve Zprávě bude žádat Ministerstvo dopravy jako Řídící Orgán Operačního programu Doprava („**OPD**“) o prodloužení fyzické realizace projektu/prodloužení období způsobilosti výdajů. V této souvislosti je vhodné zdůraznit, že účelem Zprávy je prokázat, že ve Zprávě uvedené události naplňují znaky institutu vyšší moci, jak je chápán v právním řádu České republiky, tak znaky okolností vylučujících odpovědnost dle Smlouvy, resp. že v důsledku existence těchto okolností vylučujících odpovědnost dochází k prodloužení doby plnění dle Smlouvy a Jihomoravskému kraji nevzniká nárok ani na zaplacení smluvní pokuty ani nárok na náhradu škody. Zpráva (společně s právním stanoviskem „Pojetí vyšší moci z pohledu práva“ vyhotoveným advokátní kanceláří PricewaterhouseCoopers Legal s.r.o., advokátní kancelář) byla tedy primárně zpracována k prokázání naplnění podmínek článku XI. Smlouvy a nikoli pro účely dotačních vztahů upravených jiným právním rámcem, nicméně jsme toho názoru, že Zpráva bude sloužit jako klíčový a způsobilý podklad pro podání, resp. odůvodnění příslušné žádosti Ministerstvu dopravy.

Je nám rovněž známo, že Ministerstvo dopravy v reakci na výskyt COVID-19 a vyhlášený nouzový stav v ČR a s ním související opatření zveřejnilo metodické dopisy pro žadatele a příjemce OPD, které mají umožnit zmírnění objektivně vzniklých dopadů COVID-19 na přípravu a realizaci projektů OPD a zabývají se právě možnostmi takového prodloužení. Dle těchto metodických dopisů mohou žadatelé a příjemci OPD žádat o prodloužení příslušných lhůt s odkazem na nouzový stav. Ministerstvo dopravy konkrétně dovodilo, že první a druhý nouzový stav odůvodňují prodloužení období způsobilosti výdajů vždy o 3 měsíce, tj. celkově o 6 měsíců, max. však do 30. června 2023. Konkrétní dopady nouzového stavu nemusí být v principu detailně doloženy, tj. důvodem pro prodloužení je samotná existence nouzového stavu.

Z předkládané Zprávy je však zřejmé, že v daném případě zásah vyšší moci spočíval v celé řadě projevů pandemie COVID-19 na výrobní proces, tj. nikoli pouze nouzového stavu, ale i zpoždění dodávek z důvodu projevů pandemie COVID-19 u subdodavatelů, omezení výrobní kapacity z důvodu nemocnosti aj., přičemž tyto projevy nastávaly i mimo období vyhlášených nouzových stavů.

V daném případě tak nastalo vícero dílčích projevů zásahu vyšší moci - pandemie COVID-19, než kterým jsou vládní opatření v podobě vyhlášení nouzového stavu, která upravují předmětné metodické dopisy. Z tohoto důvodu předmětné metodické dopisy danou situaci plně nepokrývají. Zpráva obsahující komplexní popis všech relevantních projevů pandemie COVID-19, detailní odůvodnění a kvantifikaci zpoždění provedenou nezávislými subjekty však umožňuje zažádat o prodloužení fyzické realizace projektu/prodloužení období způsobilosti výdajů s reálným a přesným vyčíslením dopadů všech projevů pandemie COVID-19 na daný projekt, nikoli pouze jednoho dílčího projevu, tj. nouzového stavu. Na takovou situaci ostatně pamatují i předmětné metodické dopisy, které výslovně umožňují podat standardní žádost o změnu ohledně prodloužení fyzické realizace projektu (a to i o dobu delší než 3 měsíce).

Takováto žádost dle metodických dopisů musí být detailně odůvodněna a musí být zejména doloženy veškeré objektivně vzniklé skutečnosti, které v rámci realizace projektu nastaly a které žadatel nemohl ovlivnit, což předkládaná Zpráva splňuje. Pro úplnost je třeba uvést, že celkový posun doby plnění z důvodu zásahu vyšší moci (ovlivněný více projevy COVID-19 než jen nouzovým stavem) vyplývající ze Zprávy je kratší než maximální lhůta 6 měsíců, shledaná Ministerstvem dopravy jako adekvátní pouze z důvodů vyhlášení nouzového stavu.

Závěrem doplňujeme, že pro účely Vašich jednání s Ministerstvem dopravy jsme připraveni poskytnout veškerou potřebnou součinnost, mj. jsme připraveni se těchto jednání účastnit, budeme-li o to požádáni.

S pozdrav

.....
projektový manažer
ŠKODA TRANSPORTATION a.s.

Přílohy:

- 1) Zpráva (Posouzení vlivu vis maior na zpoždění dodávek vlaků pro Jihomoravský kraj)
- 2) Právní stanovisko (Pojetí vyšší moci z pohledu práva)