

Metodika pro akceleraci



Metodika pro akceleraci

Zpracovatelé:

Klee Consulting s.r.o.

Lukáš Klee, Tomáš Opelka



Řídící výbor ve složení:

za MD Tomáš Čoček



za SFDI Zbyněk Hořelica, Ivo Vykydal, Ondřej Papež



za ŘSD Radek Mátl, Stanislav Krčil, Simona Galousková



za SŽ Karel Švejda



za ŘVČ Jan Bukovský



1. vydání, schváleno Centrální komisí Ministerstva dopravy ČR dne 11. 2. 2020

OBSAH

1	VÝKLAD POJMŮ A ZKRATEK	5
1.1	Seznam a výklad použitých pojmů	5
1.2	Seznam a výklad použitých zkratk	6
2	ÚVOD	7
2.1	Předmět a cíl metodiky	7
2.2	Podklady	7
2.3	Smluvní úprava	8
2.3.1	Zlepšení	8
2.3.2	Variace	9
2.4	Akcelerace z hlediska zásad a podmínek zadávání veřejných zakázek	10
2.4.1	Zásada transparentnosti	10
2.4.2	Podmínky pro změny závazků ze smlouvy na veřejnou zakázku (§ 222 ZZVZ)	10
2.4.3	Vyhrazená změna (§100 ZZVZ)	11
2.5	Akcelerace ve vztahu k harmonogramu stavby	12
2.6	Akcelerace a claim na prodloužení doby	12
2.6.1	Claim na prodloužení doby před akcelerací	12
2.6.2	Claim na prodloužení doby po dohodě o akceleraci	13
2.7	Akcelerace a claim na dodatečnou platbu	13
2.8	Ocenění akcelerace	14
2.8.1	Variace a zlepšení	14
2.8.2	Vzorec a jeho použití	15
2.8.3	Způsob úhrady akcelerace	17
2.9	Způsoby aktivace akcelerace	18
2.10	Akcelerace z hlediska zásad „3E“	19
2.10.1	Ekonomická efektivnost projektu	20
2.10.2	Ztráty v důsledku uzavírek a omezení na pozemních komunikacích	20
2.11	Související úpravy zvláštních podmínek a interních předpisů zadavatele	20

3	ZDROJE A SOUVISEJÍCÍ LITERATURA	21
3.1	Použitá literatura a metodiky	21
3.2	Použité právní předpisy	21

PŘÍLOHA č. 1 – VÁHOVÉ KOEFICIENTY

PŘÍLOHA č. 2 – TABULKY PRO VÝPOČET

1 VÝKLAD POJMŮ A ZKRATEK

1.1 Seznam a výklad použitých pojmů

Červená kniha FIDIC Smluvní podmínky pro výstavbu pozemních a inženýrských staveb projektovaných objednatelem. Obecné podmínky. 1. vydání, 1999. Vydané v českém překladu Českou asociací konzultačních inženýrů (CACE) jako první vydání v roce 2015.

Doba pro dokončení Doba pro dokončení díla ve smyslu Pod-čl. 1.1.3.3 Červené a Žluté knihy FIDIC.

Doba pro uvedení do provozu „Doba pro uvedení do provozu“ je doba pro dokončení díla nebo sekce zhotovitelem v rozsahu nezbytném pro účely uvedení díla nebo sekce do provozu za podmínek stavebního zákona tak, jak je stanovena v Příloze k nabídce (se všemi prodlouženími podle Pod-čl. 8.13 [Prodloužení doby pro uvedení do provozu nebo doby pro splnění postupného závazného milníku]) Zvláštních podmínek, počítaná od data zahájení prací nebo tak, jak je stanoveno v Příloze k nabídce.

Metodika Odkazuje na tuto *Metodiku pro akceleraci u veřejných zakázek na stavební práce financované z rozpočtu SFDI realizované podle smluvních podmínek FIDIC*.

Návrh na zlepšení Písemný návrh zhotovitele na změnu díla splňující předpoklady stanovené v Pod-čl. 13.2 Červené a Žluté knihy FIDIC.

Ocenění akcelerace Částka, která je vyplacena zhotoviteli na základě provedené akcelerace a stanovena v souladu s touto Metodikou.

Postupný závazný milník Milník stanovený v Příloze k nabídce ve smyslu definice Pod-čl. 4.29 Zvláštních podmínek.

Správce stavby Správce zakázky ve smyslu Pod-čl. 1.1.2.4 Červené a Žluté knihy FIDIC.

Variace Nutná změna díla nařízená nebo schválená Správcem stavby ve smyslu Pod-čl. 1.1.6.9 a 13 Červené a Žluté knihy FIDIC.

Zelená kniha FIDIC Smluvní podmínky pro stavby menšího rozsahu. Obecné podmínky. 1. vydání, 1999. Vydané v českém překladu Českou asociací konzultačních inženýrů (CACE) jako první vydání v roce 2015.

Zlepšení Změna díla, která není nutná pro jeho provedení. Zlepšení iniciuje zhotovitel předložením Návrhu na zlepšení podle Pod-čl. 13.2 Červené a Žluté knihy FIDIC, který musí obsahovat stejné údaje jako návrh Variace (Pod-čl. 13.3).

Žlutá kniha FIDIC Smluvní podmínky pro dodávku technologických zařízení a projektování – výstavbu elektro a strojně – technologického díla a pozemních a inženýrských staveb projektovaných dodavatelem. Obecné podmínky. 1. vydání, 1999. Vydané v českém překladu Českou asociací konzultačních inženýrů (CACE) jako první vydání v roce 2015.

Pozn. Slova definovaná v této podkapitole jsou uváděna v následujícím textu velkým písmenem.

1.2 Seznam a výklad použitých zkratk

CBA	Cost-benefit analysis – analýza nákladů a přínosů
ČSN	Česká technická norma
FIDIC	Fédération Internationale Des Ingénieurs-Conseils (Mezinárodní federace konzultačních inženýrů)
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky
PS	Provozní soubor
RPDI	Roční průměr denních intenzit
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SO	Stavební objekt
TP	Technické podmínky
ZRS	Zákon č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv)
ZZVZ	Zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek

2 ÚVOD

2.1 Předmět a cíl metodiky

Předmětem této Metodiky jsou především pravidla pro **ocenění** urychlení provádění díla, nebo jeho části¹⁾ (tzv. Akcelerace) u veřejných zakázek na stavební práce realizovaných podle vzorových smluvních podmínek FIDIC. Metodika analyzuje současnou smluvní a právní úpravu urychlení provádění díla ve vztahu k úpravě veřejných zakázek a formuluje metodický návod pro účastníky výstavby, tedy především zhotovitele, Správce stavby a objednatele, pro postup při posouzení a administraci Akcelerace. **Jejím cílem je stanovit konkrétní pravidla vedoucí k motivaci zúčastněných stran akcelarovat, a to tak, aby postup zadavatele veřejné zakázky v těchto situacích zároveň naplňoval zákonné parametry i kritéria účelnosti, efektivity, hospodárnosti, přiměřenosti a transparentnosti.**

Metodika je určena pro stavební zakázky realizované primárně podle Červené knihy FIDIC, tam, kde je to možné a vhodné, je však analogicky použitelná i pro Žlutou a Zelenou knihu FIDIC, případně i pro smlouvy nerealizované na základě uvedených smluvních podmínek. Je určena pro příjemce finančních prostředků z rozpočtu SFDI – Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správu železnic a Ředitelství vodních cest ČR.

Metodiku je možné využít i pro již probíhající stavby tam, kde je to vhodné.

Z postupu podle této Metodiky může ministr dopravy udělit, na základě předchozí žádosti, výjimku.

2.2 Podklady

- SFDI (Státní fond dopravní infrastruktury). Metodika pro Zlepšení (Value Engineering), červen 2019. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/pravidla-metodiky-a-ceniky/metodiky/>.
- SFDI (Státní fond dopravní infrastruktury). Metodika pro ověřování a kvantifikaci finančních nároků uplatněných ze smluvních závazkových vztahů, 2016. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/pravidla-metodiky-a-ceniky/metodiky/>.
- SFDI (Státní fond dopravní infrastruktury). Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb, 2018. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/pravidla-metodiky-a-ceniky/metodiky/>.
- Technické podmínky 66. Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích, 2018. Dostupné z: <http://www.pjpk.cz/technicke-podminky-tp/>.
- České vysoké učení technické v Praze. Metodika pro stanovení výše bonusu za zkrácení doby pro uvedení silniční stavby do provozu. Koncept vydaný 15.05.2017 v Praze.
- Smluvní podmínky FIDIC: komentář k obecným podmínkám. Smluvní podmínky pro výstavbu, smluvní podmínky pro dodávku technologických zařízení a projektování-výstavbu. Ostrava: CACE – Česká asociace konzultačních inženýrů, 2015.
- KLEE, Lukáš. Smluvní podmínky FIDIC. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2017.

¹⁾ Akcelarovat je možné jakoukoli část díla. Zkrácení realizace takové části díla ovšem musí mít určitý přínos pro objednatele nebo přínos celospolečenský (např. zkrácení výluk, dopravního omezení, zlepšení dopravní obslužnosti nějakého území, apod.).

2.3 Smluvní úprava

Akcelerace dokončení díla před uplynutím Doby pro dokončení je primárně řešena v Pod-čl. 13.2 Červené knihy FIDIC.

2.3.1 ZLEPŠENÍ

Pod-čl. 13.2 Červené knihy FIDIC uvádí, že:

„Zhotovitel může kdykoli Správci stavby předložit písemný návrh, který (podle názoru Zhotovitele), když bude přijat, (i) urychlí dokončení, (ii) sníží náklady Objednatele na provedení, údržbu nebo provoz Díla, (iii) zvýší Objednateli výkonnost nebo hodnotu dokončeného Díla nebo (iv) bude Objednateli jinak prospěšný.

Návrh musí být připraven na náklady Zhotovitele a musí obsahovat položky uvedené v Pod-článku 13.3 [Postup při Variaci].

Jestliže návrh, který je schválen Správcem stavby, obsahuje změnu v projektové dokumentaci části Stavby, pak pokud není oběma Stranami dohodnuto jinak:

- (a) *musí Zhotovitel tuto část vyprojektovat,*
- (b) *použijí se pod-odstavce (a) až (d) Pod-článku 4.1 [Obecné povinnosti zhotovitele] a*
- (c) *jestliže má tato změna za následek snížení smluvní hodnoty této části, musí Správce stavby postupovat v souladu s Pod-článkem 3.5 [Určení], aby dohodl nebo určil odměnu. Tato odměna se zahrne do Smluvní ceny. Tato odměna musí být polovinou (50 %) rozdílu mezi následujícími částkami:*
 - (i) *takovým snížením smluvní hodnoty, které je následkem změny mimo úprav podle Pod-článku 13.7 [Úpravy v důsledku změn legislativy] a Pod-článku 13.8 [Úpravy v důsledku změn nákladů] a*
 - (ii) *snížením (je-li takové) hodnoty pozměněných prací pro Objednatele s ohledem na jakékoli snížení kvality, předpokládané živostnosti a efektivity v provozu.*

Žádná odměna však nesmí být poskytnuta v případě, kdy je částka (i) menší než částka (ii).“

Z výše uvedeného vyplývá možnost dohody smluvních stran na urychlení prací ve formě Zlepšení díla, je-li to v zájmu objednatel. Zlepšení může spočívat ve zkrácení původní Doby pro dokončení/ uvedení do provozu (Pod-čl. 13.2 bod (i) Červené knihy FIDIC), nebo například urychlení a zprovoznění jakékoli jiné části díla (etapy). I takové zlepšení může být s odkazem na Pod-čl. 13.2 bodu (iv) Červené knihy FIDIC pro objednatel prospěšné (např. přesun provozu z obce na novou část jejího obchvatu apod.).

Pokud bude mít objednatel zájem **zkrátit Dobu pro uvedení do provozu, Dobu pro dokončení nebo posunout Postupně závazný milník**, nemůže (ani prostřednictvím Správce stavby) po zhotoviteli požadovat zkrácení takové doby bez souhlasu zhotovitele (tzn. bez dohody). Musí dojít ke konsenzu, kdy zhotovitel podle svého uvážení může předložit správci stavby písemný **návrh na zlepšení** v podobě urychlení. Objednatel ponese náklady takové akcelerace a zhotoviteli by měla náležet odměna.

Podle Pod-čl. 13.3 Červené knihy FIDIC je součástí takového návrhu na zlepšení i zhotovitelovo ocenění změny (např. akcelerace). Způsob Ocenění akcelerace je uveden v kap. 2.8 Metodiky. Vedle

dohodnutého Ocenění akcelerace může podle okolností zhotoviteli náležet i odměna podle Pod-čl. 13.2 písm. c) Červené knihy FIDIC a to v případě podmínek uvedených v tomto Pod-článku. Správce stavby musí na návrh obratem reagovat schválením, neschválením nebo uvedením připomínek.

2.3.2 VARIACE

Podle Pod-čl. 3.3 Červené knihy FIDIC, platí, že: „**Správce stavby může Zhotoviteli (kdykoli) vydat pokyny a dodatečné nebo modifikované Výkresy nutné pro provedení Díla a odstranění všech vad. Vše uvedené musí být v souladu se Smlouvou. Zhotovitel smí přijmout pokyny pouze od Správce stavby nebo jeho asistenta, na kterého byla přenesena příslušná pravomoc podle tohoto Článku. Jestliže pokyn představuje Variaci, použije se Článek 13 [Variace a úpravy].**“

V Pod-čl. 13.1 Červené knihy FIDIC je uvedeno, že: „*Variace mohou být iniciovány Správcem stavby kdykoli před vydáním Potvrzení o převzetí Díla, buď pokynem, nebo požadavkem, aby Zhotovitel předložil návrh.*

Zhotovitel musí každou Variaci provést a je jí vázán, pokud nedá okamžitě Správci stavby oznámení (s uvedením podpůrných podrobností), že Věci určené pro dílo požadované pro Variaci jsou pro Zhotovitele těžko dostupné. Po obdržení tohoto oznámení musí Správce stavby pokyn zrušit, potvrdit nebo pozměnit.

Každá Variace může zahrnovat:

- (a) změny v množství jakékoli položky práce obsažené ve Smlouvě (takové změny však nejsou nutně Variací),
- (b) změny v kvalitě a jiných vlastnostech jakékoli položky prací,
- (c) změny ve výškách, rozmístění anebo rozměrech jakékoli části Díla,
- (d) vypuštění jakékoli práce, pokud nemá být vykonána někým jiným,
- (e) jakoukoli dodatečnou práci, Technologické zařízení, Materiály nebo služby nezbytné pro Stavbu včetně jakýchkoli s tím spojených Přejímacích zkoušek, vrtů a jiných zkušebních a průzkumných prací nebo
- (f) **změny v posloupnosti a načasování provádění Díla.**

Zhotovitel nesmí Stavbu nijak pozměnit nebo modifikovat, pokud a dokud Správce stavby nedá pokyn k Variaci nebo ji neschválí.

Podle Pod-čl. 3.1 Červené knihy FIDIC nemá Správce stavby pravomoc měnit smlouvu. Správce stavby tedy nemůže dát pokyn, aby Zhotovitel dokončil významné části (nebo celé) Dílo (nebo Sekci) před příslušnou Dobou pro dokončení (včetně všech prodloužení v souladu se Smlouvou). Smluvní strany se však mohou v rámci dohody o Variaci dohodnout na úpravách harmonogramu a dob výstavby včetně úprav Smluvní ceny. Návrh způsobu ocenění je uveden v kap. 2.8 Metodiky.

Smluvní podmínky nevylučují možnost použití postupu podle Pod-čl. 13.2 Červené knihy FIDIC vedle postupu podle Pod-čl. 13.1 Červené knihy FIDIC a naopak.

2.4 Akcelerace z hlediska zásad a podmínek zadávání veřejných zakázek

2.4.1 ZÁSADA TRANSPARENTNOSTI

Zásadu transparentnosti je nutné dodržovat ve všech fázích zadávacího řízení veřejných zakázek i při změnách závazků již uzavřených smluv. Jedním z důležitých aspektů této zásady je uveřejňování, které je definováno jak podle ZZVZ, tak podle ZRS²⁾. Akcelerační dohoda, v případě, že jde o zlepšení podle Pod-čl. 13.2 (tedy mimo případ akceleračních Variací) je dohodou konstitutivní, proto je nutné ji zveřejnit v registru smluv (případně na profilu zadavatele, jestliže se na ni nevztahuje povinnost uveřejnění v registru smluv).³⁾

2.4.2 PODMÍNKY PRO ZMĚNY ZÁVAZKŮ ZE SMLOUVY NA VEŘEJNOU ZAKÁZKU (§ 222 ZZVZ)

Postup při Návrhu na zlepšení podle Pod-čl. 13.2 Červené knihy FIDIC je již popsán v Metodice pro zlepšení díla (Value Engineering). Akceleraci je možné podřadit pod odůvodnění změny de minimis podle § 222 odst. 4 ZZVZ, tedy:

„Za podstatnou změnu závazku ze smlouvy na veřejnou zakázku se nepovažuje změna, která nemění celkovou povahu veřejné zakázky a jejíž hodnota je

- a) *nižší než finanční limit pro nadlimitní veřejnou zakázku a*
- b) *nižší než*
 - 1. *10 % původní hodnoty závazku, nebo*
 - 2. *15 % původní hodnoty závazku ze smlouvy na veřejnou zakázku na stavební práce, která není koncesí.*

Pokud bude provedeno více změn, je rozhodný součet hodnot všech těchto změn.“

Z uvedeného odstavce je patrné, že jedinou omezující podmínkou je finanční limit. Další možností je posoudit změnu v obecném smyslu podle § 222 odst. 3 ZZVZ, kdy platí, že:

„Podstatnou změnou závazku ze smlouvy na veřejnou zakázku je taková změna smluvních podmínek, která by

- a) *umožnila účast jiných dodavatelů nebo by mohla ovlivnit výběr dodavatele v původním zadávacím řízení, pokud by zadávací podmínky původního zadávacího řízení odpovídaly této změně,*
- b) *měnila ekonomickou rovnováhu závazku ze smlouvy ve prospěch vybraného dodavatele, nebo*
- c) *vedla k významnému rozšíření rozsahu plnění veřejné zakázky.“*

²⁾ Povinnost uveřejňování v registru smluv podle § 2 odst. 1 ZRS nastává v případě, že je alespoň jednou smluvní stranou subjekt vyjmenovaný v tomto ustanovení. Uveřejnění musí proběhnout do 30 dnů od uzavření smlouvy; pokud se tak nestane, smlouva nenabývá účinnosti a je zrušena. Naproti tomu podle § 219 ZZVZ je zadavatel povinen uveřejňovat smlouvy na veřejné zakázky včetně dodatků a všech změn na profilu zadavatele, a to ve lhůtě 15 dní. Podle § 219 odst. 1 písm. d) ZZVZ však tato povinnost odpadá, pokud byla smlouva uveřejněna jiným způsobem (např. podle ZRS).

³⁾ Metodika pro správu změn díla (Variací), pozn. 2, str. 41.

Vždy je nutné zajistit, aby dohoda o akceleraci v kontextu konkrétních podmínek a okolností (zejména nákladů akcelerace) neměla za následek podstatnou změnu smlouvy.

V případě uplatnění možnosti Variace podle Pod-čl. 13.1 Červené knihy FIDIC lze použít odůvodnění nejen § 222 odst. 3, 4 ale například i § 222 odst. 6 ZZVZ v případě potřeby zkrácení Doby pro dokončení v důsledku okolností, které objednatel s náležitou péčí nemohl předvídat, tedy:

„Za podstatnou změnu závazku ze smlouvy na veřejnou zakázku se nepovažuje změna,

- a) jejíž potřeba vznikla v důsledku okolností, které zadavatel jednající s náležitou péčí nemohl předvídat,*
- b) nemění celkovou povahu veřejné zakázky a*
- c) hodnota změny nepřekročí 50 % původní hodnoty závazku; pokud bude provedeno více změn, je rozhodný součet hodnoty všech změn podle tohoto odstavce.“*

V závislosti na konkrétním důvodu použít odůvodnění nejen § 222 odst. 3, 4 a 6 ZZVZ, ale i například odůvodnění nezbytnosti podle § 222 odst. 5 ZZVZ:

„Za podstatnou změnu závazku ze smlouvy na veřejnou zakázku se nepovažují dodatečné stavební práce, služby nebo dodávky od dodavatele původní veřejné zakázky, které nebyly zahrnuty v původním závazku ze smlouvy na veřejnou zakázku, pokud jsou nezbytné a změna v osobě dodavatele

- a) není možná z ekonomických anebo technických důvodů spočívajících zejména v požadavcích na slučitelnost nebo interoperabilitu se stávajícím zařízením, službami nebo instalacemi pořízenými zadavatelem v původním zadávacím řízení,*
- b) by způsobila zadavateli značné obtíže nebo výrazné zvýšení nákladů a*
- c) hodnota dodatečných stavebních prací, služeb nebo dodávek nepřekročí 50 % původní hodnoty závazku; pokud bude provedeno více změn, je rozhodný součet hodnoty všech změn podle tohoto odstavce.“*

2.4.3 VYHRAZENÁ ZMĚNA (§ 100 ZZVZ)

Další možností je využití § 222 odst. 2 ZZVZ, ve kterém je uvedeno, že: *„Za podstatnou změnu závazku ze smlouvy na veřejnou zakázku se nepovažuje uplatnění vyhrazených změn závazku sjednaných ve smlouvě na veřejnou zakázku na základě zadávacích podmínek podle § 100 odst. 1.“* Vyhrazené změny jsou § 100 odst. 1 definovány následovně: *„Zadavatel si může v zadávací dokumentaci vyhradit změnu závazku ze smlouvy na veřejnou zakázku nebo rámcové dohody, pokud jsou podmínky pro tuto změnu a její obsah jednoznačně vymezeny a změna nemění celkovou povahu veřejné zakázky. Taková změna se může týkat rozsahu dodávek, služeb nebo stavebních prací, ceny nebo jiných obchodních nebo technických podmínek.“* To znamená, že pokud si objednatel v zadávací dokumentaci dostatečně přesně vyspecifikuje podmínky a obsah této změny, může být tato změna označena jako „vyhrazená“ a limity stanovené § 222 ZZVZ se na ni nevztahují. Ke splnění zmíněných podmínek by mohla být použita právě tato Metodika. Předpokladem využití vyhrazené změny k akceleračním dohodám je tedy implementace Metodiky a především příslušného způsobu výpočtu Ocenění akcelerace přímo do zadávací dokumentace stavby.

2.5 Akcelerace ve vztahu k harmonogramu stavby

Podklad pro stanovení Ocenění akcelerace za zprovoznění Díla a zejména jeho části je harmonogram. Součástí návrhu zhotovitele na akceleraci podle Pod-čl. 13.3 Smluvních podmínek je též návrh zhotovitele na jakékoli modifikace harmonogramu.

2.6 Akcelerace a claim na prodloužení doby

2.6.1 CLAIM NA PRODLOUŽENÍ DOBY PŘED AKCELERACÍ

Z pohledu Smluvních podmínek není vyloučeno, aby k akceleraci docházelo kdykoli v průběhu realizace díla. Akcelerace je možná na základě dohody stran, i když nedošlo k prodloužení Doby pro dokončení, Doby pro uvedení do provozu nebo posunu Postupného závazného milníku. I v případě, že je výstavba prodloužena z důvodů událostí v rizicích objednatele (claim zhotovitele), lze podle Smluvních podmínek stavbu na základě dohody stran urychlit. Dochází totiž v obou situacích k akceleraci Doby pro dokončení (Pod-čl. 1.1.3.3 Červené knihy FIDIC), Doby pro uvedení do provozu nebo Postupného závazného milníku (Pod-čl. 1.1.3.10 Červené knihy FIDIC), které jsou ve smyslu definice vždy dobou včetně všech prodloužení podle Smlouvy.

Když zhotovitel řádně uplatnil časový nárok (claim) a na základě jeho kvantifikace je řádně doloženo prodloužení Doby pro dokončení, Doby pro uvedení do provozu nebo Postupného závazného milníku, nemůže následně Správce stavbu svým určením takové prodloužení bez dalšího zkrátit.

Je především možné takovou prodlouženou dobu zkrátit na základě dohodnuté akcelerace. Zhotoviteli tak i v případě, že akceleruje výstavbu oproti již prodloužené Době pro dokončení/zprovoznění náleží platba za akceleraci stanovená oceněním akcelerace podle Metodiky. To platí též v situacích, kdy dojde ke zkrácení Doby pro dokončení, Doby pro uvedení do provozu nebo posunu Postupného závazného milníku již prodloužených na základě podle Smlouvy potvrzeného časového claimu a nově sjednaná doba je delší než původně uvažovaná doba v Příloze k nabídce bez následných prodloužení.

Vždy záleží na posouzení konkrétních okolností díla a k akceleraci, která není vyvolána z důvodů rizik na straně zhotovitele, je vždy nutná dohoda stran.

Z dohody o akceleraci by mělo být patrné, které časové claimy (a případně v jakém rozsahu) jsou touto dohodou vypořádány. Je samozřejmě možné, aby dohoda o akceleraci Doby pro uvedení do provozu měla za následek vypořádání časového nároku (nebo jeho části) na prodloužení Doby pro uvedení do provozu a neměla vliv na nárok na prodloužení Doby pro dokončení, tzn. bude se akcelerovat pouze Doba pro uvedení do provozu. Obdobně lze podle okolností uzavřít dohodu o akceleraci pouze k postupnému závaznému milníku nebo sekci bez vlivu na nárok na prodloužení Doby pro uvedení do provozu nebo Doby pro dokončení, tzn. bude se akcelerovat pouze milník nebo sekce a nikoli celé dílo.

Pro přehlednost může být v některých situacích vhodné administrovat claimovou událost (časový nárok a stanovení jeho délky) dohodou stran podle Pod-čl. 3.5 Červené knihy FIDIC společně s dohodou o akceleraci.

2.6.2 CLAIM NA PRODLOUŽENÍ DOBY PO DOHODĚ O AKCELERACI

Nelze předem vyloučit a ani předvídat, jestli po dohodě o akceleraci nastane událost v rizicích objednatel s dopadem na časový průběh výstavby. Za předpokladu dodržení smluvních postupů při administraci claimu může dojít k prodloužení Doby pro dokončení, Doby pro uvedení do provozu nebo posunu Postupného závazného milníku stanovených v dohodě o akceleraci. Bude se jednat o situace, kdy dojde k události s negativním dopadem na kritickou cestu. Jelikož Doba pro dokončení, Doba pro uvedení do provozu a Postupně závazný milník jsou dobami včetně všech prodloužení podle Smlouvy, nemůže mít takové prodloužení mimo rizika zhotovitele za následek zánik nároku na platbu za akceleraci a jakékoli zneplatnění původní dohody o akceleraci. Zhotoviteli platba za akceleraci náleží v případě, že dodrží prodlouženou dobu, když k prodloužení dojde z důvodů rizik na straně objednatel až po dohodě o akceleraci. Je proto potřeba, aby byl objednatel při rozhodnutí o akceleraci srozuměn s rizikem, že může nastat v kontextu případných budoucích claimových událostí legitimní stav proplacení platby za akceleraci, i přes to, že bude stavba zprovozněna/dokončena později, než bylo původně plánováno (např. v zadávací dokumentaci, nebo při zahájení stavby).

V dohodě o akceleraci je potřeba věnovat dostatečnou pozornost stanovení vstupů pro akcelerovaný postup prací a případné další okrajové podmínky pro možnost splnění dohody. Bude nezbytné stanovit, který z účastníků výstavby (zhotovitel, objednatel) a kdy nejpozději musí takové vstupy zajistit. Takto stanovené vstupy pro akceleraci budou pro další postup na Díle považovány za okolnosti, které mohou vyvolat událost v rizicích objednatel/zhotovitel a být důvodem pro claim zhotovitel/objednatel, podle okolností.

2.7 AKCELERACE A CLAIM NA DODATEČNOU PLATBU

Nárok na dodatečnou platbu je nárokem samostatným, může vzniknout i v případech, kdy vůbec k posunu termínů nedojde, protože se projekt nedostane na kritickou cestu. Zhotoviteli však může náležet kompenzace za ztížené podmínky výstavby (viz též Metodika pro ověřování a kvantifikaci finančních nároků uplatněných ze smluvních závazkových vztahů). I v případě, že dojde k nároku na prodloužení doby a následně je prodloužená doba dohodou o akceleraci zkrácena, nedojde automaticky k zániku nároků na dodatečnou platbu vzniklých ze stejné události jako časový nárok. Zhotoviteli vznikají náklady spojené s claimem a kompenzační událostí i za dobu prodloužení resp. přerušení (viz Metodika pro ověřování a kvantifikaci finančních nároků uplatněných ze smluvních závazkových vztahů). Takový nárok by mohl zaniknout pouze v případě, že by se na tom smluvní strany dohodly nebo kdyby se zhotovitel takového nároku vzdal. Taková dohoda nebo vzdání se nároku na dodatečnou platbu by měla být jasně stanovena v dohodě o akceleraci, má-li být následkem dohodnuté akcelerace i zánik takového nároku na dodatečnou platbu. Zhotoviteli nemůže být takový nárok jednostranně odebrán. Vhodnost případné dohody o zániku nároku na dodatečnou platbu je potřeba zvažovat podle okolností každého projektu, jelikož pouze vhodně nastavené podmínky mohou vést k dohodě o akceleraci.

V souvislosti s dohodou o akceleraci dojde ale pravděpodobně k zániku dílčích budoucích nároků na dodatečnou platbu souvisejících s prodloužením doby výstavby (vznikajících v případě, že by se akcelerace nerealizovala). Takové budoucí nároky je vhodné přičíst k předpokládaným nákladům objednatel při posuzování celkových škod v případě prodloužení výstavby a její „neakceleraci“ a to vedle celospolečenských přínosů stanovených metodou CBA. Může se jednat například o náklady na pojištění díla, bankovní garance, náklady na provoz zařízení staveniště apod.

Dohoda o zániku oprávněných nároků na dodatečnou platbu nebo jejich částí může být zároveň významným parametrem pro posouzení celkového přínosu akcelerace pro objednatele a Ocenění akcelerace zhotovitele. Je možné si představit situace, kdy celospolečenský přínos akcelerace s přičtením hodnoty nároku na dodatečnou platbu, který dohodou o akceleraci zanikne, bude pro smluvní strany motivující při sjednávání Ocenění akcelerace. Je též možné se na akceleraci dohodnout i bez zániku nároku na dodatečnou platbu a zhotoviteli uhradit nárok na dodatečnou platbu vedle platby za akceleraci. Zánik nároku na dodatečnou platbu není podmínkou pro dohodu o akceleraci.

2.8 Ocenění akcelerace

2.8.1 VARIACE A ZLEPŠENÍ

Akcelerace podle Pod-čl. 13.1 Červené knihy FIDIC má být oceněna podle Článku 12 Červené knihy FIDIC, konkrétně tedy podle Pod-čl. 12.3 Červené knihy FIDIC, kde je stanoveno, že:

„Není-li ve Smlouvě stanoveno jinak, musí Správce stavby postupovat v souladu s Pod-článkem 3.5, aby dohodl nebo určil Smluvní cenu oceněním každé položky práce za použití dohodnutého nebo určeného měření v souladu s výše uvedenými Pod-články 12.1 a 12.2 a za použití vhodné položkové ceny.“

V případě akcelerace v podobě zlepšení podle Pod-čl. 13.2 Červené knihy FIDIC není ve smluvních podmínkách výslovně stanoven postup ocenění, ale pouze že má samotný návrh předložený zhotovitelem obsahovat body uvedené v Pod-čl. 13.3, tedy:

- (a) *„popis navrhované práce, která má být vykonána a harmonogram jejího provedení,*
- (b) *návrh Zhotovitele na jakékoli potřebné modifikace harmonogramu v souladu s Pod-článkem 8.3 [Harmonogram] a Doby pro dokončení a*
- (c) *návrh Zhotovitele na ocenění Variace.“*

Ve vhodných případech (například alternativních technických řešeních, jednoznačně co do rozsahu vymezitelných dodatečných prací) lze návrh na zlepšení ocenit analogicky podle Pod-čl. 12.3 Červené knihy FIDIC. V případě akcelerací, kdy dochází k úpravám postupů, nasazení kapacit apod. na straně zhotovitele bez jednoznačné vazby na konkrétní položky prací se jeví vhodné stanovit Ocenění akcelerace vzorcem. Jiný postup by s ohledem na subjektivnost kalkulace ceny díla a míru agregace jednotlivých položek soupisu prací a dobu, kdy musí dojít k rozhodnutí o akceleraci, nebyl zpravidla proveditelný. Především je pro docílení efektivity nutné vnímat právě potřebu přiměřenosti metody vyčíslení s ohledem na typickou nutnost rychlého rozhodování při zvažování akcelerace.

Kombinace akcelerace formou zlepšovacího návrhu oceněného vzorcem a jiného zlepšovacího návrhu oceněného podle Pod-čl. 12.3 Červené knihy FIDIC, případně kombinace s Variací není vyloučena.

2.8.2 VZOREC A JEHO POUŽITÍ

Pro Ocenění akcelerace je Metodikou stanoven následující vzorec:

$$Oz = C_i \times \frac{t_i}{t_{i_{p\u016f v}}} \times k \text{ [K\u010d]}$$

Kde:

Oz = Ocenění akcelerace zhotovitele za požadovanou dobu zkrácení

C_i = přijatá smluvní částka souboru SO a PS (nebo jejich částí) tvořící ucelenou část stavby připravenou k dřívějšímu zprovoznění včetně SO a PS (nebo jejich částí) podmiňujících možnost zprovoznění takové ucelené části⁴⁾

t_i = doba akcelerace uzavřená podle dohody u souboru SO a PS (nebo jejich částí) tvořících ucelenou část stavby podléhající akceleraci [den]

$t_{i_{p\u016f v}}$ = doba výstavby souboru SO a PS (nebo jejich částí) tvořících ucelenou část stavby podléhající akceleraci podle harmonogramu [den]

k = váhový koeficient, jehož hodnota je stanovena podle Přílohy č. 1 Metodiky

Při stanovení doby akcelerace se neodečítá zimní technologická přestávka nebo jakékoli přerušení prací v zimním období v souvislosti s technickými a kvalitativními omezeními pro provádění díla plynoucími ze zadávací dokumentace s výjimkou případů, kdy se již podle zadávací dokumentace do smluvních dob zimní technologická přestávka jasně definovaná v zadávací dokumentaci nepočítá.

Pokud se v souboru SO a PS (nebo jejich částí) tvořících ucelenou část stavby připraveného k dřívějšímu zprovoznění včetně SO a PS (nebo jejich částí) podmiňujících možnost zprovoznění takové ucelené části nachází takový SO nebo PS, kdy je k provedení dané akcelerace potřeba provedení pouze jeho části (například hlavní trasa dálnice včetně mostů v polovičním profilu nebo 1/3 hlavní trasy), měla by do výpočtu Ocenění akcelerace vstupovat finanční hodnota takové části (tzn. 50% přijaté smluvní částky hlavní trasy včetně mostů resp. 1/3 přijaté smluvní částky hlavní trasy). S ohledem na obtížnost a časovou náročnost stanovení přesné finanční hodnoty takové části z přijaté smluvní částky je pro zjednodušení možné hodnotu stanovit poměrem některého ze základních parametrů (délka, šířkové uspořádání – omezený profil). U liniových staveb lze považovat za základní parametr například délku, tedy délku akcelerované části vůči celkové délce SO či PS bez ohledu na pracnost jednotlivých částí, případně rozsah omezení zprovozňované části z hlediska šířkového uspořádání.

Ve chvíli, kdy dochází k akceleraci ucelené části SO a PS (nebo jejich částí) se společenským přínosem (např. urychlení části stavby podléhající výluce zapříčiní úsporu na poplatcích za tuto výlučku) a dále zhotovitel pokračuje v pracích na díle v původním plánovaném nasazení, je třeba se v akcelerační dohodě vypořádat se vzniklou časovou úsporou. Tedy zda dojde k vytvoření časové rezervy na určité činnosti (činnostech), nebo dojde ke zkrácení Doby pro dokončení, Doby pro uvedení do provozu nebo posunu Postupného závazného milníku (v případě akcelerovaných prací na kritické cestě). Do výpočtu ocenění akcelerace vždy vstupuje taková ucelená část SO a PS (nebo jejich částí), na kterých došlo akceleraci.

⁴⁾ Ucelenou částí stavby se myslí taková část, kterou je potřeba podle konkrétních okolností stavby dokončit, aby zprovozňovaný soubor SO a PS plnil řádně svou funkci.

Okrajové podmínky

Pro Ocenění akcelerace je důležité stanovit okrajové podmínky. Okrajové podmínky však nelze stanovit jednotné pro všechny typy staveb. Metodika částečně využívá vstupů ve vztahu k hodnocení ekonomických přínosů akcelerace z konceptu Metodiky pro stanovení výše bonusu za zkrácení doby pro uvedení silniční stavby do provozu a rozlišuje dvě základní skupiny, tedy:

- a) novostavby
- b) rekonstrukce

Novostavby

1. Aby samotná akcelerace byla pro objednatele z hlediska hospodárnosti akceptovatelná, nesmí Ocenění akcelerace vzorcem být vyšší než celospolečenské přínosy stanovené podle Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb (především metodou CBA).
2. Smluvní pokuta
 - a. Pokud se jedná o soubor SO a PS tvořící ucelenou část stavby **podléhající** smluvní pokutě (za nedodržení Doby pro dokončení nebo Doby pro uvedení do provozu nebo Postupného závazného milníku) stanovené v Příloze k nabídce, měla by být výše Ocenění akcelerace (přepočteno na den) minimálně ve výši této smluvní pokuty.
 - b. Pokud se jedná o soubor SO a PS tvořící ucelenou část stavby **nepodléhající** smluvní pokutě (za nedodržení Doby pro dokončení nebo Doby pro uvedení do provozu nebo Postupného závazného milníku) stanovené v Příloze k nabídce, se tato okrajová podmínka nepoužije a výše Ocenění akcelerace je stanovena vzorcem.

Pokud dojde k situaci, kdy je okrajová podmínka v podobě výše celospolečenských přínosů (okrajová podmínka č. 1) nižší než okrajová podmínka smluvní pokuty (okrajová podmínka č. 2 písm. a), má z důvodu dodržení zásady 3E přednost okrajová podmínka zahrnující maximální výši (okrajová podmínka č. 1).

Rekonstrukce

1. Aby samotná akcelerace byla pro objednatele z hlediska hospodárnosti akceptovatelná, nesmí Ocenění akcelerace stanovené vzorcem být vyšší než finanční vyjádření celospolečenské časové ztráty v důsledku uzavírek a omezení na pozemních komunikacích, jejíž výpočet je převzatý z konceptu „Metodiky pro stanovení výše bonusu za zkrácení doby pro uvedení silniční stavby do provozu“ na základě intenzity provozu a typu dopravního omezení podle TP 66. Tedy na základě dopravních intenzit pro konkrétní část řešené komunikace získaných z celostátního sčítání dopravy ŘSD ČR (<http://scitani2016.rsd.cz>) a konkrétního dopravního omezení podle TP 66 bude vypočtena příslušná hodnota z tabulek (Příloha č. 2 Metodiky). Pro železniční a vodní cesty budou do určení okrajové podmínky vstupovat náklady vznikající při dopravním omezení, nebo výlukách.
2. Smluvní pokuta
 - a. Pokud se jedná o soubor SO a PS tvořící ucelenou část stavby **podléhající** smluvní pokutě (za nedodržení Doby pro uvedení do provozu, Doby pro dokončení nebo Po-

stupného závazného milníku) stanovené v Příloze k nabídce, měla by být minimální výše Ocenění akcelerace (přepočteno na den) minimálně ve výši této smluvní pokuty.

- b. Pokud se jedná o soubor SO a PS tvořící ucelenou část stavby **nepodléhající** smluvní pokutě (za nedodržení Doby pro uvedení do provozu, Doby pro dokončení nebo Postupného závazného milníku) stanovené v Příloze k nabídce, se tato okrajová podmínka nepoužije a výše Ocenění akcelerace je stanovena vzorcem.

Pokud dojde k situaci, kdy je okrajová podmínka v podobě výše celospolečenské časové ztráty (okrajová podmínka č. 1) nižší než okrajová podmínka smluvní pokuty (okrajová podmínka č. 2 písm. a), má z důvodu dodržení zásady 3E přednost okrajová podmínka zahrnující maximální výši (okrajová podmínka č. 1).

V případě, že dojde k „neúplnému“ zprovoznění, tedy dojde ke zprovoznění díla v omezeném režimu v podobě dopravního omezení (rozsahem nebo rychlostí), je třeba tuto skutečnost ve výpočtu Ocenění akcelerace zahrnout. Ať už to bude omezení rychlostní, nebo omezení rozsahem, dojde k určité celospolečenské časové ztrátě, resp. celospolečenský přínos nebude ve stejné výši, jako při plném zprovoznění bez omezení. Od výsledného Ocenění akcelerace dojde k odečtení výše celospolečenské časové ztráty vypočtené z tabulek vytvořených z údajů převzatých z konceptu „Metodiky pro stanovení výše bonusu za zkrácení doby pro uvedení silniční stavby do provozu“ na základě intenzity provozu a typu dopravního omezení podle TP 66 (Příloha č. 2 Metodiky).

V případě, že předmětná rekonstrukce silniční stavby zahrnuje kompletní uzavírku, je doprava převedena na objízdné trasy. Koncept „Metodiky pro stanovení výše bonusu za zkrácení doby pro uvedení silniční stavby do provozu“ s takovými případy nepočítá, resp. celospolečenské ztráty v takovém případě nelze exaktně vyčíslit. Pro účely této Metodiky a jednoduchého stanovení okrajové podmínky je s uzavírkami uvažováno jako s dopravním omezením podle jeho typu, tzn. například svedení jednoho směru provozu z dálnice na objízdnou trasu bude považováno jako omezení 1+0 (schéma D/3) v rozsahu délky objízdné trasy apod. Pokud objízdná trasa obsahuje světelné signalizační zařízení, lze s tímto omezením počítat podle tabulky pro schéma C/5. Na podobném principu je možné postupovat i u uzavírek silnic I. tříd.

Uzavírky v obci

Rekonstrukce v intravilánu je specifickým typem stavební zakázky a to zejména díky možným alternativám objízdných tras. Intenzity provozu se tedy budou během uzavírky lišit od běžného stavu, tím pádem se celospolečenské časové ztráty vstupující do výpočtu Ocenění akcelerace jako okrajová podmínka nedají odhadovat touto cestou. Do určení okrajové podmínky budou tedy vstupovat konkrétní náklady, jako například odklonění městské hromadné dopravy apod.

2.8.3 ZPŮSOB ÚHRADY AKCELERACE

Jedním z podstatných témat je i způsob úhrady (platby) vzorcem stanoveného Ocenění akcelerace. Jedná se o částku, která je proplacena na základě prováděné akcelerace. Vzorcem stanovené Ocenění akcelerace pokrývá především průběžné náklady na samotnou akceleraci, které vznikají postupně, ne až k termínu dřívějšího zprovoznění díla nebo příslušné části. Je tedy obecně vhodné hradit Ocenění akcelerace postupně tak, aby mohlo dojít k průběžnému pokrytí těchto nákladů v průběhu urychlené výstavby. Zároveň by však mělo být zajištěno, aby v případě nesplnění akcelerace v plném rozsahu, tzn. nebude-li příslušná doba zkrácena zcela, nedošlo k neoprávněnému obohacení na straně zhotovitele

a příslušná část finančních prostředků hrazených v souvislosti s nesplněnou částí akcelerace byla objednateli vrácena.

Smluvní strany musí způsob a načasování úhrady stanoveného Ocenění akcelerace domluvit a zahrnout jej do dohody o akceleraci. Jelikož je ze strany investorských a financujících organizací přes shora uvedené Ocenění za akceleraci chápáno jako tzv. „success fee“, Metodika předpokládá, že bude uhrazena po provedení akcelerace jednorázovou platbou. V případě nedodržení dohody v plném rozsahu tzn. zkrátí-li zhotovitel dobu o 90 dnů, místo dohodnutých 100 dnů, zaplatí objednatel zhotoviteli poměrnou část Ocenění akcelerace ve výši 90%.

V situaci, kdy akcelerovaný soubor SO a PS podléhá smluvní pokutě (za nedodržení Doby pro uvedení do provozu, Doby pro dokončení nebo splnění Postupných závazných milníků) a zhotovitel nedodrží termín stanovený akcelerační dohodou by zhotovitel měl být povinen zaplatit stanovenou smluvní pokutu.

2.9 Způsoby aktivace akcelerace

Pro kompletnost samostatně uvádíme další smluvní nástroje pro aktivaci akceleračních opatření ve smyslu této Metodiky. **Pod-čl. 8.3 Červené knihy FIDIC** platí, že:

„Zhotovitel musí dát Správci stavby okamžitě oznámení o pravděpodobných konkrétních budoucích událostech nebo okolnostech, které mohou negativně ovlivnit práce, zvýšit Smluvní cenu nebo zpozdít provádění Díla. Správce stavby může požadovat, aby Zhotovitel předložil odhad předpokládaného vlivu budoucí události nebo okolnosti anebo návrh podle Pod-článku 13.3 [Postup při Variaci].“

Zhotovitel by tedy měl podávat oznámení o pravděpodobných konkrétních budoucích událostech nebo okolnostech, které by měly negativně ovlivnit práce, zvýšit smluvní cenu nebo zpozdít provádění díla. Nemusí se jednat pouze o činnosti na kritické cestě. Správce stavby může po zhotoviteli na tomto základě požadovat odhad dopadu události nebo okolnosti, případně návrh podle Pod-čl. 13.3 Červené knihy FIDIC, tedy návrh řešení, které může spočívat například v akceleraci.

Obdobně lze vycházet z **Pod-čl. 4.21 písm. h) Červené knihy FIDIC**, kdy je zhotovitel povinen předkládat jednou měsíčně zprávu o postupu prací, která musí podle písm. h) obsahovat *„srovnání skutečného a plánovaného postupu s uvedením podrobností o jakékoli události nebo okolnosti, která může ohrozit dokončení v souladu se Smlouvou a s uvedením opatření, která jsou (nebo budou) přijata k překonání zpoždění.“* V případě měsíční zprávy se jedná o události a okolnosti, které mohou ohrozit plánované dokončení. V této souvislosti proto Pod-čl. 4.21 Červené knihy FIDIC ukládá zhotoviteli povinnost uvádět opatření, která jsou, nebo budou přijata k překonání zpoždění.

Další situaci, která může vyústit k potřebě akcelarovat obsahuje **Pod-čl. 1.9 Červené knihy FIDIC**, ve kterém je uvedeno, že: *„Zhotovitel musí dát Správci stavby oznámení, kdykoliv je pravděpodobné, že se Dílo zpozdí nebo se ztíží podmínky jeho provádění z důvodu, že Zhotoviteli nebude vydán potřebný výkres nebo pokyn v určité konkrétní lhůtě, která musí být přiměřená. Oznámení musí obsahovat podrobnosti o tomto potřebném výkresu nebo pokynu, podrobnosti o tom, proč a do kdy by měl být vydán, a podrobnosti o povaze a rozsahu zpoždění a ztížených podmínkách, ke kterým pravděpodobně dojde, když bude potřebný výkres nebo pokyn vydán pozdě.“* Tedy pokud nastane situace, kdy Správce stavby nedodrží zhotovitelem určený přiměřený termín (např. z objektivních důvodů) pro vydání potřebného výkresu nebo pokynu a dojde ke zpoždění nebo ztíženým podmínkám, které zhotovitel predikoval, mohou smluvní strany takovou situaci vyřešit akcelerací.

Jedním z aktivátorů případné akcelerace mohou být události v riziku objednatele jako jsou například nepředvídatelné fyzické podmínky, v jejichž případě musí dát zhotovitel podle **Pod-čl. 4.12 Červené knihy FIDIC** správci stavby oznámení co nejdříve, jak je to možné. Dále je v Pod-čl. uvedeno, že: „*Jestliže a do té míry, do jaké se Zhotovitel setká s fyzickými podmínkami, které jsou Nepředvídatelné, dá takové oznámení a vznikne mu zpoždění anebo Náklady kvůli těmto podmínkám, je Zhotovitel oprávněn podle Pod-článku 20.1 [Claimy zhotovitele] k:*

- (a) *prodloužení doby za jakékoli takové zpoždění, jestli že dokončení je nebo bude zpožděno podle Pod-článku 8.4 [Prodloužení doby pro dokončení] a*
- (b) *platbě jakýchkoli takových Nákladů, která se zahrne do Smluvní ceny.*

Po obdržení takového oznámení a kontrole anebo prošetření těchto fyzických podmínek musí Správce stavby postupovat v souladu s Pod-článkem 3.5 [Určení], aby dohodl nebo určil, (i) zda a (jestliže ano) v jakém rozsahu byly tyto fyzické podmínky Nepředvídatelné a (ii) záležitosti popsané ve výše uvedených pod-odstavcích (a) a (b) vztahující se k tomuto rozsahu.“

V této souvislosti by mohl Správce stavby v rámci svých pravomocí vést strany místo k dohodě o prodloužení Doby pro dokončení, Doby pro zprovoznění nebo Postupných závazných milníků k dohodě o akceleraci.

2.10 Akcelerace z hlediska zásad „3E“

Obecně lze konstatovat, že při posuzování akcelerace z pohledu hospodárnosti, efektivnosti a účelnosti má významné místo časové a věcné hledisko. Každý výstavbový projekt má své technické limity a akcelerace není možná ve stejném rozsahu kdykoli v průběhu projektu. S ohledem na průběh prací, jejich plánování, možnosti mobilizace a kapacitní možnosti zhotovitelů, jako i omezení technických změn u jednotlivých částí Díla v kontextu jejich rozpracovanosti, jako i skutečnosti, že Dílo je vytvářeno v přírodním prostředí, se možnosti akcelerace v čase významně zmenšují. Je proto vhodné učinit rozhodnutí o akceleraci co nejdříve, po tom, co je identifikována možnost akcelerace a potřeba jejího provedení. I s ohledem na tyto skutečnosti může být vhodné použít rychlý a relativně jednoduchý způsob pro ocenění akcelerace. Snaha o velkou přesnost dokládání podkladů při vyhodnocování rozhodnutí o akceleraci, když se jedná ve své podstatě o vstupy z velké části nepřesné resp. stěží ověřitelné, často závisející na konkrétních okolnostech stavby a subjektivních možnostech, úvahách a postupech zhotovitele, povede naopak k neefektivním časovým ztrátám a zvýšení dodatečných nákladů resp. celospolečenských škod. Za hospodárné, účelné a efektivní lze v případě akcelerace považovat především rychlé rozhodnutí. Pro tento účel je vhodné použít vzorec pro Ocenění akcelerace. Použití vzorce pro všechny stavby realizované z prostředků SFDI zároveň zajišťuje transparentnost stanovení Ocenění akcelerace a to i v kontextu jedinečnosti výstavbových projektů, tam, kde bude vybrán tento postup pro Ocenění akcelerace nebo její části. Odkládání rozhodnutí o případné akceleraci a nepřiměřené požadavky na podklady k rozhodnutí budou mít naopak za následek nemožnost jejího provedení nebo zmenšení možnosti časových úspor při výstavbě včetně všech s tím souvisejících škod.

2.10.1 EKONOMICKÁ EFEKTIVNOST PROJEKTU

Pro dodržení zásad hospodárnosti, efektivnosti a účelnosti při použití akceleračního vzorce byly zvoleny okrajové podmínky. Jednou z okrajových podmínek u novostaveb je, že výše Ocenění akcelerace nemůže přesáhnout celospolečenské přínosy stanovené podle Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb. Cílem této okrajové podmínky je tedy zajistit, aby objednatel konal jako řádný hospodář, tedy nevynaložil za akcelerační opatření víc, než jsou celospolečenské přínosy za dobu dřívějšího zprovoznění.

2.10.2 ZTRÁTY V DŮSLEDKU UZAVÍREK A OMEZENÍ NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH

Aby účelnost, efektivnost a hospodárnost byla ze strany objednatele dodržena i v případě rekonstrukcí, musela být stanovena podobná okrajová podmínka jako u novostaveb. U rekonstrukcí však nedochází k výpočtu ekonomické efektivnosti projektu, avšak dochází zde k uzavírkám a dopravním omezením, která mají negativní dopad na dopravní obslužnost oblasti zasažené tímto omezením. Z tohoto důvodu je pro dodržení zákonných podmínek stanoveno, že Ocenění akcelerace stanovené vzorcem nesmí být vyšší, než celospolečenské přínosy za dobu dřívějšího zprovoznění (odstranění omezení). Výpočet pro silniční stavby je převzatý z konceptu „Metodiky pro stanovení výše bonusu za zkrácení doby pro uvedení silniční stavby do provozu“ na základě intenzity provozu a typu dopravního omezení podle TP 66. Pro železniční a vodní cesty budou do určení okrajové podmínky vstupovat náklady vznikající investoři při dopravním omezení, nebo výlukách.

2.11 Související úpravy zvláštních podmínek a interních předpisů zadavatele

Pro možnost uplatnění Ocenění akcelerace jako vyhrazené změny závazku ze smlouvy na veřejnou zakázku ve smyslu § 100 odst. 1 a § 200 odst. 2 ZZVZ uvádí metodika následující příklad ustanovení k doplnění do Smlouvy prostřednictvím Zvláštních podmínek Červené knihy FIDIC:

Pod-článek 13.9

Ocenění akcelerace může být provedeno vzorcem v souladu s metodikou určenou v Příloze k nabídce a za použití váhového koeficientu do vzorce uvedeného v Příloze k nabídce. Není-li v Příloze k nabídce určena metodika anebo uveden váhový koeficient do vzorce, tento Pod-článek se nepoužije. Ocenění akcelerace vzorcem podle první věty tohoto Pod-článku sjednané v dohodě Stran o akceleraci (tzn. dohodě o zkrácení Doby pro dokončení, Doby pro splnění postupného závazného milníku anebo o zkrácení doby realizace části Díla, podle okolností) je vyhrazenou změnou závazku v souladu s ustanovením § 100 odst. 1 a § 222 odst. 2 zákona o zadávání veřejných zakázek.

Ustanovení lze analogicky použít i pro Žlutou knihu anebo Zelenou knihu FIDIC.

3 ZDROJE A SOUVISEJÍCÍ LITERATURA

3.1 Použitá literatura a metodiky

- SFDI (Státní fond dopravní infrastruktury). Metodika pro Zlepšení (Value Engineering), červen 2019. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/pravidla-metodiky-a-ceniky/metodiky/>.
- SFDI (Státní fond dopravní infrastruktury). Metodika pro ověřování a kvantifikaci finančních nároků uplatněných ze smluvních závazkových vztahů, 2016. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/pravidla-metodiky-a-ceniky/metodiky/>.
- SFDI (Státní fond dopravní infrastruktury). Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb, 2018. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/pravidla-metodiky-a-ceniky/metodiky/>.
- Technické podmínky 66. Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích, 2018. Dostupné z: <http://www.pjpk.cz/technicke-podminky-tp/>.
- České vysoké učení technické v Praze. Metodika pro stanovení výše bonusu za zkrácení doby pro uvedení silniční stavby do provozu. Koncept vydaný 15.05.2017 v Praze.
- Smluvní podmínky FIDIC: komentář k obecným podmínkám. Smluvní podmínky pro výstavbu, smluvní podmínky pro dodávku technologických zařízení a projektování-výstavbu. Ostrava: CACE – Česká asociace konzultačních inženýrů, 2015.
- KLEE, Lukáš. Smluvní podmínky FIDIC. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2017.

3.2 Použité právní předpisy

- Zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek
- Zákon č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv)

© Ministerstvo dopravy České republiky, 2020

Název publikace: Metodika pro akceleraci

Autor: Kolektiv autorů

Vydavatel: Ministerstvo dopravy České republiky, nář. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

Grafická úprava: Ing. Jiří Šilar, Na Záměšli 502/3, 150 00 Praha 5 – Košiče

Vydání: první

Rok vydání: 2020

Dostupné online na webu Ministerstva dopravy a Státního fondu dopravní infrastruktury.



Státní fond dopravní infrastruktury

Sokolovská 1955/278
190 00 Praha 9
Tel.: 266 097 298
Fax: 266 097 520
E-mail: info@sfdi.cz
<http://www.sfdi.cz>



Ministerstvo dopravy

Ministerstvo dopravy České republiky

nábř. L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1
Tel.: 225 131 111
Fax: 225 131 184
E-mail: posta@mdcr.cz
<http://www.mdcr.cz/>