

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra práva



Diplomová práce

Smluvní podmínky FIDIC a liniové stavby

Luděk Trojan

© 2021 ČZU v Praze

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Mgr. Luděk Trojan

Hospodářská politika a správa
Podnikání a administrativa

Název práce

Smluvní podmínky FIDIC a liniové stavby.

Název anglicky

FIDIC Conditions of Contracts and the Line Constructions

Cíle práce

Cílem diplomové práce je na základě rozboru platné právní úpravy vyhodnotit smluvní podmínky FIDIC u liniových staveb České republiky a uvést základní informace o červené a žluté knize FIDIC, zkoumat jejich využití a uplatňování v českém právním prostředí spolu s informačním modelem staveb a odpovědět na otázku, zdali se jejich používání v České republice osvědčilo.

Metodika

Pro zpracování teoretické části diplomové práce bude využita metoda shromažďování podkladů, literární rešerše a analýzy příslušných právních předpisů, interních předpisů a metodik vybraných institucí, relevantní odborné literatury a odborných článků.

Praktická část diplomové práce bude vycházet ze statistiky a analýzy relevantních dat, a to zejména četnosti a objemu veřejných zakázek při uplatňování smluvních podmínek FIDIC u konkrétních veřejných zadavatelů.

Závěrem budou, na základě provedených statistik a analýzy předloženy vyhodnocené dílčí výstupy metodou syntézy.

Doporučený rozsah práce

60 – 80 stran

Klíčová slova

Smluvní podmínky, FIDIC, BIM, informační model staveb, liniové stavby, zadavatel, smlouva, veřejné zakázky

Doporučené zdroje informací

ČERNÁ, Stanislava a Stanislav PLÍVA. Podnikatel a jeho právní vztahy. 1. vyd. Praha: Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta, 2013, Scripta iuridica. ISBN 978- 80-87146-76-7

FIDIC conditions of contract for plant and design-build: for electrical and mechanical plant, and for building and engineering works, designed by the contractor : general conditions, guidance for the preparation of particular conditions, forms of letter of tender, contract agreement and dispute adjudication agreement. 1st ed. Geneva: Fédération internationale des ingénieurs-conseils, 1999, ISBN 28-843-2022-9

Jan Petrov, Michal Výtisk, Vladimír Beran a kol.: Občanský zákoník I. Obecná část (§ 1–654). Komentář. 1. vydání, Praha: C. H. Beck, 2014

KLEE, L. Smluvní vztahy výstavbových projektů. Praha: Wolters Kluwer ČR, 2012

KLEE, Lukáš. Smluvní podmínky FIDIC. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2017 Právní monografie (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7552-161-3

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. Smluvní podmínky pro výstavbu pozemních a inženýrských staveb projektovaných objednatel – Zvláštní podmínky (na základě červené knihy FIDIC) [online]. Praha, 2016

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. Smluvní podmínky pro výstavbu pozemních a inženýrských staveb projektovaných objednatel – Zvláštní podmínky pro stavby Správy železniční dopravní cesty, státní organizace [online]. Praha, 2017

Oleríny, M. Řízení stavebních projektů. Ceny a smlouvy v zahraniční praxi. 1. vydání. Praha : C.H.Beck, 2002. ISBN 8071796654

STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY. Metodika BIM protokolu pro smluvní standard FIDIC [online]. Praha, 2019

STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY. Metodika pro zadání veřejné zakázky formou Design-Build pro dopravní stavby v ČR. Praha, 2015

Předběžný termín obhajoby

2020/21 LS – PEF

Vedoucí práce

JUDr. Ing. Antonín Krejčí, MBA

Garantující pracoviště

Katedra práva

Elektronicky schváleno dne 22. 9. 2020

JUDr. Jana Borská, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 21. 10. 2020

Ing. Martin Pelikán, Ph.D.

Děkan

V Praze dne 30. 11. 2021

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci „Smluvní podmínky FIDIC a liniové stavby“ jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu použitých zdrojů na konci práce. Jako autor uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 30. 11. 2021

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval vedoucímu diplomové práce JUDr. Ing. Antonínu Krejčímu, MBA za odborné vedení a cenné rady, které mi poskytl.

Smluvní podmínky FIDIC a liniové stavby

Abstrakt

Diplomová práce pojednává o smluvních podmínkách FIDIC, které jsou používány při tvorbě smluv na stavební a inženýrské práce. Zmíněné smluvní podmínky jsou v práci dány do kontextu liniových staveb v dopravní infrastruktuře České republiky. V rámci teoretického zázemí jsou nejprve přiblíženy základní pojmy spojené s FIDIC, které jsou nezbytné pro pochopení následujících kapitol. Práce také přibližuje výstavbu liniových staveb v ČR. Následně již přesouvá pozornost k jednotlivým druhům smluvních podmínek FIDIC se zaměřením na Red Book. Prostor je věnován také informačnímu modelu stavby BIM. Výzkumná část přináší odpovědi na otázku, zda a do jaké míry se v České republice smluvní podmínky FIDIC za dobu jejich užívání osvědčily a jaké jsou předpokládané tendence jejich využívání. K tomu je využito metody dotazníkového šetření zaslaného jak mezi zadavatele (Ředitelství silnic a dálnic, Správa železnic, Ředitelství vodních cest), tak i jejich největší dodavatele. Část šetření se zaměřuje i na metodu BIM, stěžejní zkoumanou oblast však tvoří FIDIC. Na základě propojení poznatků z dotazníkového šetření a teoretické části je v závěru práce podáno doporučení pro zlepšení aplikace smluvních podmínek FIDIC v českém prostředí.

Klíčová slova: smluvní podmínky, FIDIC, Red Book, liniové stavby, dálnice, veřejné zakázky, standardizace, stavba, BIM, Yellow Book

FIDIC Conditions of Contracts and the Line Constructions

Abstract

This Master's thesis focuses on FIDIC conditions of contracts, which are used, among other things, in the creation of construction contract and engineering work. FIDIC conditions of contracts are given in the context of line constructions in the transport infrastructure of the Czech Republic. Within the theoretical part, the basic concepts related to FIDIC, which are necessary for understanding the following chapters, are first approached. The work also describes the construction of line structures in the Czech Republic. Subsequently, it shifts its attention to the various types of FIDIC conditions of contracts, focusing on the Red Book. Some space is also dedicated to BIM (*Building Information Modeling*). The research part provides answers to the question of whether and to what extent the FIDIC conditions of contracts in the Czech Republic have proved their worth during their use and what are the expected tendencies of their use. For this purpose, the method of a questionnaire survey is used. The survey was sent both among the contracting authorities and their suppliers. Part of the survey also focuses on the BIM method, but the main research area is FIDIC. Based on the connection of findings from the questionnaire survey and the theoretical part, a recommendation for improving the application of FIDIC conditions of contracts in the Czech environment is given in the conclusion.

Keywords: Conditions of Construct, FIDIC, Red Book, line construction, highway, public procurement, standardization, construction, BIM, Yellow Book

Obsah

1 Úvod.....	11
2 Cíl práce a metodika	13
2.1 Cíl práce	13
2.2 Metodika.....	13
3 Teoretická východiska	14
3.1 FIDIC.....	14
3.2 Liniové stavby	15
3.3 Výstavba dálnic v ČR.....	16
3.4 Smluvní podmínky FIDIC.....	21
3.4.1 Druhy smluvních podmínek FIDIC	23
3.4.2 Dokumenty smluvních podmínek FIDIC.....	28
3.4.3 Použití smluvních podmínek FIDIC v ČR.....	29
3.5 Red Book.....	31
3.6 BIM	40
3.6.1 BIM v České republice	43
3.6.2 BIM u dopravních staveb	45
3.7 Výhody a kritika smluvních podmínek FIDIC v ČR	46
4 Vlastní práce	51
4.1 Dotazníkové šetření	51
4.1.1 Metodika	51
4.1.2 Výsledky dotazníkového šetření	54
5 Výsledky a diskuse	68
5.1 Vyhodnocení dotazníkového šetření	68
5.2 Doporučení	73
6 Závěr.....	75
7 Seznam použitých zdrojů.....	77
8 Přílohy	86

Seznam obrázků

Obrázek 1 – Schéma pro výběr vzorů FIDIC	27
Obrázek 2 – Fáze životní cyklu stavby a stavebního díla	41
Obrázek 3 – MacLeamyho křivka	42
Obrázek 4 – Vybrání dodavatelé ŘSD	52
Obrázek 5 – Vybrání dodavatelé Správy železnic	53
Obrázek 6 – Vybrání dodavatelé ŘVC	53

Seznam tabulek

Tabulka 1 – Průměrný roční přírůstek dálnic v zájmovém období	18
Tabulka 2 – Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2021	20
Tabulka 3 – Dokumenty vzorů FIDIC	29
Tabulka 4 – Porovnání hodnocení osobních znalostí FIDIC a jeho osvědčení v ČR.....	69
Tabulka 5 – Hlavní nevýhody používání vzorů FIDIC	69
Tabulka 6 – Hodnocení osobních znalostí BIM	72

Seznam grafů

Graf 1 – Vývoj provozní délky dálnic v letech 1999–2020	18
Graf 2 – Počet provozněných km dálnic v letech 1970–2020	19
Graf 3 – Příprava staveb v letech 2010–2021	21
Graf 4 – Vyhodnocení otázky č. 1	55
Graf 5 – Vyhodnocení otázky č. 2	55
Graf 6 – Vyhodnocení otázky č. 3	56
Graf 7 – Vyhodnocení otázky č. 4	57
Graf 8 – Vyhodnocení otázky č. 5	57
Graf 9 – Vyhodnocení otázky č. 6	58
Graf 10 – Vyhodnocení otázky č. 7	59
Graf 11 – Vyhodnocení otázky č. 8	60
Graf 12 – Vyhodnocení otázky č. 9	60
Graf 13 – Vyhodnocení otázky č. 10	61
Graf 14 – Vyhodnocení otázky č. 11	62
Graf 15 – Vyhodnocení otázky č. 12	63
Graf 16 – Vyhodnocení otázky č. 13	64
Graf 17 – Vyhodnocení otázky č. 14	65
Graf 18 – Vyhodnocení otázky č. 15	66
Graf 19 – Vyhodnocení otázky č. 16	66

Seznam použitých zkratk

CACE	Česká asociace konzultačních inženýrů
FIDIC	Fédération Internationale des Ingénieurs-Conseils (Mezinárodní federace konzultačních inženýrů)
Green Book	Smluvní podmínky pro stavby menšího rozsahu
OP	Obecné podmínky

Red Book	Smluvní podmínky pro výstavbu pozemních a inženýrských staveb projektovaných objednatelem
Yellow Book	Smluvní podmínky pro dodávku technologických zařízení a projektování-výstavbu elektro – a strojně-technologického díla a pozemních a inženýrských staveb projektovaných zhotovitelem
ZP	Zvláštní podmínky
ZZVZ	Zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů

1 Úvod

Předkládaná práce se zabývá problematikou smluvních podmínek FIDIC v České republice. Ty jsou ve světě jedněmi z neznámějších smluvních standardů používaných pro velké výstavbové projekty. Na oblibě získaly díky své propracovanosti – pamatují totiž na nejrůznější specifické problémy a situace, které vznikají při velkých projektech, jakými jsou např. stavby dopravní infrastruktury.

Vzorové smluvní podmínky FIDIC obsahují v uceleném podání procesy a specifické instituty, které mají za cíl usnadnit realizaci stavby a předcházet případným sporům. Na rozdíl od klasických smluv o dílo tak představují podstatně složitější úpravu.

V České republice se užívají od roku 2002, avšak až v posledních letech došlo k jejich většímu rozšíření – do češtiny se překládají další vzory FIDIC, zároveň se aktualizují zvláštní podmínky u již stávajících vzorů a vedle toho jsou také realizovány projekty podle méně používané žluté knihy FIDIC (Yellow Book, 1999) Avšak i přesto setkat se se smluvními podmínkami FIDIC v českém právním prostředí zatím nelze považovat za běžné.

Vzory FIDIC se u nás užívají především veřejnými zadavateli pro stavby v dopravní infrastruktuře, z toho důvodu je předkládaná práce zaměřena na tuto oblast. V práci je představena a shrnuta problematika využití vzorových knih FIDIC včetně stručného představení nejpoužívanější červené knihy (Red Book, 1999).

V teoretické části práce se čtenář seznámí s organizací FIDIC, liniovými stavbami a oblastmi, kde jsou smluvní podmínky FIDIC reálně využívány. Část práce je také věnována veřejnému zadavateli Ředitelství silnic a dálnic, který má na starosti výstavbu dálnic a smluvní podmínky v ČR již dlouhodobě využívá.

Dále jsou rozebrány základní vzory FIDIC a jejich specifika. Podrobnější popis Red Book je uveden pro pochopení jednotlivých institutů, které smluvní podmínky FIDIC využívají a které nejsou pro prostředí ČR vlastní. V poslední podkapitole teoretické části je pak přiblížena digitalizace stavebnictví pomocí metody BIM.

Praktická část se zabývá zkoumáním postojů osob ke smluvním podmínkám FIDIC, kteří s nimi aktivně pracují. Pro účely výzkumu byli vybráni největší veřejní zadavatelé veřejných zakázek v dopravní infrastruktuře a deset největších dodavatelů každého z nich. Získané poznatky jsou vyhodnoceny a slouží spolu s podklady z teoretické části k zodpovězení stanovených výzkumných otázek.

Z důvodu vysoké míry obsáhlosti a složitosti smluvních podmínek FIDIC nebylo v této práci možné podat podrobnější pohled na problematiku smluvních podmínek FIDIC, která je podstatně rozsáhlejší. Přínosem práce tak je právě stručné uvedení do dané problematiky s odkrytím souvisejících témat, např. modelu BIM.

V závěru práce jsou pro zvážení uvedena některá doporučení týkající se fungování a aplikace vzorů FIDIC v ČR. Závěr práce obsahuje rovněž odpovědi na výzkumné otázky a shrnutí, zda byl cíl práce naplněn.

Práce je zpracována dle faktického a právního stavu ke dni 30. listopadu 2021.

2 Cíl práce a metodika

2.1 Cíl práce

Hlavním cílem diplomové práce je představení a zasazení smluvních podmínek FIDIC do kontextu v ČR, následně vyhodnocení jejich používání u liniových staveb v České republice, sumarizování jejich kladných a stinných stránek a zjištění, s jakými případnými problémy se praxe potýká po dobu jejich užívání v ČR.

Výzkumný problém formulovaný v podobě hlavní výzkumné otázky je proto následující:

- Hlavní výzkumná otázka: Do jaké míry se smluvní podmínky FIDIC osvědčily v České republice za dobu jejich užívání v resortu Ministerstva dopravy od roku 2002 do současnosti?

Hlavní výzkumná otázka je doplněna o dvě dílčí otázky:

- Dílčí výzkumná otázka 1: Pokud se smluvní podmínky FIDIC osvědčily, potýkají se i s nějakými nevýhodami a kterými? Případně pokud se neosvědčily, mají i přesto nějaká pozitiva a která?
- Dílčí výzkumná otázka 2: Jaké jsou vývojové tendence v aplikaci smluvních podmínek FIDIC v ČR u výstavby dopravní infrastruktury?

2.2 Metodika

Na počátku bude provedena literární rešerše, jejímž účelem je představení základních pojmů a legislativního zakotvení smluvních podmínek FIDIC. Následně budou popsány jejich druhy a dosavadní užívání v České republice včetně jejich výhod a kritiky. Pro snadnější pochopení fungování smluvních podmínek FIDIC a jejich institutů budou představeny obecné podmínky Red Book. Představen bude také model BIM.

V praktické části budou analyzovány výstupy dotazníkového šetření, které podají podrobnější pohled do praxe smluvních podmínek FIDIC v ČR. Osloveny budou právní oddělení jak zadavatelů veřejných zakázek pracujících se vzory FIDIC, tak jejich největších dodavatelů. Samotná metoda dotazování je rozebrána v podkapitole 4.1.

Pokud jde o teoretickou část práce, při jejím zpracování budou využity zejména obecně teoretické metody, konkrétně metody analýzy, syntézy a komparace. Uvedené výzkumné teoretické metody budou posléze použity i v praktické části práce, a to společně s metodou dotazníkového šetření.

Původně stanovená metoda pro praktickou část formou komparace četnosti a objemu veřejných zakázek zadávaných s užitím smluvních podmínek FIDIC byla po hlubší rešerši vyhodnocena jako nedostatečná pro naplnění cíle této práce. Pro zjištění, zda se smluvní podmínky FIDIC v praxi za dobu jejich užívání v ČR osvědčily, tak byla stanovena kvantitativní výzkumná metoda dotazníkového šetření s účelovým výběrem, zaměřená mezi osoby, které se vzory FIDIC aktivně pracují. Ke změně oproti schválenému zadání práce tak došlo pouze ve využití metodě, a to s ohledem na větší relevantnost k cíli, který zůstal zachován.

Pro dosažení přínosu práce jsou výzkumné otázky směřovány do kategorie liniových staveb, konkrétně dopravní infrastruktury. Výzkumné otázky budou zodpovězeny v závěru práce na základě odpovědí z dotazníkového šetření a získaných poznatků z teoretické části.

3 Teoretická východiska

V rámci teoretických východisek jsou nejprve objasněny základní pojmy, následně jsou představeny jednotlivé druhy smluvních podmínek FIDIC a jejich používání v České republice, posléze je podrobněji představena Red Book FIDIC a závěrem jsou analyzovány přednosti a zápory užívání vzorů FIDIC v českém prostředí.

3.1 FIDIC

Smluvní podmínky FIDIC jsou jedněmi ze vzorů smluvních podmínek, které mohou být použity při tvorbě smlouvy na stavební a inženýrské práce. Samotný výraz FIDIC je zkratkou pro organizaci Fédération Internationale des Ingénieurs-Conseils (Mezinárodní sdružení konzultačních inženýrů), která byla založena jako výsledek Světové mezinárodní výstavy v roce 1913. Právě na ní došlo k vytvoření formální zakládací listiny (22. 7. 1913), kterou vzniklo zmíněné Mezinárodní sdružení konzultačních inženýrů.¹

Organizace FIDIC dala od roku 1913 vznik velkému množství kodifikací smluvních podmínek a zároveň vytvořila relativně mnoho průvodců a vzorů, které měly usnadnit

¹ History: FIDIC Establishment. *FIDIC* [online]. Copyright 2021 [cit. 2021-04-03]. Dostupné z: <https://fidic.org/history>

uzavírání smluv (ve velké části mezinárodních), jež se vázaly k realizaci stavebních nebo projektových dodávek. První vydání smluvních podmínek FIDIC pochází z roku 1973 – Conditions of Contract for Works of Civil Engineering Construction neboli Red Book (Červená kniha, podle barvy obálky) – a upravuje podmínky realizace výstavbových projektů. Červenou knihu postupně doplnily mezi těmi nejznámějšími kniha Žlutá (Conditions of Contract for Electrical and Mechanical Works – Yellow Book), Oranžová (Conditions of Contract for Design-Build and Turnkey – Orange Book), Zelená (The Short Form of Contract - Green Book), Stříbrná (Conditions of Contract for EPC Turnkey Projects – Silver Book) a Zlatá (Conditions of Contract for Design, Build and Operate Project – Gold Book). Vzory FIDIC se dnes používají např. i v projektech financovaných Světovou bankou, Asijskou rozvojovou bankou, Africkou rozvojovou bankou, Evropskou bankou pro obnovu a rozvoj či Evropskou investiční bankou.²

Hlavními cíli FIDIC jsou mimo jiné: zvýšení prestiže konzultačních inženýrů, globální zastoupení konzultačních inženýrů, vytvoření autority ve vztahu k obchodní praxi, podpora vývoje globálního růstu schopného odvětví konzultačních inženýrů a podpora udržitelného rozvoje.³ Členem FIDIC je také Česká asociace konzultačních inženýrů (CACE), která v ČR FIDIC reprezentuje. O organizaci FIDIC a smluvních podmínkách FIDIC se v českém prostředí začalo více mluvit s přechodem na demokratický systém po revoluci 1989 a především s vyjednáváním a následným vstupem do EU a s tím spojené „čerpání dotací z fondů Evropské unie, které je mimo jiné podmíněné použitím prověřených standardizovaných vzorových smluv“⁴. Právě takovými vzorovými smluvními podmínkami jsou smluvní podmínky FIDIC.

3.2 Liniové stavby

Liniové stavby jsou obecným pojmem, který používá veřejné právo stavební. Liniovou stavbou se rozumí taková stavba, u níž převládá jeden rozměr, tj. délka nad šířkou a výškou.⁵

Do liniových staveb zahrnujeme jak inženýrské stavby demonstrativně uvedené v § 509 občanského zákoníku, což jsou vodovody, kanalizace nebo energetická či jiná

² NOVOTNÁ, Petra. *The Fidic Suite of Contracts: Selected Issues* [online]. Brno: Masaryk University, 2010 [cit. 2021-04-20]. Dostupné z: [http://dvp.sehnalek.cz/files/prispevky/13_obchod/Novotna_Petra_\(3836\).pdf](http://dvp.sehnalek.cz/files/prispevky/13_obchod/Novotna_Petra_(3836).pdf)

³ KLEE, Lukáš. *Smluvní podmínky FIDIC*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2017, s. 2

⁴ Tamtéž

⁵ KOUKAL, Pavel. § 509. In: LAVICKÝ, Petr a kol. *Občanský zákoník I. Obecná část (§ 1–654)*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, marg. č. 2, s. 1802–1806

vedení, a jiné předměty, které ze své povahy pravidelně zasahují více pozemků, ale také stavby dopravní infrastruktury, zejména pozemní komunikace, dráhy, vodní cesty, letiště a s nimi související zařízení podle § 2 odst. 1 písm. m) zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“).⁶

Vzhledem ke skutečnosti, že jsou smluvní podmínky FIDIC v ČR užívány převážně u staveb dopravní infrastruktury, je práce zaměřena zejména na liniové stavby v dopravní infrastruktuře.

3.3 Výstavba dálnic v ČR

Výstavba dopravní infrastruktury spadá v České republice do působnosti Ministerstva dopravy, které ji provádí především prostřednictvím svých státních příspěvkových organizací Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD), Správa železnic a Ředitelství vodních cest ČR. Všechny tyto tři organizace využívají smluvní podmínky FIDIC. Pro bližší představu se následující část kapitoly zaměří na činnost ŘSD, jež smluvní podmínky aplikuje při výstavbě dálnic, konkrétně dle Red Book.

Výstavbu dálnic, její rychlost a v té souvislosti i ŘSD, které má výstavbu v kompetenci, provází v ČR dlouhodobá kritika. Dle věcného záměru zákona o státním podniku Správy dálnic a silnic „*současná podoba organizačního zajištění výstavby strategické dopravní infrastruktury státu je jedním z významných problémů pro efektivní řízení v sektoru dopravy*“⁷.

Z toho důvodu dojde od roku 2022 ke změně, která bude spočívat v transformaci státní příspěvkové organizace ŘSD na státní podnik Správa dálnic a silnic (SDS). Tato změna má mimo jiné umožnit zajištění klíčové odborné činnosti vlastními zaměstnanci bez potřeby najímání externích odborníků. Změna právní formy ŘSD na státní podnik tak následuje Správu železnic, která má obdobné organizační uspořádání.⁸

⁶ KOUKAL, Pavel. § 509. In: LAVICKÝ, Petr a kol. *Občanský zákoník I. Obecná část (§ 1–654)*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, marg. č. 2, s. 1802–1806

⁷ Závěrečná zpráva z hodnocení dopadů regulace (RIA) k věcnému záměru zákona o státní organizaci SDS, s.o. *Portál Aplikace ODok: Věcný záměr zákona o státním podniku Správa dálnic a silnic* [online]. 23. 8. 2021 [cit. 2021-04-09]. Dostupné z: <https://apps.odok.cz/veklep-detail?pid=KORNBUUHRYW5>

⁸ *Transformace ŘSD na státní organizaci přinese úspory a zrychlí výstavbu silnic a dálnic: Média a tiskové zprávy* [online]. 2021 [cit. 2021-11-05]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Transformace-RSD-na-statni-organizaci-prinese-uspo>

Problémy se zajištěním odborné personální kapacity mají za výsledek limitovanou konkurenceschopnost na trhu práce. Z interních analýz ŘSD vyplývá, že chybí odborníci pro plánování výstavby a výkon dohledu nad výstavbou a modernizací dopravní infrastruktury.⁹

Konkurenceschopnost ŘSD zásadně ovlivňuje samotné odměňování jeho zaměstnanců. Platy se řídí mj. nařízením vlády č. 341/2017 Sb., o platových poměrech zaměstnanců ve veřejných službách a správě, ve znění pozdějších předpisů. Zaměstnanci ŘSD tedy pobírají plat ve výši stanovené na základě tzv. platových tříd. Tato výše však u vysoce odborných profesí nedosahuje ani minimálního standardu na trhu práce. Vzhledem ke stálým požadavkům na zrychlení výstavby je ŘSD kvůli nedostatku svých vlastních odborných kapacit, které nedokáže adekvátně finančně ohodnotit, nuceno z vyšší míry outsourcovat řadu klíčových činností, které by mělo plnit samo. Takový postup, který se týká mj. i právních služeb u problematiky FIDIC, zcela jistě prodražuje a zpomaluje činnost této organizace.¹⁰

Závěrem je tak konstatování, že k výstavbě, modernizaci či údržbě dálnic a silnic I. třídy je potřeba jak financí, tak personálních kapacit.¹¹

K otázce financování je vhodné poznamenat, že pro investice do dopravní infrastruktury byl pro rok 2021 schválen rozpočet SFDI ve výši 127,5 miliardy korun, což je dosud rekordní výše.¹² Avšak i přes to, že vidíme snahu investice navyšovat (graf č. 3 níže), problém chybějící odborné kapacity uvnitř ŘSD zůstává nevyřešen. Pokud jeden z prvků chybí, příprava staveb se nezefektivní.

Dle kontrolních zjištění NKÚ trvá dlouho také samotná příprava stavby dálnic. Z kontrolní akce v roce 2017 vyplynulo, že „*hlavní příčinou pomalého tempa výstavby byly problémy ŘSD se získáváním územních rozhodnutí a stavebních povolení. Příprava staveb dálnic v období od získání souhlasného stanoviska k vlivům na životní prostředí do vydání pravomocného stavebního povolení trvala v průměru 13 let. Oproti předchozí kontrolní akci NKÚ se prodloužila o 4 roky.*“¹³

⁹ Závěrečná zpráva z hodnocení dopadů regulace (RIA) k věcnému záměru zákona o státní organizaci SDS, s.o. *Portál Aplikace ODok: Věcný záměr zákona o státním podniku Správa dálnic a silnic* [online]. 23. 8. 2021 [cit. 2021-04-09]. Dostupné z: <https://apps.odok.cz/veklep-detail?pid=KORNBUUHRYW5>

¹⁰ Tamtéž

¹¹ Tamtéž

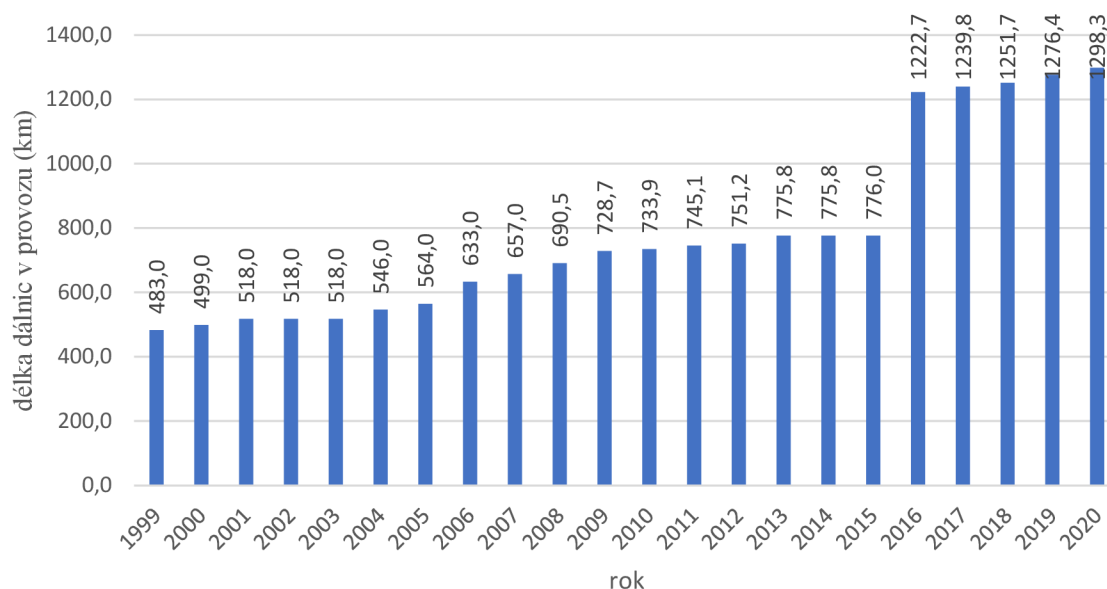
¹² Do dopravní infrastruktury má jít v příštím roce 128 miliard, návrh rozpočtu schválila vláda. *Ministerstvo dopravy: Média a tiskové zprávy* [online]. 19. 10. 2020 [cit. 2021-11-05]. Dostupné z:

<https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Do-dopravni-infrastruktury-ma-jit-v-pristim-roce-1>

¹³ Kontrolní závěr z kontrolní akce 17/05 Výstavba, modernizace a rekonstrukce dálnic. *Nejvyšší kontrolní úřad*. [online]. 2017 [cit. 2021-11-05]. Dostupné z: <https://www.nku.cz/assets/kon-zavery/K17005.pdf>

Vývoj výstavby dálnic v České republice je vidět z grafu č. 1. Statistiky ve formě ročenek Ministerstva dopravy jsou dostupné od roku 1999.

Graf 1 – Vývoj provozní délky dálnic v letech 1999–2020



Zdroj: Ročenky dopravy¹⁴, vlastní zpracování

Za milníky spojené s oblastí standardizace smluvních podmínek podle vzorů FIDIC budeme považovat roky 2002, 2008 a 2016, kdy na základě metodických pokynů Ministerstva dopravy byly schváleny buď nové, nebo aktualizované smluvní podmínky založené na vzorech FIDIC. Užívané smluvní podmínky FIDIC v ČR jsou podrobněji rozvedeny v podkapitole 3.4.3.

Tabulka 1 – Průměrný roční přírůstek dálnic v zájmovém období

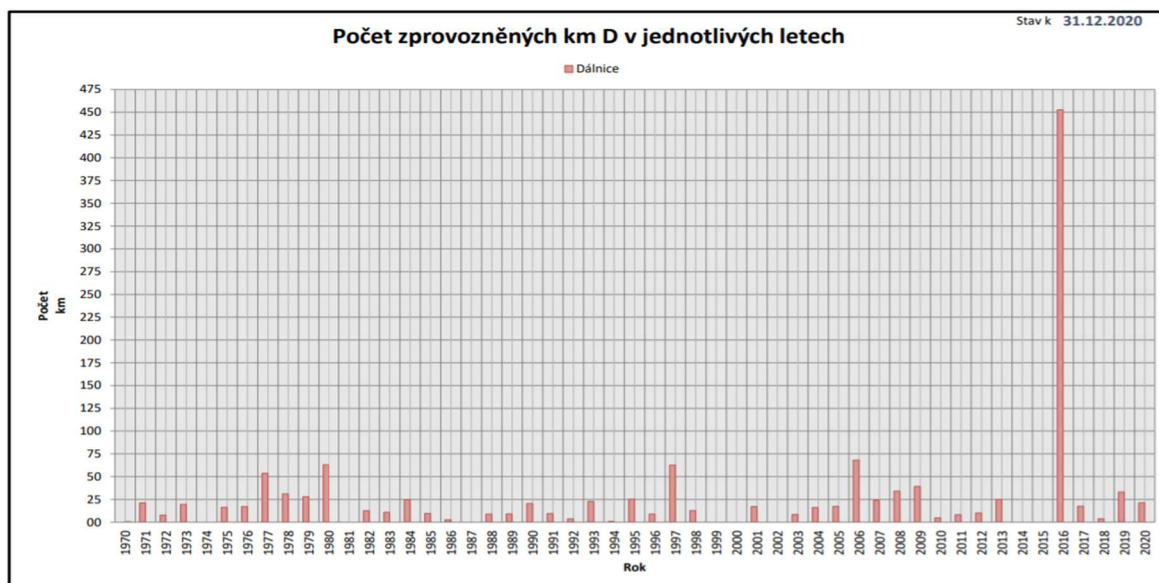
Období	2002–2008	2008–2016	2016–2020
Délka nových dálnic za období	139,0 km	532,2 km	75,6 km
Průměrný roční přírůstek	23,2 km	66,53 km	15,12 km

Zdroj: Ročenky dopravy, vlastní zpracování

Z tabulky č. 1 je vidět, že používání smluvních podmínek FIDIC se do rychlosti výstavby dálnic nepromítlo, jak možná někteří doufali. Výchylky v průměrném ročním přírůstku nově zprovozněných dálnic lze hodnotit jako nevýrazné.

¹⁴ Ročenka dopravy 2009, Ročenka dopravy 2012, Ročenka dopravy 2020. *Dopravní statistika: Ročenky dopravy ČR* [online]. [cit. 2021-11-06]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>

Graf 2 – Počet zprovozněných km dálnic v letech 1970–2020



Zdroj: převzato z ceskedalnice.cz¹⁵

Skokové navýšení počtu zprovozněných kilometrů dálnic v roce 2016, jak lze pozorovat v grafu č. 1 a 2, bylo způsobeno legislativní změnou v pojetí dálniční sítě, a to novelizací dvou zákonů a jejich prováděcích vyhlášek, zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů s účinností od 31. 12. 2015.

Toto nové pojetí změnilo většinu rychlostních komunikací o délce 434 km na dálnice II. třídy. Nově vystavěných dálnic k roku 2016 tak ve skutečnosti přibylo pouze 12,7 km. Výstavbu dálnic a její rychlost v čase ovlivňuje celá řada faktorů, jejich hodnocení však není předmětem této práce.

Státní fond dopravní infrastruktury

Rozšíření a usnadnění aplikace smluvních podmínek FIDIC v ČR je z velké části zásluhou Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), jehož účelem je mimo jiné financování výstavby, modernizace, oprav a údržby silnic a dálnic, celostátních a regionálních drah a dopravně významných vnitrozemských vodních cest v rozsahu stanoveném zákonem č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů.

¹⁵ Souhrnná data zprovoznění dálnic (vč. původně rychlostních silnic) v České republice: Stav k 31.12.2020. *Ceskedalnice.cz: Odborné info* [online]. Poslední změna stránky 31. 8. 2021 [cit. 2021-09-21]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/prilohy/data.pdf>

SFDI vydalo řadu metodik pro užívání smluvních podmínek FIDIC. Výčtem lze uvést Metodiku pro tým správce stavby, Metodiku pro správu změn díla (variací) u stavebních zakázek financovaných z rozpočtu SFDI podle smluvních podmínek FIDIC (Červené knihy) ve vztahu k úpravě zadávání veřejných zakázek, Metodiku pro časové řízení u stavebních zakázek podle smluvních podmínek FIDIC, Metodiku pro kvantifikaci finančních nároků při zpoždění a prodloužení, Metodiku pro akceleraci, Metodiku pro zlepšení díla (Value Engineering) a další.

SFDI tak naplňuje své cíle uvedené ve své společné strategii pro dopravní infrastrukturu „úspěšný projekt – společný cíl“, kde je prvním dílčím cílem standardizace smluv – zavedení jednotných smluvních vzorů podle mezinárodních standardů FIDIC u ŘSD, Správy železnic, ŘVC pro zajištění kontinuity a předvídatelnosti pravidel hry.¹⁶

Tabulka 2 – Rozdělení výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2021

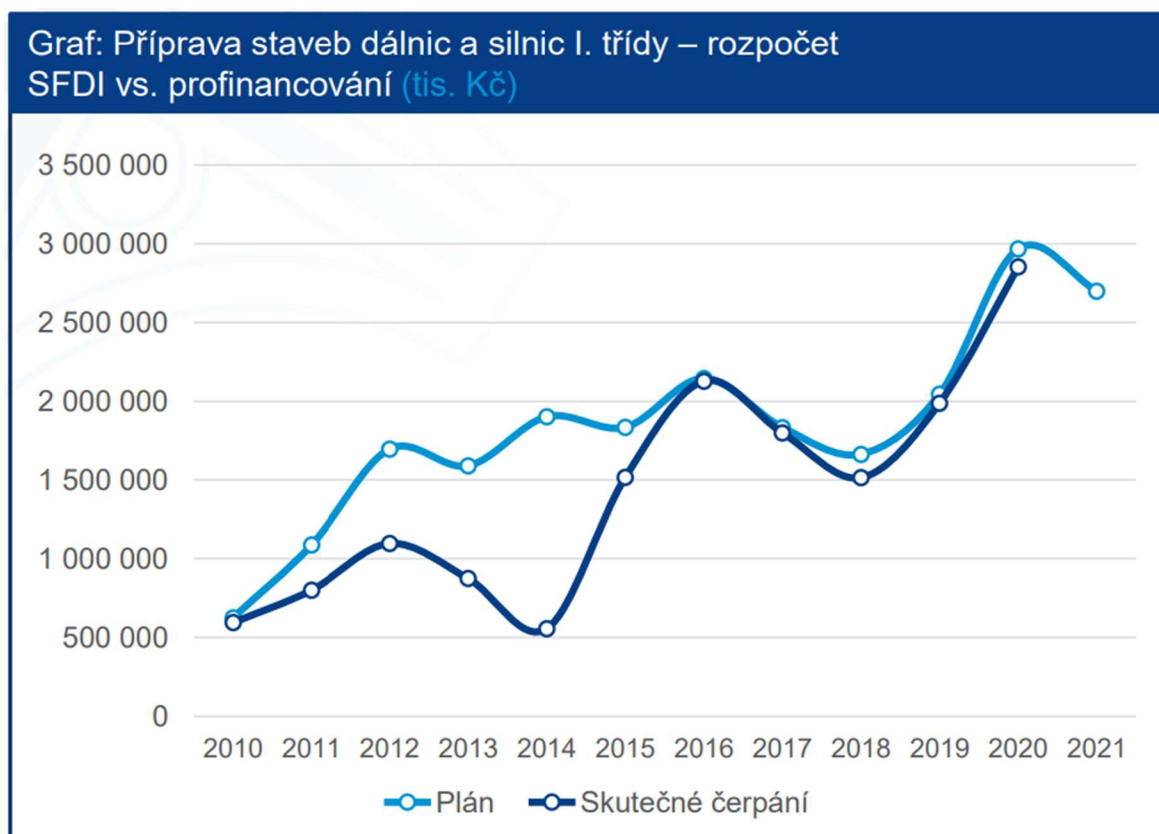
Členění výdajů dle objemově nejvýznamnějších příjemců v roce 2021 (v mil. Kč)						
Příjemce	Národní (vč. EIB)	OPD 2014–2020	CEF	RRF	Ostatní fondy EU	Celkem
ŘSD	45 312	7 479	90	8 112	7	61 000
SŽ	34 810	6 461	5 244	6 558	2	53 074
ŘVC	1 185	0	0	331	6	1 522
Ostatní příjemci	9 217	2 689	0	0	0	11 906
Výdaje celkem (zakrouheno)	90 525	16 628	5 334	15 000	15	127 502

Zdroj: Rozpočet SFDI 2021¹⁷, vlastní zpracování

¹⁶ „Úspěšný projekt – společný cíl“, Společná strategie pro dopravní infrastrukturu. *Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. [cit. 2021-05-11]. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/zakladni-informace/strategie-sfdi/>

¹⁷ Schválený rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2021 a střednědobý výhled na roky 2022 a 2023. SFDI: Rozpočet SFDI [online]. [cit. 2021-10-12]. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/rozpocet/rozpocet-sfdi/>

Graf 3 – Příprava staveb v letech 2010–2021



Zdroj: převzato z prezentace ŘSD, Konference projektování pozemních komunikací 13. 9. 2021

3.4 Smluvní podmínky FIDIC

Standardizovaných vzorů pro stavební projekty je celá řada, v Evropě např. ÖNORM B 2110 (Rakousko), VOB/B (Německo), AB 92 a ABT 93 (Dánsko), CCAG (Francie a Belgie), DPR 207/2010 (Itálie), UAV 1989 a 2012 (Nizozemsko) nebo standard smluvních podmínek pro výstavbu pozemních a inženýrských staveb YSE 1998 ve Finsku, ICS 30:2012 na Islandu, AB 04 ve Švédsku a NS8406.E:2009 v Norsku, mezinárodní vzory FIDIC, AIA, DBIA v USA, nebo NEC a JCT v UK apod.¹⁸

V ČR se uchytily mezinárodní vzory FIDIC a jak bylo uvedeno výše, jejich implementace je v ČR spojena se vstupem do EU a čerpáním dotací z evropských fondů. Podobná situace je vidět v Polsku a Slovensku. Velkou roli hrají v resortu dopravy pro stavby pozemních komunikací. Tyto projekty jsou zadávány z velké části jako soutěžní a řídí

¹⁸ Stavební smluvní standardy: Pro výstavbu a projektování. *Stavební smluvní standardy* [online]. [cit. 2021-10-05]. Dostupné z: <https://www.stavebni-smluvni-standardy.cz/>

se zákonem č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“).

Smyslem vytvoření – či v případě ČR přijetí – smluvních podmínek FIDIC byla především skutečnost, že obecné hmotněprávní normy nejsou dostatečné pro velké stavební a další projekty, které kladou na smluvní podmínky daleko větší požadavky než obecné normy, v českém případě zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „občanský zákoník“). Pokud by byl využíván pouze občanský zákoník, dostaly by se smluvní strany u větších stavebních projektů do problémů např. při stanovení ceny díla, která je upravena pouze v § 2586 odst. 2, kdy občanský zákoník stanoví, že *„cena díla je ujednána dostatečně určitě, je-li dohodnut alespoň způsob jejího určení, anebo je-li určena alespoň odhadem. Mají-li strany vůli uzavřít smlouvu bez určení ceny díla, platí za ujednanou cena placená za totéž nebo srovnatelné dílo v době uzavření smlouvy a za obdobných smluvních podmínek“*¹⁹. Toto relativně velmi obecné ustanovení by bylo nedostačující v případě stavebních projektů, které se realizují několik let. Stejně tak obecná ustanovení o smlouvě nejsou upravena dostatečně konkrétně na to, aby mohla být využita pro smlouvy velkých stavebních projektů.

Používání smluvních podmínek FIDIC je nejen ulehčením práce pro obě smluvní strany, které nemusí složitě přemýšlet nad mnohými okolnostmi, jež se během realizace zakázky mohou přihodit, poskytuje zároveň určitou míru právní jistoty v tom smyslu, že smlouva pamatuje na práva a povinnosti obou smluvních stran a nestane se, že by jedna ze stran byla na svých právech zkrácena.

Na podmínky FIDIC, resp. i na smluvní podmínky připravené dle vzoru, popř. vůbec na smluvní podmínky, může zadavatel navázat podmínku účasti v zadávacím řízení. Dle odst. 1 § 37 ZZVZ: *„Podmínky účasti v zadávacím řízení může zadavatel stanovit jako*

- a) podmínky kvalifikace,*
- b) technické podmínky vymezující předmět veřejné zakázky včetně podmínek nakládání s právy k průmyslovému nebo duševnímu vlastnictví vzniklými v souvislosti s plněním smlouvy na veřejnou zakázku,*
- c) obchodní nebo jiné smluvní podmínky vztahující se k předmětu veřejné zakázky, nebo*

¹⁹ § 2586 odst. 2 občanského zákoníku

d) *zvláštní podmínky plnění veřejné zakázky, a to zejména v oblasti vlivu předmětu veřejné zakázky na životní prostředí, sociálních důsledků vyplývajících z předmětu veřejné zakázky, hospodářské oblasti nebo inovací.*“²⁰

Právě bod c) dle výše zmíněného ustanovení umožňuje zadavateli již do zadávací dokumentace zahrnout takové smluvní podmínky, které pro něj budou vyhovující, nicméně je třeba konstatovat, že vhodnost zahrnutí smluvních podmínek FIDIC, ale i smluvních podmínek dle jiných vzorů, je dobrým znakem projektu i pro potenciální dodavatele, který ví, že bude projekt řízen dle prověřených a propracovaných postupů. Zároveň při využití smluvních podmínek FIDIC dává zadavatel určitý signál účastníkům, že bude smlouva realizovaná s mezinárodním standardem.

3.4.1 Druhy smluvních podmínek FIDIC

Jak již bylo naznačeno, v současné době existuje relativně velké množství smluvních podmínek FIDIC, které je možné jako vzorové smluvní podmínky využít. Standardizované vzory FIDIC tak lze objednatelům využít pro různé metody výstavby, organizaci účastníků projektu, rozdělení jejich odpovědnosti za části projektu a k tomu odpovídající rizika. Jednotlivé metody budou představeny u jednotlivých typů smluvních podmínek, které s těmito metodami pracují. Jedná se zejména o metody generálního dodavatelství, Design-Build a Design-Build-Operate.

Red Book

Často užívaným typem je především **Red Book (CONS)**, kdy „cons“ znamená „construction“. Celý název zní *Conditions of Constructions for Building and Engineering Works Designed by the Employer* (v ČR se používá název *Smluvní podmínky pro výstavbu pozemních a inženýrských staveb projektovaných objednatel*).²¹ Metodou jeho dodávky je tzv. generální dodavatelství (General Contracting, případně Design-Bid-Build, DBB). Tato metoda, také nazývána jako „tradiční forma projektu“, stanovuje, že odpovědnost za vypracování projektové dokumentace nese objednatel.²²

²⁰ § 37 odst. 1 zákona o zadávání veřejných zakázek

²¹ KLEE, Lukáš. *Smluvní podmínky FIDIC*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2017, s. 12

²² KLEE, Lukáš. *Smluvní vztahy výstavbových projektů*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2017, s. 37–38

Projektová dokumentace pro zadávací řízení metodou Design-Bid-Build je objednatelem v zadávací dokumentaci zpracována poměrně detailně. Obsahuje výkresy, technické specifikace a výkaz výměr. Položkové a jednotkové ceny výkazu výměr oceňuje zhotovitel v nabídce na své riziko. Jednotlivé nabídky zhotovitelů se tak ve veřejné soutěži dobře porovnávají na základě kritéria nejnižší nabídkové ceny. Celková konečná cena projektu je však určena až na základě měření skutečně provedených prací. Jedná se tedy o tzv. měřenou zakázku.²³

Dále je v tomto vzoru kladen důraz na vyrovnanou alokaci rizik mezi objednatele a zhotovitele a současně také zavedení institutu správce stavby, který plní jednak funkci zástupce objednatele, ale zároveň v některých případech vystupuje jako arbitr v případných konfliktech smluvních stran.

Podrobnější popis Red Book je podán v podkapitole 3.5.

Yellow Book

Další variantou smluvních podmínek je tzv. **Yellow Book**, v originálním znění *Conditions of Contract for Plant & Design-Build. For Electrical & Mech. Plant & For Building & Engineering Works Designed by the Contractor*, v České republice užívaný název *Smluvní podmínky pro dodávku technologických zařízení a projektování-výstavbu elektro – a strojně-technologického díla a pozemních a inženýrských staveb projektovaných zhotovitelem*. Struktura Yellow Book v podstatě kopíruje strukturu Red Book. Metoda zadávání, kterou Yellow Book obsahuje – metoda Design-Build (DB), v češtině vyprojektuj a postav – spočívá ve faktu, že odpovědnost za vypracování projektové dokumentace nese dodavatel. Objednatel však při zadávání musí specifikovat náležitosti, účel a technické podmínky veřejné zakázky, což provádí formou požadavků na výkon a funkci.²⁴

Podstatné zde je, aby objednatel vymezil finální vlastnosti objektu (funkční, dispoziční, estetické, energetické a environmentální atd.). Následně je v kompetenci dodavatele, aby v souladu s těmito požadavky vypracoval příslušnou projektovou dokumentaci a následně i realizoval samotnou stavbu.²⁵

²³ KLEE, Lukáš. *Smluvní vztahy výstavbových projektů*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2017, s. 39

²⁴ BLAŽÁK, Jakub. *Proces přípravy veřejné zakázky formou design-build*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2016, s. 7

²⁵ Tamtéž

Stejně jako u Red Book i zde má správu projektu na starost správce stavby. Cena je však určena paušálně bez výkazu výměr a až na specifické situace se nemění.

EPC

Smluvní podmínky FIDIC pro zakázky typu EPC (*EPC = Engineer-Procure-Construct*, „*projektuj-zadej-postav*“) v originálním znění *Conditions of Contract for EPC Turnkey Projects* (v češtině s názvem *Smluvní podmínky pro projekty EPC/na klíč*) byly dříve označovány jako Silver Book.

Podmínky EPC jsou vhodné v případě individuálně dojednávané kompletní dodávky (např. elektrárny, továrny atd.), tedy v takovém případě, kdy je prioritou větší míra předvídatelnosti ceny, a zároveň tam, kde zhotovitel přebírá plnou zodpovědnost za přípravu projektu, projektovou dokumentaci a vlastní provedení stavby.²⁶ Struktura podmínek EPC je podobná jako u Red Book a Yellow Book. Přestože některé části jsou s Red Book a Yellow Book totožné, je třeba upozornit na podstatný rozdíl, kterým je skutečnost, že Silver Book nevyužívá správce stavby, ale jeho funkci zastává tzv. zástupce objednatele.²⁷

Green Book

Green Book (*Short Form of Contract*) je dalším smluvním vzorem dle FIDIC. Na rozdíl od výše uvedených typů je Green Book stručnější, protože obsahuje jen základní ustanovení mezi objednatelem a zhotovitelem. Předpokládá výstavbu s nižšími náklady. Nicméně, jak uvádí L. Klee, „*v závislosti na druhu práce a okolnostech může být tato forma rovněž vhodná pro zakázky o větší hodnotě, zejména pro relativně jednoduchou nebo opakovanou práci nebo pro práci, která trvá krátce*“²⁸. Podmínky Green Book v podstatě vycházejí z Red Book, ale jsou méně obsáhlé. Není zde správce stavby, který je nahrazen zástupcem objednatele podobně jako u EPC.²⁹

Gold Book

Gold Book (DBO) je typ smluvních podmínek FIDIC vhodný především pro zakázky, které obsahují projekční a realizační fázi, ale i další aspekty, kterým je např.

²⁶ KLEE, Lukáš. *Smluvní podmínky FIDIC*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2017, s. 15

²⁷ Tamtéž, s. 16

²⁸ Tamtéž

²⁹ BAKER, Ellis, Ben MELLORS, Scott CHALMERS a Anthony LAVERS. *FIDIC Contracts: Law and Practice*. London: Informa Law from Routledge, 2009, s. 23

financování a dlouhodobé provozování díla. Jedná se o metody dodávky BOT (Build-Operate-Transfer, postav-provozuj-předej), dále projekty DBO (Design-Build-Operate, vyprojektuj-postav-provozuj), DBOT (Design-Build-Operate-Transfer, vyprojektuj-postav-provozuj-předej) a DBOF (Design-Build-Operate-Finance, vyprojektuj-postav-provozuj-financuj).³⁰

Smluvní podmínky *Gold Book* jsou prvním vzorem, který se dá použít v situaci, kdy je zhotovitel odpovědný nejen za projektovou dokumentaci a realizaci celé stavby (což není rozdíl od *Yellow Book*), ale také za následný provoz stavby. *Gold Book* je tak využitelný pro projekty, které zajišťují např. dopravní a technickou infrastrukturu a v rámci kterých objednatel nemá dostatečné finanční ani personální kapacity na to, aby dílo po dokončení mohl provozovat. Zhotovitel pak odpovídá za vypracování projektové dokumentace, za provedení stavebních prací a dodávky technologie a materiálu a následně i za provozování a údržbu díla, která je dle *Gold Book* nastavena na 20 let.

Výhoda vzoru *Gold Book* je tak jisté motivace zhotovitele vyprojektovat a postavit takové dílo, které bude dlouhodobě naplňovat svůj účel, a to vzhledem ke skutečnosti, že o provoz a údržbu díla se po stanovenou dobu stará právě zhotovitel.

White Book

Mezi další smluvní typy dle FIDIC patří také *Vzorová smlouva mezi klientem na poskytnutí služeb* (1998), pro kterou se vžil název **White Book**, což je smluvní dokumentace, která se využívá např. na poskytnutí jiných služeb (např. asistence nebo supervize).

Dark Blue Book

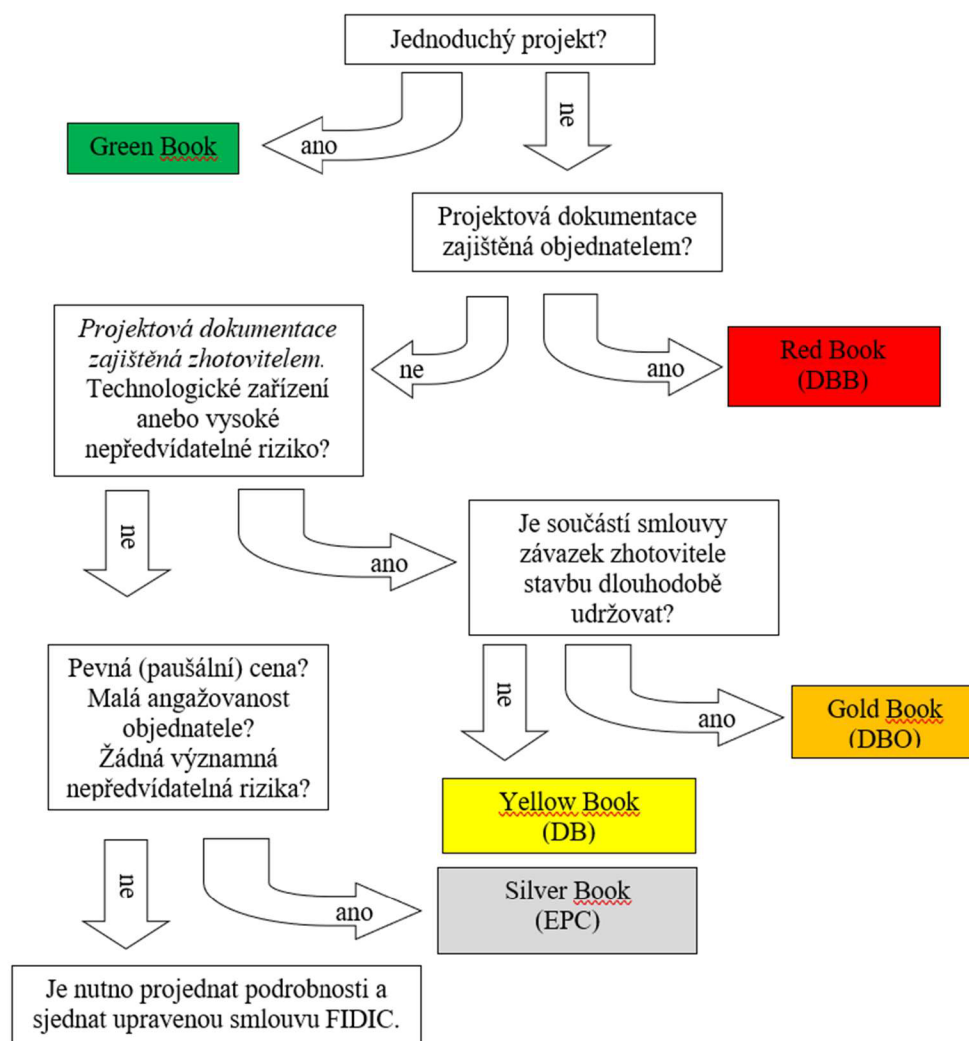
Mezi další relativně nové, nicméně významné smluvní podmínky FIDIC patří i *Mode Representative Agreement* (Modelová dohoda se zástupci), která je označovaná jako **Dark Blue Book**. V testovací verzi vyšla v roce 2004. Jedná se o vzor smlouvy o zastoupení, která je určena výhradně pro konzultanty, kteří chtějí uzavřít smlouvu se zástupcem pro poskytování poradenských služeb (který se většinou nachází v cizí zemi). Tato smluvní dokumentace obsahuje nejen vlastní dohodu, ale také Kodex chování konzultanta a zásady obchodní integrity.³¹

³⁰ KLEE, Lukáš. *Smluvní podmínky FIDIC*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2017, s. 17

³¹ BAKER, Ellis, Ben MELLORS, Scott CHALMERS a Anthony LAVERS. *FIDIC Contracts: Law and Practice*. London: Informa Law from Routledge, 2009, s. 24

Standardizovaných vzorů FIDIC je tedy celá řada a jejich výčet není úplný, za zmínku stojí ještě *Conditions of Contract for Underground Works*, **Emerald Book 2019** (Smaragdová kniha), v originálním znění *Conditions of Contract for Underground Works designed by the Contractor according to the reference design by the Employer and the Geotechnical Baseline Report*, která byly uvedena v roce 2019 na světovém tunelářském kongresu v Neapoli.³²

Obrázek 1 – Schéma pro výběr vzorů FIDIC



Zdroj: FIDIC, Which FIDIC Contract should I use?³³, Kaska Vojtěch³⁴ + vlastní zpracování

³² Conditions of Contract for Underground Works (2019 Emerald book). FIDIC [online]. Copyright 2021 [cit. 2021-10-25]. Dostupné z: <https://fidic.org/books/conditions-contract-underground-works-2019-emerald-book>

³³ Which FIDIC Contract should I use? FIDIC [online]. Copyright 2021 [cit. 2021-10-25]. Dostupné z: <https://fidic.org/bookshop/about-bookshop/which-fidic-contract-should-i-use>

³⁴ KASKA, Vojtěch. *Komparace smluvního režimu FIDIC a zákonné úpravy stavebních kontraktů*. 2014. Diplomová práce. Právnická fakulta Masarykovy univerzity. Vedoucí práce JUDr. Ing. Josef Šilhán Ph. D. Dostupné také z: https://is.muni.cz/th/u2o4d/Diplomova_prace_Kaska.docx

3.4.2 Dokumenty smluvních podmínek FIDIC

Jak uvádí čl. 1.5 OP Red Book, dokumenty tvořící smlouvu se musí vnímat jako vzájemně se vysvětluující. Jestliže se v dokumentech vyskytne nejasnost nebo nesrovnalost, musí správce stavby vydat jakékoli nezbytné vyjasnění nebo pokyn. Obdobná úprava spolu s určenou hierarchií dokumentů je ve všech užívaných typech smluvních podmínek FIDIC v ČR.

Pokud jde o smlouvu o dílo, strany, pokud se nedomluví jinak, musí uzavřít smlouvu o dílo do 28 dnů poté, co zhotovitel obdržel dopis o přijetí nabídky. Dopis o přijetí nabídky je dokument definovaný v obecných ustanovení Red Book jako objednatelům podepsaný dopis o formálním přijetí dopisu nabídky včetně jakýchkoliv přiložených memorand obsahujících vzájemné oběma stranami podepsané dohody.

Na rozdíl od dopisu o přijetí nabídky je dopis nabídky takový dokument, který připravil zhotovitel a který se skládá z jeho nabídky, jež je signovaná. Stejně tak technická specifikace je dokumentem, který je zahrnut ve smlouvě včetně dodatků a modifikací se smlouvou.

Obecně lze říci, že smluvní podmínky FIDIC jsou rozděleny na část obecných podmínek a zvláštních podmínek. Ve zvláštních podmínkách je možné udělat specifické úpravy vzhledem k danému projektu. FIDIC ve svých knihách nabízí u zvláštních podmínek příručku pro tvorbu zvláštních podmínek s komentářem a návodem úprav jednotlivých článků, které úpravy předpokládají.³⁵

³⁵ KLEE, Lukáš. *Smluvní podmínky FIDIC*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2017, s. 13–14

Tabulka 3 – Dokumenty vzorů FIDIC

Red Book	Yellow Book	Green Book
<ul style="list-style-type: none"> a) Smlouva o dílo (existuje-li), b) Dopis o přijetí nabídky, c) Dopis nabídky, d) Zvláštní podmínky, e) Obecné podmínky Red Book, f) Technická specifikace, g) Výkresy a h) Formuláře a veškeré ostatní dokumenty tvořící součást smlouvy 	<ul style="list-style-type: none"> a) Smlouva o dílo (existuje-li) b) Dopis o přijetí nabídky c) Dopis nabídky d) Zvláštní podmínky e) Obecné podmínky Yellow Book f) Požadavky objednatele g) Formuláře h) Návrh zhotovitele a veškeré ostatní dokumenty tvořící součást Smlouvy 	<ul style="list-style-type: none"> a) Smlouva o dílo (existuje-li) b) Technická specifikace c) Výkresy a veškeré ostatní dokumenty tvořící součást Smlouvy

Zdroj: Obecné podmínky vzorů FIDIC, vlastní zpracování

3.4.3 Použití smluvních podmínek FIDIC v ČR

O smluvních podmínkách FIDIC se v prostředí ČR začalo uvažovat již po roce 1989, ale výrazný nástup a rozšíření těchto smluvních podmínek přišel až za více než dvacet let, a to především v souvislosti se vstupem zahraničních investorů do českého prostředí, ale také s využíváním evropských strukturálních a investičních fondů. Právě jednou z podmínek využití evropských dotací se stala kontrola smluvních podmínek pro významné investiční a stavební projekty.

V ČR se Ministerstvo dopravy poprvé snažilo inspirovat vzory FIDIC v roce 2002, kdy pro užívání ve svém resortu schválilo Obchodní podmínky staveb pozemních komunikací založené na Red Book, First edition 1999. Ministerstvo dopravy schválilo tyto obchodní podmínky metodickým pokynem MD č.j. 475/02-120-RS/1 ze dne 22. 10. 2002, který je stanovil závaznými pro všechny velké výstavbové projekty pozemních komunikací v resortu ministerstva. Obchodní podmínky založené na Red Book FIDIC byly rovněž

požadovány pro všechny významnější stavební projekty spolufinancované z předvstupních fondů EU.³⁶

Obchodní podmínky obsahovaly Všeobecné obchodní podmínky, které byly překladem Obecných podmínek Red Book, a Zvláštní obchodní podmínky. Úprava prostřednictvím zvláštních podmínek byla zejména za účelem souladu s českou právní terminologií.

V roce 2008 došlo k novému vydání smluvních podmínek, které zrušily obchodní podmínky z roku 2002. Tato aktualizace reagovala na zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách a zákon č. 183/2006 Sb., stavební zákon. Došlo také k různým úpravám, které vycházely z již získané praxe se smluvními podmínkami.³⁷

Ministerstvem dopravy bylo v roce 2008 vypracováno několik vzorových smluvních podmínek založených na vzorech FIDIC, schválených centrální komisí Ministerstva dopravy pod č.j. 321/08-910-IPK/1:

- Obchodní podmínky staveb pozemních komunikací
- Obchodní podmínky pro poskytování konzultačních služeb pro stavby pozemních komunikací
- Obchodní podmínky pro zeměměřické a průzkumné práce a dokumentaci staveb pozemních komunikací

V roce 2008 byly také vypracovány Obchodní podmínky staveb pozemních komunikací menšího rozsahu na základě publikace FIDIC „Short Form of Contract – 1. vydání 1999“ Green Book. Ty sloužily pro inženýrské a stavební práce o relativně malé investiční hodnotě (doporučeno do výše stavebních nákladů 25 milionů Kč) anebo s krátkou dobou realizace (obvykle nepřesahující jednu stavební sezónu).

V roce 2016 byly Ministerstvem dopravy schváleny pro použití nové překlady obecných podmínek a vypracovány Zvláštní podmínky, a to jak pro Red Book, tak pro Yellow Book. Pro Green Book byl překlad Obecných podmínek z roku 2015 schválen spolu s novými Zvláštními podmínkami v roce 2017.

³⁶ Vzory smluv FIDIC = Fair and Reasonable / Mezinárodní federace inženýrů FIDIC trvá na zachování hlavních rysů při užívání svých smluvních vzorů. *Silnice železnice* [online]. 6. 12. 2017 [cit. 2021-04-10]. Dostupné z: <http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/vzory-smluv-fidic-fair-and-reasonable-mezinarodni-federace-inzenyru-fidic-trva-na-zachovani-hlavnich-rysu-pri-uzivani-svych-smluvnich-vzoru/>.

³⁷ KLEE, Lukáš. *Smluvní podmínky FIDIC*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2017, s. 25

Zvláštní podmínky pro Red Book v druhé verzi byly schváleny Ministerstvem dopravy v roce 2020 a pro Yellow Book v roce 2021.

Dále je vhodné zmínit schválení Obecných podmínek pro poskytování služeb mezi objednatelem a konzultantem na základě bílé knihy FIDIC a jejich zvláštní podmínky pro projektové práce, vše vydáno v roce 2021.

V kompetenci ŘSD je ještě záhodno zmínit chystaný předklad Emerald Book (smaragdové knihy) pro tunelářské a podzemní práce, která byla FIDIC představena teprve nedávno v roce 2019 na tunelářském kongresu v Neapoli. ŘSD plánuje pilotní projekt s jejím využitím, a z toho důvodu bylo započato na jejím českém překladu.³⁸

Tyto výše zmíněné standardizované smluvní podmínky byly schváleny pro použití v gesci ŘSD.

Pro potřeby Správy železnic bylo Ministerstvem dopravy schváleno v roce 2021 nyní již čtvrté vydání Zvláštních podmínek k Red Book. Zvláštní podmínky pro Yellow Book jsou zatím v prvním vydání s účinností od roku 2018.

Pro potřeby Ředitelství vodních cest ČR byly v roce 2018 také schváleny vypracované zvláštní podmínky Red Book a dále Zvláštní podmínky pro výstavbu vodních cest České republiky na základě Green Book. Pro Green Book byly vypracovány ještě další Zvláštní podmínky účinné od roku 2021, a to pro výstavbu prováděnou v rámci resortu Ministerstva dopravy a Ministerstva zemědělství podniky Povodí a Ředitelství vodních cest ČR.

3.5 Red Book

Tzv. Red Book byla poprvé zveřejněna v roce 1957 a jak uvádí N. Rozehnalová, „prošla několika úpravami a dočkala se poměrně značného mezinárodního rozšíření“.³⁹

Jak již bylo zmíněno, je nutné rozlišit Obecné podmínky a Zvláštní podmínky. Zvláštní podmínky jsou určeny k odlišení právních řádů a specifických potřeb daných investorů, kteří je hodlají používat. Zvláštními podmínkami smlouva určuje speciální ustanovení, která jsou oproti Obecným podmínkám upravena jinak.

³⁸ KŮRKA, Petr. Projektování pozemních komunikací 2021: Smluvní podmínky FIDIC. *Konference Projektování pozemních komunikací: Prezentace* [online]. 23. 9. 2021 [cit. 2021-11-15]. Dostupné z: <https://konference-projektovani.cz/prezentace/data/11.pdf>

³⁹ ROZEHNALOVÁ, Naděžda. *Právo mezinárodního obchodu*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010, s. 417

Každý, kdo chce pracovat se smluvními podmínkami FIDIC, tak musí znát Obecné podmínky, aby byl schopný se ve Zvláštních podmínkách orientovat. Proto zde budou pro pochopení souvislostí Obecné podmínky Red Book představeny.

V této podkapitole je tak výhradně odkazováno na články a pod-články Obecných podmínek Red Book, 1. vydání, 1999, přeložené Českou asociací konzultačních inženýrů (CACE) v roce 2015.⁴⁰

Obecná ustanovení

V obecných ustanoveních je mimo jiné zakotveno, co je smlouva a co smlouva o dílo. Smlouva je definovaná jako dokumentace, která se skládá ze smlouvy o dílo, dopisu o přijetí nabídky, dopisu nabídky, podmínkami Red Book, technické specifikace, výkresů, formulářů a dalších dokumentů, pokud je smluvní dokumentace obsahuje. Smlouva o dílo je naopak užší pojem, který zahrnuje pouze vlastní smlouvu o dílo bez dalších dokumentů.

Objednatel

Objednatel je definován v pod-čl. 1.1.2.2. jako osoba, která je označena jako objednatel v Příloze k nabídce. Zároveň je v definici také uvedeno, že je objednatelem míněn i jeho právní nástupce.⁴¹ Objednatel má v Red Book konkrétně stanovená práva a povinnosti. Dle pod-čl. 1.1.2 má také svůj personál, kterými jsou správce stavby, asistenti, kteří jsou uvedeni v pod-článku 3.2, a také ostatní pracovníci, dále potom dělníci a jiní zaměstnanci, kteří jsou zhotoviteli jako personál objednatele oznámeni.

Významnou odpovědností objednatele je vyhotovení projektové dokumentace, kterou předává zhotoviteli. Objednatel je dále povinen opatřit územní nebo podobné povolení pro stavbu a další povolení, která jsou popsána v technické specifikaci.

Mezi povinnosti objednatele patří také např. to, že musí zhotoviteli umožnit přístup na staveniště, zároveň je třeba upozornit na povinnost, že pokud objednatel musí předat zhotoviteli konstrukci, technologické zařízení nebo např. prostředek přístupu na staveniště,

⁴⁰ Smluvní podmínky pro výstavbu pozemních a inženýrských staveb projektovaných objednatelem: Zvláštní podmínky. *Politika jakosti pozemních komunikací: Předpisy* [online]. 2020 [cit. 2021-11-28]. Dostupné z: http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_4_OBCHODNI_PODMINKY/RSD_RED_BOOK_zvlastni_podminky_06_2020_4.pdf

⁴¹ Právní nástupnictví znamená relativní nabytí práva (povinnosti), tj. případ, kdy někdo nabývá právo (povinnost), které jiný pozbyl. Právní nástupce vstupuje vůči třetím osobám do právního postavení svého právního předchůdce (auktora). P. bývá označováno též jako právní posloupnost (sukcese). Viz HENDRYCH, Dušan. *Právní slovník*. 3., podstatně rozš. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2009. Beckovy odborné slovníky, s. 839

musí tak učinit v době a způsobem, který je stanoven v technické specifikaci.⁴² Zároveň objednatel musí zajistit, aby zaměstnanci zhotovitele a případně i zaměstnanci objednatele na staveništi spolupracovali.

Zároveň je objednatel povinen před termínem, který je 28 dnů před předložením nabídky, poskytnout zhotoviteli pro informaci všechny relevantní údaje (dle pod-čl. 4.10) o podpovrchových hydrologických poměrech staveniště.

Správce stavby

Institut správce stavby je v Red Book důležitým prvkem, který propojuje objednatele a zhotovitele a dohlíží na organizaci projektu. Správce stavby je jmenován objednatelem, kterého také zastupuje v případech, kdy může z tohoto titulu vstupovat do jednání se zhotovitelem (např. dávat pokyny ke změnám díla). Přestože je správce jmenován objednatelem a je veden v jeho personálu, je správce stavby vnímán jako nezávislá, třetí osoba, která má povinnost předcházet sporům a urovnat vzniklé konflikty mezi zhotovitelem a objednatelem.⁴³

Podle pod-čl. 3.5 se po správci stavby požaduje, aby v první instanci působil jako zprostředkovatel dohody (mediátor) mezi stranami, kdykoli objednatel či zhotovitel vznesl nárok (claim).⁴⁴

Správce stavby může být osoba fyzická i právnická, ale v praxi jí je většinou obchodní společnost (skupina inženýrů), nicméně i v okamžiku, kdy je zde skupina projektantů, je třeba jmenovat jednu konkrétní osobu, která může jednat za všechny, a vykonávat tak pravomoci správce stavby dle smluvní dokumentace.

Správce stavby vykonává povinnosti v souladu se smlouvou a jedná jménem objednatele, ale zároveň nemá oprávnění zbavit objednatele ani zhotovitele jejich práv nebo povinností.

Mezi pravomoci správce stavby patří například právo dávat zhotoviteli pokyny, které se týkají realizace díla a odstranění případných vad. Dále je to právě správce stavby, který musí objasňovat nejasná vyjádření nebo nesrovnalosti ve smluvní dokumentaci, je na něm, aby odsouhlasil, že mu byly předány dodatečné informace (např. o zahájení prací

⁴² KLEE, Lukáš. *Smluvní podmínky FIDIC*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2017, s. 25

⁴³ Tamtéž, s. 42

⁴⁴ Metodika pro tým správce stavby (Prozatímní verze 2018). *Státní fond dopravní infrastruktury: METODIKY* [online]. [cit. 2021-11-15]. Dostupné z: https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/metodiky/2018_metodika_spravce_stavby.pdf

podzhotovitele), nebo aby schválil změny v projektové dokumentaci. Zároveň správce stavby vznáší požadavky, kterými může být například návrh na změnu díla ze strany zhotovitele. V žádném případě ale nemá právo jakýmkoliv způsobem měnit smlouvu, a tím zasahovat do práv a povinností zhotovitele nebo objednatele.

Obecně se má za to, že správce stavby by měla být osoba, která má potřebné dovednosti a zkušenosti. Musí mít dobré znalosti smlouvy a smluvních procesů (metod měření a oceňování, lhůt apod.) a měla by být schopna spravedlivě posoudit oprávněnost nákladů a případných claimů na dodatečné peníze a prodlužování lhůt.⁴⁵

Jednou z hlavních činností správce stavby je také vydávání potvrzení průběžné platby, u které zároveň určuje prozatímní položkovou cenu (dle pod-článku 12.3). Zhotovitel pak musí po skončení každého měsíce předložit správci stavby šest kopií vyúčtování, které před tím schválil právě správce stavby. Toto vyúčtování zahrnuje částky, o kterých se zhotovitel domnívá, že by měly být proplaceny, a k tomuto vyúčtování je nutné přiložit zprávu o postupu prací (pod-článek 14.3). Dále správce stavby potvrzuje závěrečnou platbu, kterou mu musí zhotovitel předložit do 56 dnů poté, co obdržel potvrzení o splnění smlouvy.

Přestože je správce stavby personálem objednatele, musí být při výkonu své funkce neutrální. V rámci smluvních podmínek má povinnost prosazovat to nejlepší možné řešení pro obě strany, ne pouze pro objednatele.

Jak uvádí L. Klee: „*V kontinentálně-evropském světě naráží tato presumpce někdy na zbytečné nepochopení. Správce stavby končí v obtížené pozici. Je tomu tak proto, že objednatelé někdy nechápou nebo nerespektují povinnou neutralitu správce stavby. To může někdy vést ke zhroutilí systému řízení projektu a správy zakázky stejně jako ke škodám a zpožděním. Spravedlivé účtování (a související neutralitu) je nutné vnímat jako zdůraznění povinnosti jednat i vůči zhotoviteli v době víře a s řádnou péčí a obecně jednat tak, aby postup výstavby nebyl ohrožen a nevznikaly škody (obecná prevenční povinnost).*“⁴⁶

Zhotovitel

Zhotovitelem je subjekt, který v případě, že proběhlo výběrové řízení, podal nabídku do výběrového řízení a stal se vítězným účastníkem, kterého zadavatel vybral k uzavření

⁴⁵ KLEE, Lukáš. *Smluvní podmínky FIDIC*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2017, s. 47

⁴⁶ Tamtéž, s. 46

smlouvy v souladu se ZZVZ. Jako zhotovitel je dle Red Book označován od uzavření smlouvy s objednatelem. Jeho povinností je vyprojektovat dílo dle smluvní dokumentace a pokynů správce stavby a zároveň odstranit všechny vady díla před jeho předáním objednateli.

Povinností zhotovitele je zajištění technologických zařízení, personálu a dalších potřebných věcí k provedení a řádnému dokončení stavby. Stavební povolení včetně dokladů o posuzování vlivů na životní prostředí má povinnost zajistit objednatel. Zhotovitel je dle pod-čl. 4.1 Red Book odpovědný za přiměřenost, stabilitu a bezpečnost všech činností na staveništi a všech postupů výstavby.

Odpovědnost za vady

Zásadním ustanovením o odpovědnosti za vady je čl. 11 Red Book. Základní podmínkou této části je skutečnost, že dílo, dokumenty a specifikované části díla musí zůstat ve stavu, který je stanoven ve smlouvě, a to do záruční doby. Zde se samozřejmě počítá s běžným opotřebením. Zhotovitel zároveň podle čl. 11 musí dokončit práci, která k datu stanovenému v potvrzení o převzetí dokončená není. Lhůtu pro dokončení takové práce stanoví správce stavby. Dále musí zhotovitel provést všechny práce, které jsou třeba k odstranění vad nebo poškození k datu nebo před uplynutím záruční doby.

Pokud jde o vady, je zde velmi podstatná role správce stavby, který může požadovat, aby zhotovitel pod jeho vedením zjistil příčinu jakékoliv vady na díle nebo jeho části. Správce stavby zároveň určí, a to v případě, že se nejedná o vadu, kterou je nutné odstranit na náklady zhotovitele, jaká bude úprava smluvní ceny, což musí být zároveň zahrnuto do smlouvy. Vady a jejich opravení nebo odstranění je možné požadovat do okamžiku, kdy je dílo dokončené, konkrétně do té doby, kdy správce stavby vydá potvrzení zhotoviteli o splnění smlouvy.

Variace a úpravy

Variace je definovaná v pod-článku 1.1.6.9 jako jakákoliv změna díla nebo jakákoliv změna vůbec, která je provedena dle čl. 13. K variacím může docházet kdykoliv, ale nejpozději do vydání potvrzení o převzetí díla. Variace jako takové mohou být iniciovány správcem stavby nebo požadavkem na zhotovitele, aby předložil návrh.

Zhotovitel má možnost dát správci stavby oznámení, že jsou pro něj věci určené pro variace těžko dostupné. Správce následně rozhodne, zda variaci zruší, změní nebo potvrdí. Variace může podle pod-čl. 13.1 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,
- f) změny v posloupnosti a načasování provádění díla.

Zároveň je jednoznačně zakázáno, aby zhotovitel jakkoli stavbu modifikoval nebo měnil, pokud k tomu správce stavby nedá pokyn. Nicméně zhotovitel může správci stavby předložit návrh na zlepšení, který zapříčiní urychlení dokončení díla, snížení nákladů objednatele na provedení díla, jeho součástí nebo na jejich údržbu či provoz, popř. zvýšení hodnoty dokončeného díla. Podrobnější pravidla, jak postupovat, upravuje metodika pro akceleraci.⁴⁷

Smluvní cena a její určení

Vzhledem ke specifickým velkým stavebním projektům je velmi problematické cenu díla určit od počátku a je nutné alespoň stanovit způsob jejího určení. Jak uvádí L. Klee: *„Celková přesná cena se zpravidla zjistí až po dokončení díla. Způsob určení celkové smluvní ceny díla (speciálně u velkých výstavbových projektů) je jednou z problematických a v českém právním prostředí nedostatečně pochopených oblastí.“*⁴⁸

Smluvní cena a platební podmínky uvedené v Red Book jsou upraveny v čl. 14. Smluvní cena se dle písm. a) pod-čl. 14.1 musí stanovit dle pod-čl. 12.3, který stanoví, že je třeba v rámci ocenění dohodnout smluvní cenu jako cenu ocenění každé položky

⁴⁷ Metodika pro akceleraci - 1. vydání. *Státní fond dopravní infrastruktury: METODIKY* [online]. 11. 2. 2020 [cit. 2021-11-15]. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/pravidla-metodiky-a-ceniky/metodiky/>

⁴⁸ KLEE, Lukáš. *Smluvní podmínky FIDIC*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2017, s. 71

(tzv. položková cena). Zároveň je dle pod-čl. 12.3. umožněno, že se položková cena může změnit v souvislosti s okolnostmi. Položková cena se však musí změnit v případech, kdy:

1)

- a) *„Měřené množství položky se změní o víc než 10 % oproti množství této položky ve výkazu výměr nebo jiném Formuláři,*
- b) *tato změna v množství vynásobená touto specifikovanou položkovou cenou za tuto položku překročí 0,01 % přijaté smluvní částky,*
- c) *tato změna v množství přímo mění Náklady jednotky množství této položky o více než 1 % a*
- d) *tato položka není specifikována ve Smlouvě jako ‚položka za pevnou položkovou cenu‘;*

2) *nebo*

- a) *práce je na pokyn podle Článku 13 (Variace a úpravy),*
- b) *ve Smlouvě není pro tuto položku specifikovaná žádná položková cena a*
- c) *žádná specifikovaná položková cena není vhodná, protože položka práce není podobného charakteru nebo není prováděna za podobných podmínek jako jakákoliv položka ve Smlouvě.*⁴⁹

Nicméně variabilní je i množství materiálu, práce apod., které jsou uvedené ve výkazu nebo formuláři, a konečnou hodnotu těchto položek je možné stanovit tak, že se jedná o množství, které zhotovitel použije, popř. se toto množství stanoví během měření a oceňování stanoveném v čl. 12 Red Book. Zároveň je pak zhotovitel do 28 dnů povinen předložit správci stavby návrh rozpisu paušálního obnosu.

Pro čl. 12 Red Book je vydána metodika, která obsahuje metodické pokyny pro aplikaci metody měření dle Red Book.⁵⁰

⁴⁹ Pod-čl. 12.3 OP Red Book

⁵⁰ Metodika měření pro účely článku 12 Červené knihy FIDIC (1. vydání, 05/2019). *Státní fond dopravní infrastruktury: METODIKY* [online]. [cit. 2021-11-15]. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/pravidla-metodiky-a-ceniky/metodiky/>

Riziko a odpovědnost

Obecně smluvní podmínky FIDIC pracují s decentralizací rizika, riziko tedy nese ten účastník smlouvy, který je schopen ho nejlépe a nejúčinněji ovládat, což je z ekonomického hlediska výhodné pro obě strany smlouvy.⁵¹

Dle čl. 17 Red Book musí zhotovitel objednatel, případně jeho personál, odškodnit. Zároveň, aby se předcházelo takovým situacím, musí zajistit, aby nevznikla nikomu z výše jmenovaných újma. Pod-čl. 17.1 stanoví, za jakých okolností a v jakých případech musí zhotovitel personál objednatel odškodnit. Je to především v souvislosti s těžkým úrazem, nemocí, chorobou nebo smrtí, ke které došlo v důsledku nebo v souvislosti s prováděním nebo dokončováním díla, případně při odstraňování vad. Odškodnění zhotovitele není na místě v případě, že nemoc, úraz, choroba nebo smrt byly způsobeny z nedbalosti, nebo k nim došlo během porušení smlouvy objednatel či jeho personálem.

V pod-čl. 17.3 jsou vyjmenována rizika objednatel, která zahrnují válku nebo nepřátelské konflikty, rebelie nebo terorismus, výtržnosti, vzpouru, revoluce, povstání nebo vojenský převrat, tlakové vlny způsobené letadlem nebo jiným zařízením či jakékoli působení přírodních sil. Pokud vedou ke ztrátě nebo škodám na díle, musí dát zhotovitel objednateli oznámení a musí napravit tuto ztrátu v míře požadované správcem stavby.

Claimy a rozhodování sporů

Claim by se dal charakterizovat jako oznámení nároku. Ze strany zhotovitele se jedná např. o situaci, kdy má za to, že má právo prodloužit dobu pro dokončení díla. Za této situace předloží zhotovitel správci stavby nárok a popis, na jakém základě předpokládá, že je tento nárok či požadavek odůvodněný, popř. popíše okolnost, z jaké tento nárok vyplývá. Zde je nutné zdůraznit, že takový claim je nutné podat bez zbytečného odkladu poté, co se o něm zhotovitel dozvěděl, nejpozději však do 28 dnů. Tato lhůta je stanovená velmi přesně, ale zároveň dává zhotoviteli dostatečné množství času, aby vyhodnotil všechny okolnosti, zvážil konkrétní důvody a následně písemně zpracoval claim.

Mezi typické claimy, které podává zpravidla objednatel, můžeme řadit:

- na náhradu škody za zpoždění,
- na nedostatečnou kvalitu,

⁵¹ KLEE, Lukáš. *Smluvní podmínky FIDIC v České republice*. Praha, 2009. Disertační práce. Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta. Vedoucí práce Prof. JUDr. Květoslav Růžička, CSc., s. 95. Dostupné také z: <https://dspace.cuni.cz/bitstream/handle/20.500.11956/24315/140010379.pdf?sequence=1>

- prodloužení záruční doby.

Claimy, které jsou podávány zhotovitelem, jsou např:

- claimy zapříčiněné dodanými podklady objednatele,
- změny nebo dodatky ke smlouvě nebo smluvním podkladům,
- požadavky na změny stavebních nebo technologických postupů.⁵²

Řešení sporů

Spory se rozhodují v rámci Rady pro rozhodování sporů (dále jen „Rada“). Tato Rada je jmenovaná stranami, a to do data, které je uvedené v příloze k nabídce. Rada je tvořena buď jednou, nebo třemi kvalifikovanými osobami, kteří jsou jejími členy.

Strany se mohou na Radu obracet vždy s jakýmkoli sporem nebo jinou záležitostí a mohou požadovat její názor. Členové Rady mohou být i nahrazeni. Kromě toho může být výkon funkce jakéhokoli člena Rady ukončen dohodou stran, ale v žádném případě tak nemůže učinit sám zhotovitel nebo objednatel.

V případě sporu může jakákoliv ze stran tento spor předložit Radě. Obě strany následně musí Radě poskytnout dodatečné informace o konkrétním sporném bodu. Rada má následně 84 dnů na rozhodnutí. Strany ovšem mohou dát Radě jinou lhůtu k vydání rozhodnutí. Toto rozhodnutí zároveň musí obsahovat odůvodnění. Pro obě strany je závazné. Pokud ani jedna ze stran následně do 28 dnů nepodá oznámení o nesouhlasu, je rozhodnutí Rady pro obě strany konečné.

Pod-čl. 20.7 pamatuje na to, že by také mohlo dojít k situaci, kdy není splněno rozhodnutí Rady. V případě, že některá strana nepostupuje podle konečného rozhodnutí Rady, může druhá strana toto nesplnění řešit podáním v rozhodčím řízení podle pod-článku 20.6 - Rozhodčí řízení.

Rozhodčí řízení je dle Red Book mezinárodní, a pokud se obě strany nedohodly jinak, tak dle čl. 20.6:

- a) „spor musí být s konečnou platností rozhodován podle Řádu pro rozhodčí řízení Mezinárodní obchodní komory,*
- b) spor musí být rozhodován třemi rozhodci jmenovanými v souladu s tímto Řádem a*

⁵² OLERÍNÝ, Milan. *Řízení stavebních projektů: claimový management*. Praha: C.H. Beck, 2005, s. 4.

c) *rozhodčí řízení musí být vedeno v jazyce pro komunikaci definovaném v pod-článku 1.4.* ⁵³

Následně v rozhodčím řízení mají rozhodci plné právo posoudit a opravit jakékoliv potvrzení, určení, pokyn aj. správce stavby a zároveň mohou upravit, změnit nebo zrušit jakékoli rozhodnutí Rady, a to i takové, které nebylo předmětem rozhodčího řízení. Strany jsou si rovné v přístupu k rozhodcům, resp. v podávání důkazů a argumentaci. V rozhodčím řízení se rozhoduje nálezem, který je následně kontrolován soudem dle čl. 34 Pravidel pro rozhodčí řízení (účinná od 1. března 2017), který stanoví, že „*před podepsáním jakéhokoliv rozhodčího nálezu jej musí rozhodčí senát předložit Soudu v podobě návrhu. Soud může navrhnout úpravy formy nálezu a také může upozornit rozhodčí senát na některé podstatné věcné body, aniž by tím bylo dotčeno právo rozhodčího senátu na svobodné rozhodnutí. Žádný rozhodčí nález nesmí být rozhodčím senátem vydán, dokud Soud neschválí jeho formu.*“⁵⁴

3.6 BIM

Informační model stavby (Building Information Model, BIM) je znám již několik desetiletí, avšak až v nedávné době se dostává do širšího podvědomí odborné i laické veřejnosti. Zkratka BIM je v českém překladu uváděna jako informační model stavby. Samotný název však může být zavádějící. BIM se nerozumí pouze 2D nebo 3D digitální model stavby, kde by byla zaznamenána projektová dokumentace, je to model, který propojuje veškeré informace, jež se ke stavbě váží – od její grafické podoby přes informace o vlastnostech všech použitých stavebních prvků, záznamy komunikace všech zainteresovaných subjektů až po záznamy digitalizovaných procesů. Jedná se tedy o tzv. „digitální dvojče“, které obsahuje veškeré informace o stavbě pro její návrh, výstavbu, následný provoz a vzájemné propojení těchto etap.⁵⁵

Používání metody BIM není pouze při přípravě či realizaci stavby, myšlenka používání modelu BIM je zahrnuta ve všech fázích životního cyklu stavby.

⁵³ Pod-čl. 20.6 OP Red Book

⁵⁴ *Pravidla pro rozhodčí řízení účinná od 1. března 2017: Mediační pravidla účinná od 1. ledna 2014* [online]. Mezinárodní obchodní komora, 2017 [cit. 2021-08-12]. ISBN 978-92-842-0461-8. Dostupné z: <https://iccwbo.org/content/uploads/sites/3/2017/03/ICC-2017-Arbitration-and-2014-Mediation-Rules-czech-version.pdf>

⁵⁵ BIM pro veřejný sektor. *BIM Koncepce* [online]. [cit. 2021-04-12]. Dostupné z: <https://www.koncepcbim.cz/837-bim-pro-verejny-sektor>

Obrázek 2 – Fáze životní cyklu stavby a stavebního díla

Stavební projekt					
Fáze předinvestiční		Fáze investiční		Fáze provozní	Fáze likvidační
Iniciování	Definování	Navrhování	Realizace	Provoz	Likvidace
Životní cyklus stavby					
Fáze stavebního projektu				Fáze provozní	Fáze likvidační
				Životní cyklus užití stavebního díla	

Zdroj: BIM Koncepce⁵⁶

Fungování BIM je postaveno na třech základních pilířích, které mají zajistit, že jsou všechny informace v danou chvíli k dispozici. První pilíř metody BIM je informační model stavby (IMS), který je také někdy nazýván digitální dvojče. Ke sdílení informací se všemi účastníky projektu je zapotřebí druhého pilíře – společného datového prostředí (CDE, common data environment). Třetím pilířem je pak BIM Protokol, který výměně informací dává smluvní rámec.⁵⁷

Údaje obsažené v BIM modelu lze využít v mnoha odvětvích stavebních a stavařských procesů, projektového managementu nebo facility managementu.

S rozvojem a používáním informačního modelování se tak setkáváme s několika BIM rozměry – BIM 2D, 3D, 4D, 5D, 6D a 7D rozměr. Každý rozměr je možné přiřadit k jednotlivým fázím stavebního procesu:

2D a 3D rozměr – geometrický model

4D – časový pohled na projekt

5D – finanční rozměr, kalkulace, rozpočty, sledování nákladů

6D – pohled facility managementu

7D – pohled na udržitelnost a energetickou náročnost projektu

Množství rozměrů není dosud definitivní a lze očekávat, že další rozměry budou přibývat.⁵⁸

⁵⁶ Životní cyklus stavby. *BIM Koncepce* [online]. ©2018-2021 [cit. 2021-04-12]. Dostupné z: <https://www.koncepcebim.cz/212-3-4-zivotni-cyklus-stavby?fbclid=IwAR0KeKtJKwgI1PA7ewwrERvH8VUX4VoJYhj3o6TKiiFr-tkN60i-rMBhpZk>

⁵⁷ Co je to BIM. *BIM Koncepce* [online]. [cit. 2021-05-12]. Dostupné z: <https://www.koncepcebim.cz/831-co-je-bim>

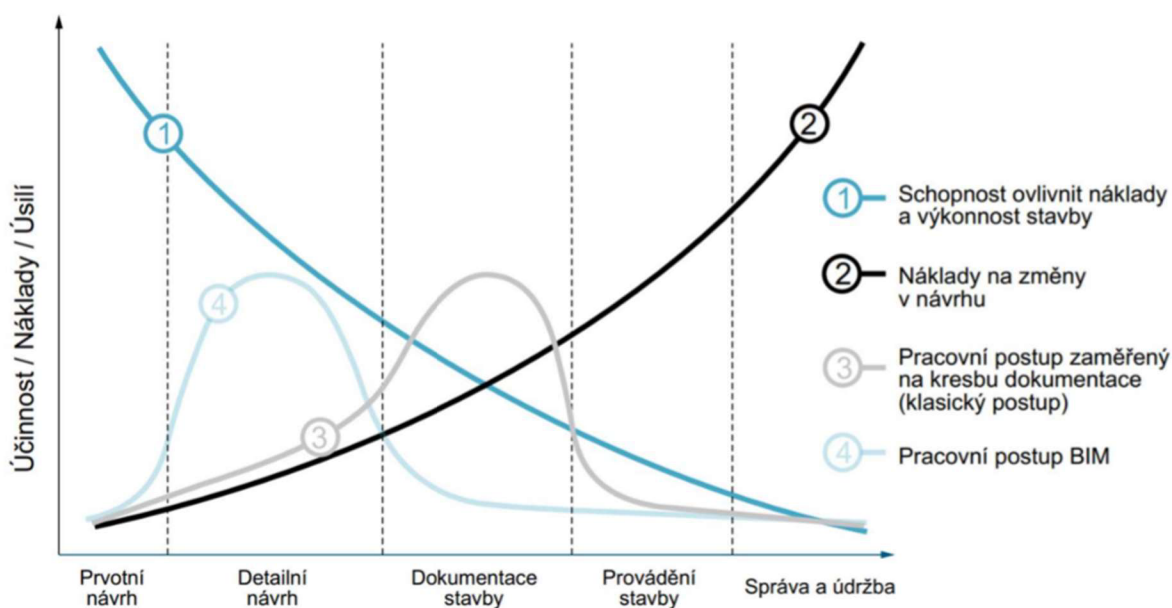
⁵⁸ VITE, Clara a Renata MORBIDUCCI. Optimizing the Sustainable Aspects of the Design Process through Building Information Modeling. *Sustainability* [online]. 2021, 13(3041) [cit. 2021-05-12]. Dostupné z: <https://doi.org/10.3390/su13063041>

Reference ze zahraničí, kde se BIM užívá již dlouhodoběji a je nedílnou součástí projektů veřejného sektoru, ukazují, že se BIM postupně osvědčuje. Příkladem je Finsko, Singapur, Velká Británie nebo Spojené státy americké.⁵⁹

Podle rozsáhlého průzkumu v zemích Velká Británie, Kanada, Finsko a Nový Zéland hodnotí uživatelé kladně díky metodě BIM zlepšení v úspoře finančních nákladů. To potvrdila zhruba polovina respondentů.⁶⁰

Zcela opodstatněně lze hodnotit jako jistou nevýhodu vyšší náklady na zavedení metody BIM, které si vyžadují zavedení nových IT řešení, nákup softwaru, kvalifikované odborníky pro vytvoření a užívání atp. Z toho důvodu je tato metoda vhodná především pro velké výstavbové projekty, např. dopravní infrastruktury, kde se pro jejich rozsah, složitost a požadavek na dlouhodobou provozuschopnost metoda BIM vyplatí.

Obrázek 3 – MacLeamyho křivka



Zdroj: Patrick MacLeamy, AIA/HOK, překlad a zpracování: Martin Černý

⁵⁹ ČERNÝ, Martin a kol. *BIM Příručka* [online]. Odborná rada pro BIM, 2013 [cit. 2021-06-12]. ISBN 978-80-260-5297-5. Dostupné z: <https://issuu.com/czbim/docs/bim-prirucka-2013-v1>

⁶⁰ MALLESON, Adrian. NBS International BIM Report 2013. *NBS* [online]. 1. 4. 2014 [cit. 2021-06-12]. Dostupné z: <https://www.thenbs.com/knowledge/nbs-international-bim-report-2013>

3.6.1 BIM v České republice

Na zavádění metody BIM v České republice se aktivně podílí Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR spolu s CACE a dalšími odbornými subjekty.

Dne 25. 9. 2017 schválila vláda ČR usnesení č. 682, kde schvaluje Ministerstvem průmyslu a obchodu vypracovaný materiál pro zavedení metody BIM v České republice⁶¹. Dokument nazvaný *Koncepce zavádění metody BIM v České republice* byl předložen na základě usnesení vlády č. 958, o významu metody BIM (Building Information Modelling) pro stavební praxi v České republice a návrh dalšího postupu pro její zavedení, ze dne 2. 11 2016, kdy jeho vypracováním bylo pověřeno právě Ministerstvo průmyslu a obchodu, resp. Státní fond dopravní infrastruktury. Spolu s ním byl pověřen také Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví (ÚNMZ), a to prostřednictvím České agentury pro standardizaci (ČAS), konkrétně jejího odboru Koncepce BIM.

Koncepce dokumentuje stav zavádění BIM v Evropě a v ČR, uvádí klíčová témata týkající se BIM, která je nutno řešit, a stanovuje plán postupného zavádění BIM v ČR v letech 2018–2027 včetně doporučených opatření, aby tato metoda mohla být běžně a efektivně využívána.⁶²

Koncepce zavádění BIM v České republice schválená ke dni 25. 9. 2017 obsahovala mimo jiné cíl stanovení povinnosti pro veřejné zadavatele zadávat a řídit své nadlimitní veřejné zakázky na stavby s metodou BIM, a to s platností od 1. 1. 2022.

Limitem pro nadlimitní veřejné zakázky na stavby je podle Nařízení vlády č. 172/2016 Sb., o stanovení finančních limitů a částek pro účely zákona o zadávání veřejných zakázek, ve znění účinném od 1. 1. 2020, částka 5 350 000 EUR, tedy přibližně 136 milionů Kč.

Dne 18. 1. 2021 však vláda svým usnesením č. 41 schválila aktualizaci Koncepce zavádění metody BIM v ČR a nyní se počítá s povinností pro veřejné zadavatelé zadávat stavební veřejné zakázky až od 1. 7. 2023.⁶³ Toto osmnáctiměsíční zpoždění není nahodilé

⁶¹ USNESENÍ VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY ze dne 25. září 2017 č. 682 o Koncepci zavádění metody BIM (Building Information Modelling) v České republice. *Ministerstvo průmyslu a obchodu: Koncepce zavádění metody BIM v ČR schválena vládou* [online]. 2017 [cit. 2021-06-12]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/assets/cz/stavebnictvi-a-suroviny/bim/2017/10/UV-c--682-17.pdf>

⁶² Koncepce zavádění metody BIM v České republice. *BIM Koncepce* [online]. ©2018-2021 [cit. 2021-06-12]. Dostupné z: <https://www.koncepcebim.cz/koncepce>

⁶³ Informace o plnění Koncepce zavádění metody BIM - Příloha: Aktualizace harmonogramu Koncepce zavádění metody BIM v České republice. *Ministerstvo průmyslu a obchodu: Vláda schválila aktualizaci harmonogramu Koncepce zavádění metody BIM v ČR a vzala na vědomí informaci o jejím plnění* [online]. říjen 2020 [cit. 2021-06-12]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/assets/cz/stavebnictvi-a-suroviny/bim/2021/1/Aktualizace-harmonogramu-Koncepce-zavadeni-metody-BIM-v-CR-.pdf>

a je v souladu s nově schváleným stavebním zákonem č. 283/2021 Sb., stavební zákon, který nabude plné účinnosti dne 1. 7. 2023.

Uložení takové povinnosti pro veřejné zadavatele není nesystematickým návrhem, ale vychází z ustanovení § 103 odst. 3 ZZVZ, který stanoví, že „(v) *případě veřejných zakázek na stavební práce, projektové činnosti nebo v soutěžích o návrh může zadavatel v zadávací dokumentaci uvést závazný požadavek na použití zvláštních elektronických formátů včetně nástrojů informačního modelování staveb a uvést požadavky na obsah, strukturu nebo formát dat. Pokud tyto formáty nejsou běžně dostupné, zajistí k nim zadavatel dodavatelům přístup.*“⁶⁴ Citované ustanovení bylo do zákona vtěleno na základě harmonizace směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ze dne 26. 2. 2014 o zadávání veřejných zakázek a o zrušení směrnice 2004/18/ES, která principy informačního modelování u velkých stavebních projektů doporučuje.

Po právní stránce bude fungování modelu BIM upraveno zákonem, který počítá s povinností veřejných zadavatelů zadávat nadlimitní veřejné zakázky na stavební práce s modelem BIM. Používání modelu BIM u nadlimitních veřejných zakázek má platit od 1. 7. 2023, toto datum je spojeno s účinností nového stavebního zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon.

Právní úprava BIM má být zavedena zákonem o informačním modelu, informačním a digitálním modelování (Zákon o BIM), jehož přijetí Parlamentem ČR se předpokládá v průběhu roku 2022.⁶⁵

K úspěšnému zavedení metody BIM do praxe je třeba budoucích obeznámených odborníků, kteří budou schopni naplno využívat její potenciál. Proto byla metoda BIM zařazena rámcovými vzdělávacími programy jako povinná součást výuky na středních stavebních školách. Začít vyučovat by se měla nejpozději od září roku 2022.⁶⁶

V současnosti jsou rovněž pořádány organizací ČAS mnohá školení a kurzy pro veřejnou správu v oblasti BIM.

⁶⁴ § 103 odst. 3 ZZVZ

⁶⁵ LODL, Jan. Odpovědi na nejčastější dotazy (FAQ) v souvislosti s Konceptí zavádění metody BIM. *BIM Koncepte* [online]. 15. 7. 2021 [cit. 2021-06-12]. Dostupné z: <https://www.koncepcebim.cz/975-odpovedi-na-nejcastejsi-dotazy-faq-v-souvislosti-s-koncepci-zavadeni-metody-bim>

⁶⁶ Školy se připravují na výuku BIM. Od září 2022 bude povinná pro střední školy stavební. *TZB info* [online]. 7. 4. 2021 [cit. 2021-06-12]. Dostupné z: <https://www.tzb-info.cz/bim-informacni-model-budovy/22091-skoly-se-pripravuji-na-vyuku-bim-od-zari-2022-bude-povinna-pro-stredni-skoly-stavebni>

Stranou BIM byla vydána technická norma ČSN EN ISO 19650-1 (730150) Organizace a digitalizace informací o budovách a inženýrských stavbách včetně informačního modelování staveb (BIM) – Management informací s využitím informačního modelování staveb – Část 1: Pojmy a principy, která je překladem evropské normy EN ISO 19650-1:2018. Ve své opravené verzi č. 1 je účinná v ČR od 1. 10. 2021.⁶⁷

3.6.2 BIM u dopravních staveb

V únoru 2018 byla vypracována SFDI metodika BIM pro smluvní standard FIDIC, v současnosti probíhá její aktualizace.

Protokol BIM slouží jako podpora koordinace účastníků výstavby při informačním modelování staveb. Účelem protokolu je podpořit spolupráci v rámci Projektového týmu BIMu, zavést společné standardy, zásady spolupráce a pracovní metody.⁶⁸

Jak již bylo zmíněno, metoda BIM má velkou pravděpodobnost osvědčit se v ČR u složitých staveb, jako jsou stavby dopravní infrastruktury.

Hlavní výhody u infrastrukturních projektů jsou následující:

- *„usnadnění spolupráce projekčního týmu na projektu*
- *zjednodušené předání projektových dat*
- *použití 3D modelů*
- *usnadnění komunikace a koordinace projektu*
- *sdílení aktuálních informací v průběhu jednotlivých fází stavebního díla*
- *prostředek pro správu dat pro víceoborové týmy a stavební díla*
- *detekce kolizí a jejich prevence v dřívějších fázích projektu*
- *optimalizace výstavby časově prostorovou simulací*
- *použití řízených stavebních strojů*
- *kontrola objemů, více/méně prací*
- *kontrola kvality*

⁶⁷ Detailní informace o produktu. Česká agentura pro standardizaci [online]. [cit. 2021-06-12]. Dostupné z: <https://csnonline.agentura-cas.cz/DetailZmeny.aspx?k=513094>

⁶⁸ BIM Protokol. Státní fond dopravní infrastruktury: METODIKY [online]. 2018 [cit. 2021-06-12]. Dostupné z: https://www.sfdi.cz/soubory/bim/metodiky/bim_protokol_1_2018_grafika_pdf.pdf

- využití dat během správy a životního cyklu stavby“⁶⁹

Nicméně stavební projekty, kde by se zmiňované výhody mohly naplno ukázat, ještě nejsou v ČR plně zrealizovány nebo vyhodnoceny, jak vyplývá z dosavadních aktuálních dat k 4. kvartálu roku 2021. Z těch lze také vyčíst, že pilotních projektů s BIM je u ŘSD zadáváno nebo již realizováno 22, u Správy železnic osm a ŘVC čtyři. Souhrnné výsledky o úspěšnosti BIM a ověření jeho použitelnosti v různých podmínkách tak zatím chybí.⁷⁰

Podle vydaného plánu digitalizace SFDI je momentálně pilotních projektů s BIM v poměru k nadlimitním veřejným zakázkám v dopravní infrastruktuře pouze 20 %, na konci roku 2022 jich má být však 60 % a od poloviny roku 2023 již mají být všechny nadlimitní veřejné zakázky zadány s použitím BIM.⁷¹

Největším současným projektem s BIM je dostavba dálnice D4, stavěna metodou Design-Build a financována formou Private Public Partnership. Její dokončení je plánováno ke konci roku 2024.⁷²

3.7 Výhody a kritika smluvních podmínek FIDIC v ČR

Po seznámení se základními druhy smluvních podmínek FIDIC, které jsou v ČR užívány, a po stručném představení obecných podmínek Red Book budou v této podkapitole shrnuty jejich výhody, na které se nejčastěji poukazuje. Zároveň je uvedena i jejich kritika.

Mezi hlavní důvody používání vzorových smluvních podmínek můžeme uvést transparentnost, předvídatelnost, přehlednou alokaci rizik, ušetření nákladu zjednodušením přípravy smluvní dokumentace a jasná pravidla pro všechny zúčastněné osoby.

Právě transparentnost, předvídatelnost a mezinárodní přesah jsou jedny z důvodů, proč se standardy vytvářejí a používají, a to zvláště při nakládání s veřejnými prostředky, kde jsou zvýšené nároky na všeobecnou kontrolu.

Výhody lze obecně shrnout takto:

⁶⁹ ŽÁK, Josef a Jordy E. BROUWERS. *Informační modelování v infrastrukturních stavbách* [online]. 1970 [cit. 2021-06-28]. Dostupné z: doi:10.13140/RG.2.1.1080.3366

⁷⁰ HOŘELICA, Zbyněk. *Metodika BIM pro dopravní stavby. Konference Projektování pozemních komunikací: Prezentace* [online]. [cit. 2021-10-29]. Dostupné z: <https://konference-projektovani.cz/prezentace/data/5.pdf>

⁷¹ Tamtéž

⁷² Tamtéž

- zjednodušení smluvní dokumentace
- mezinárodní přesah, možnost účasti zahraničních subjektů, výhoda oproti čistě národním vzorům, které nebudou v zahraničí známy a respektovány
- vzory FIDIC mají různé druhy smluvních podmínek vhodných pro různé typy staveb, mají ambici být použitelné pro všechny stavební projekty
- předvídatelnost postupů, právní jistota smluvních stran
- jasně definují postavení, roli, postupy a úkoly všech účastníků smlouvy/výstavby
- snaha o vyváženou alokaci rizik
- ucelené smluvní podmínky obsahující postupy pro celý výstavbový proces
- smluvní podmínky FIDIC podporují komunikaci mezi objednatel a zhotovitelem pro předcházení sporů

Kritika smluvních podmínek FIDIC zazněla například od Asociace pro rozvoj infrastruktury v roce 2014, kdy u diskuzního kulatého stolu dospěli pozvaní odborníci k názoru, že zvláštní podmínky Red Book užívané ŘSD překročily rozumnou míru přenosu rizik, a dále že ve značné míře eliminují původní principy smluv FIDIC a neumožňují efektivní realizaci staveb.⁷³

Kritizováno je specifikum české právní úpravy u řešení sporů, kdy je zrušena působnost Rady pro rozhodování sporů, a to jak ve zvláštních podmínkách v resortu Ministerstva dopravy, tak i u jiných subjektů.⁷⁴ Dále změny ve zvláštních podmínkách, které nejsou nutné, např. vypuštění institutu zádržného ze Zvláštních podmínek Red Book.

Dále se nevýhody smluvních podmínek FIDIC dají obecně vztáhnout k jejich složitosti a specifické systematice, z které mohou vznikat nedorozumění na obou stranách. K odstranění těchto problémů napomáhají vydávané metodiky SFDI pro jejich jednotlivé instituty a postupy.

⁷³ ARI: Stanovisko ke způsobu zadávání metodou Design-Build. *Asociace pro rozvoj infrastruktury: Stanoviska* [online]. 17. července 2014 [cit. 2021-06-28]. Dostupné z: <https://www.ceskainfrastruktura.cz/wp-content/uploads/2019/07/140717-ARI-Stanovisko-k-metode-Design-Build.pdf>

⁷⁴ Zvláštní obchodní podmínky souboru staveb Městského okruhu. *Praha.eu* [online]. 2006 [cit. 2021-09-10]. Dostupné z: https://www.praha.eu/public/cc/90/36/1142936_153809_dil1cast1_2R5.pdf

Kritika Asociace pro rozvoj infrastruktury se v poslední době (9/2021) věnuje spíše oblasti zadávání veřejných zakázek a neefektivnímu fungování ŘSD.⁷⁵ Podobně i Transparency International.⁷⁶

Yellow Book – metoda Design-Build

Základní výhody Yellow Book, které se uvádí, jsou jednotná odpovědnost zhotovitele, podpora inovativních řešení, časová úspora a omezení změn v průběhu výstavby.

Zmiňovaná časová úspora tkví v již jednotné odpovědnosti zhotovitele za projektovou dokumentaci, jelikož samotný proces tvorby projektové dokumentace a realizace projektu může probíhat takřka současně. Nutné dodatečné práce z důvodu chybné projektové dokumentace jsou tak podstatně nižší než v případě použití smluvních podmínek Red Book. Na druhou stranu, takový projekt může mít vyšší nabídkovou cenu, která odráží rizika, jež zhotovitel musí pokrýt.

Podle průzkumu americké organizace DBIA (Design-Build Institute of America) uskutečněného v roce 1998 a v roce 2018 ze srovnání dat používání metod Design-Bid-Build a Design-Build vychází, že metoda Design-Build je nejen úspornější, ale celý projekt je dokončen rychleji. V USA je dle tohoto průzkumu realizována téměř polovina stavebních projektů s užitím metody Design-Build.⁷⁷

V České republice tolik zkušeností s metodou Design-Build zatím není. Jak ukázal projekt z roku 2013, pro veřejnou zakázku na rekonstrukci úzkokolejných železničních dráh za užití metody Design-Build se nenašel žádný uchazeč, který by se do zadávacího řízení přihlásil.⁷⁸ Důvodů, proč se tak stalo, může být celá řada, od příliš rizikového projektu, který dodavatelé nedokázali adekvátně ohodnotit, přes obecnou nezkušenost s touto metodou

⁷⁵ Stav dopravní infrastruktury v ČR: Podklad pro rozhovory o dopravní infrastruktuře na CNN Prima News. *Asociace pro rozvoj infrastruktury: Stanoviska* [online]. Zář 2021 [cit. 2021-10-10]. Dostupné z: <https://www.ceskainfrastruktura.cz/wp-content/uploads/2021/09/ARI-Stav-dopravni-infrastruktury-v-CR-210913.pdf>

⁷⁶ Férové zadávání veřejných zakázek: Příručka pro veřejné zadavatele. *Transparency International: Publikace a analýzy* [online]. 2019 [cit. 2021-10-10]. Dostupné z: <https://www.transparency.cz/wp-content/uploads/2019/03/F%C3%A9rov%C3%A9-ve%C5%99ejn%C3%A9-zak%C3%A1zky-v-ESI-fondech-P%C5%99%C3%ADru%C4%8Dka-pro-zadavatele.pdf>

⁷⁷ MOLENAAR, Keith a Bryan FRANZ. *Revisiting Project Delivery Performance 1998–2018: New benchmarks for unit cost, delivery speed, cost and schedule reliability* [online]. [cit. 2021-10-10]. Dostupné z: https://dbia.org/wp-content/uploads/2018/11/Cost_Performance_Research-CII_Pankow2018.pdf

⁷⁸ BOŘÍKOVÁ, Hana. Vidím to žlutě. *Fidic.info: Press* [online]. 11. 8. 2014 [cit. 2021-11-10]. Dostupné z: https://www.fidic.info/_pdf/press/Clanek_Ekonom_FIDIC_08_14.pdf

v českých podmínkách až po riziko možného neúspěchu v zadávacím řízení, a tím pádem ztrátě času s přípravou projektové dokumentace a nákladů s tím spojených.

Nevýhody jsou obecně spatřovány v potřebě detailně specifikovat parametry jakosti, typy materiálů, požadovaných konstrukcí a systém kontroly. Tuto činnost musí provést zadavatel, což ne vždy je schopen detailně naplnit.

Další nevýhodou je také finančně a časově náročnější příprava uchazečů o veřejnou zakázku s metodou Design-Build, kdy je po nich požadováno ocenění rizik projektu a příprava projektové dokumentace. V případě, že ve veřejné soutěži neuspějí, náklady na přípravu jim objednatel neproplácí.

V ČR existuje metodika z roku 2015 pro užívání metody Design-Build, kterou si nechalo zpracovat SFDI. V této metodice jsou uvedeny doporučení, pro které typy staveb se metoda Design-Build hodí použít. Jedná se o technicky náročné stavby (mosty, estakády, mimoúrovňové křižovatky, technologické objekty) a novostavby, kde lze s vyšší mírou zjistit fyzikální podmínky území.⁷⁹

Skutečnost, že v ČR není metoda Design-Build stále obecně rozšířenější, může souviset s rigidnější povahou veřejné správy a nezkušeností veřejných zadavatelů se vzory FIDIC, potažmo Yellow Book, kterým mohou chybět vlastní odborné kapacity.

Kritika používání smluvních podmínek v Polsku

V letech 2004–2014 bylo Polsko kritizováno za používání vzorů FIDIC, konkrétně za to, že v polský zadavatel GDDKiA (Generální ředitelství pro silnice a dálnice, obdoba českého ŘSD) nedodrhuje rozdělení rizik tak, jak jsou nastaveny v Obecných podmínkách, a neúměrně přenáší rizika na zhotovitele. Zvláštními podmínkami byly rušeny články Obecných podmínek, tak aby objednatel měl vždy určitou výhodu. Např. zrušení čl. 13. 2 Návrhu na zlepšení, zrušení v čl. 12.3 možnosti správci stavby určovat prozatímní položkovou cenu pro účely Potvrzení průběžných plateb, v čl. 16. 1 odstraněna možnost úhrady nákladů za přerušení prací způsobené jednáním objednatele, dále v čl. 20.1 zkrácená lhůta pro podání oznámení claimu zhotovitele z 28 dnů na 14 dní.⁸⁰

⁷⁹ *Metodika pro zadání veřejné zakázky formou „DESIGN - BUILD“ pro dopravní stavby v ČR: Závěrečná zpráva* [online]. Deloitte Česká republika, leden 2015 [cit. 2021-10-10]. Dostupné z: https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/metodiky/2015_metodika_db_zaverecna_zprava.pdf

⁸⁰ BIALACHOWSKI, Jakub. Castrated FIDIC contracts. *LinkedIn* [online]. 21. 5. 2015 [cit. 2021-10-10]. Dostupné z: <https://www.linkedin.com/pulse/castrated-fidic-contracts-jakub-bialachowski>

Podstatná omezení doznala úprava správce stavby, kdy dle polských Zvláštních podmínek správcem stavby již nebyla osoba, která by projekt řídila a rozhodovala o oprávněnosti claimů, ale jak uvádí Phillip Greenham, stala se z něj osoba „pošťáka“, která doručovala oznámení mezi stranami.⁸¹

Rada pro rozhodování sporů byla taktéž zrušena a množství claimů, které se dostaly k soudu, se vyčíslovalo na biliony zlotých. V roce 2010 bylo u soudu ve Varšavě deset případů stavebních sporů, v roce 2011 už 40 případů a v roce 2012 bylo sporů ohledně claimů na základě vzorů FIDIC téměř 100.⁸²

Silná kritika byla vůči i samotnému procesu zadávání GDDKiA, která vypisovala veřejné zakázky především na základě nejnížší nabídkové ceny.⁸³

Často uváděným příkladem je čínské konsorcium COVEC, které vyhrálo veřejnou zakázku na stavbu polské dálnice A2, jeho nabídka byla o 73 % nižší než zadavatelem předpokládaná. Stavbu nicméně z důvodu finančních potíží v roce 2011 nedokončil. Podobné případy byly i jiných zakázek, které musely být znovu soutěženy.

Narušování rovnovážné alokace rizik v polských smluvních podmínkách FIDIC bylo vnímáno v zahraničí natolik vážně, že vyvrcholilo v roce 2013, kdy zástupci Rakouska, Francie, Německa, Irsko, Nizozemí a Portugalska napsali společný dopis polskému ministerstvu dopravy vyjadřující obavy nad nastavením pravidel, které má FIDIC reprezentovat. Následně v roce 2014 polské Zvláštní podmínky pro Red Book doznaly změn, stejně tak zadávání veřejných zakázek.

Polsko tudíž může být příkladem toho, kdy špatně nastavené Zvláštní podmínky Red Book, nevyvážená alokace rizik a snaha jedné strany mít více pravomocí na úkor druhé vede k nestabilitě, nevyřešeným claimům a soudním sporům.

⁸¹ GREENHAM, Phillip, ed. *The International Compendium of Construction Contracts: A country by chapter review*. Sidney, Australia: De Gruyter, 2021, s. 781

⁸² KLEE, Lukas, Aleksandra MARZEC a Michal SKORUPSKI. *The Use and Misue of FIDIC Forms in Poland* [online]. 2014 [cit. 2021-10-10]. Dostupné z: https://www.academia.edu/13440080/THE_USE_AND_MISUSE_OF_FIDIC_FORMS_IN_POLAND?pop_sutd=false

⁸³ BIALACHOWSKI, Jakub. Castrated FIDIC contracts. *LinkedIn* [online]. 21. 5. 2015 [cit. 2021-10-10]. Dostupné z: <https://www.linkedin.com/pulse/castrated-fidic-contracts-jakub-bialachowski>

4 Vlastní práce

4.1 Dotazníkové šetření

Pro potřeby praktické části bylo provedeno dotazníkové šetření, které mělo za cíl zjistit názory objednatelů a dodavatelů na smluvní podmínky FIDIC, jejich aplikaci v praxi a vývojové tendence používání.

Metoda dotazníkového šetření byla zvolena z důvodu možnosti získat relevantní subjektivní hodnocení od osob, které se ve své praxi se smluvními podmínkami FIDIC běžně setkávají.

4.1.1 Metodika

Výběr okruhu respondentů

Za stranu zadavatelů byly dotazníkovým šetřením osloveny ŘSD, Správa železnic a Ředitelství vodních cest. Tyto tři subjekty byly zvoleny z důvodu, kdy je obecně známo, že při zadávání veřejných zakázek používají smluvní podmínky FIDIC zásadně pouze zadavatelé v resortu Ministerstva dopravy, ostatní jsou zatím stále výjimkou. Uvedené vyplývá i z již provedených průzkumů mezi zadavateli v ČR.⁸⁴

Dalšími subjekty, které byly vybrány pro dotazníkové šetření, je deset největších dodavatelů každého výše uvedeného veřejného zadavatele, celkem tedy 30. Jejich finální výběr byl proveden na základě součtu hodnot plnění všech uveřejněných smluv v registru. Do hodnocení byly zahrnuty všechny uveřejněné smlouvy od 1. 7. 2016⁸⁵ do současnosti.

Smlouvy, které podléhaly součtu, jsou smlouvy, které byly uveřejněny v registru smluv podle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv, ve znění pozdějších předpisů.

Vzhledem k činnosti uvedených veřejných zadavatelů byl reálný předpoklad, že jejich největší dodavatelé budou mít praktické zkušenosti se zadávací dokumentací za použití smluvních podmínek FIDIC.

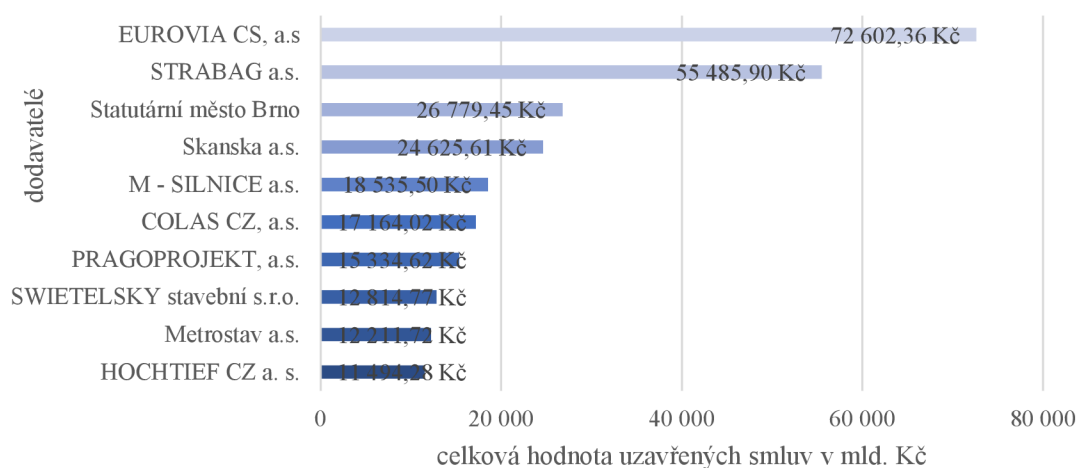
⁸⁴ PANÍČEK, Patrik. *Metoda Design-Build a její použití pro zadávání v ČR*. 2019. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební. Vedoucí práce Lukáš Klee, s. 70. Dostupné také z: <http://hdl.handle.net/11012/137755>

⁸⁵ Účinnost zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv, ve znění pozdějších předpisů.

K možným nepřesnostem při výběru největších dodavatelů ŘSD, Správy železnic a ŘVC mohlo dojít tím, že ne veškeré smlouvy uveřejněné v registru smluv mají uvedenou hodnotu plnění, ale vzhledem k tomu, že takových smluv jsou z celkového počtu jednotky procent, jsou pro účel této práce zanedbatelné. Např. Správa železnic má v registru smluv nezveřejněnou hodnotu plnění u 5,66 % smluv z celkových 13417 uzavřených smluv za rok 2021.⁸⁶

Obrázek 4 – Vybraní dodavatelé ŘSD

Top 10 největších dodavatelů ŘSD

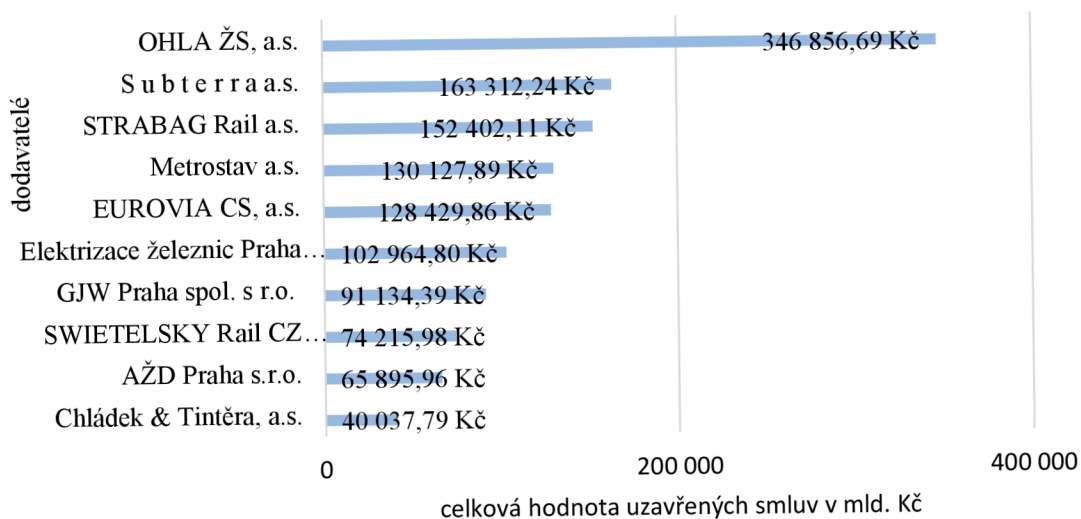


Zdroj: Data registru smluv, vlastní zpracování

⁸⁶ Správa železnic, státní organizace. *Hlídač státu* [online]. [cit. 2021-11-01]. Dostupné z: <https://www.hlidacstatu.cz/subjekt/70994234>

Obrázek 5 – Vybraní dodavatelé Správy železnic

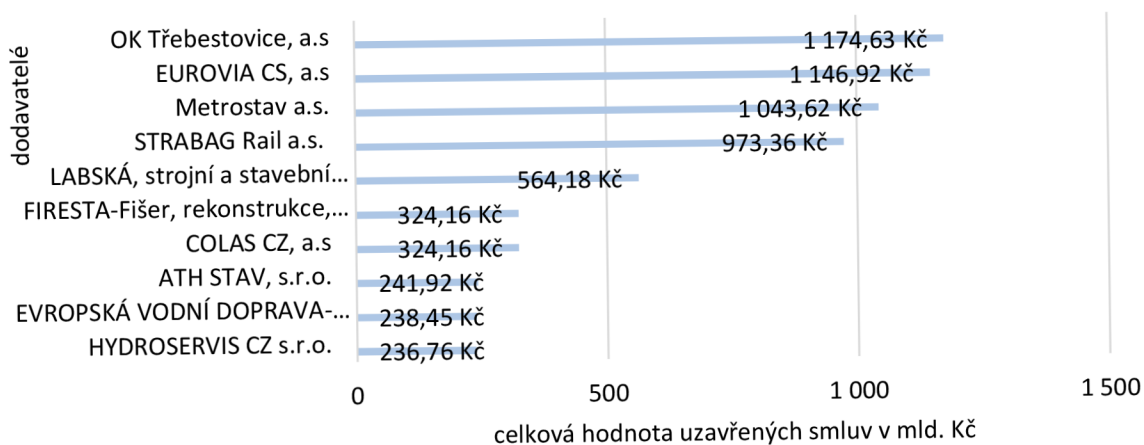
TOP 10 největších dodavatelů Správy železnic



Zdroj: Data registru smluv, vlastní zpracování

Obrázek 6 – Vybraní dodavatelé ŘVC

TOP 10 největších dodavatelů ŘVC



Zdroj: Data registru smluv, vlastní zpracování

U každého vybraného subjektu byla snaha doručit dotazník konkrétním pracovníkům, kteří se smluvními podmínkami FIDIC pracují, tzv. účelový výběr okruhu respondentů. Dotazovaní tak byli investiční referenti Správy železnic, ŘVC, ŘSD, konkrétní právníci ŘSD, kteří upravují zvláštní podmínky, administrátoři veřejných zakázek na odborech nákupu a veřejných zakázek Správy železnic, právní referenti apod.

V případech, kdy nebylo možné dohledat z veřejných zdrojů konkrétní kontakt na vedoucí právních oddělení, bylo dotazníkové šetření distribuováno přes tisková oddělení či jiný veřejně dostupný kontakt, který následně dotazník nasměroval zájemovým osobám.

Cílem tohoto výběru bylo dosáhnout co nejvyšší relevance odpovědí od osob, kteří mají reálnou praxi se vzory FIDIC. Nutno zdůraznit, že se jedná o subjektivní vyjádření každého respondenta, která nemohou vyjadřovat oficiální názor daných institucí.

Celkem bylo osloveno minimálně 54 kontaktů a dotazník byl vyplněn v 21 případech.

Volba dotazů

Dotazníkové šetření bylo sestaveno s předpokladem, že budou dotazovaní znali problematiku smluvních podmínek FIDIC. Pro vyšší efektivnost vytěžení dat však byly otázky uváděny s návodnými komentáři, aby nebyli dotazovaní odrazeni od odpovídání a pokračování v dotazníkovém šetření. Celkem jich dotazníkové šetření obsahuje 17.

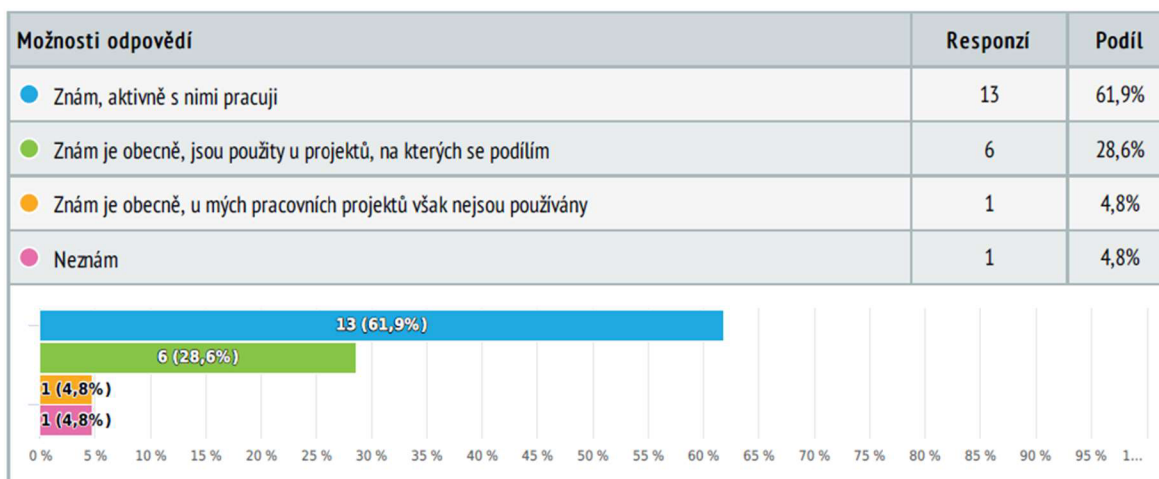
Typy otázek byly nastaveny různorodě, od uzavřených, polootevřených, otevřených přes výčtové po filtrační. Zároveň byly zvoleny a formulovány tak, aby nebylo pro respondenta vyplňování dotazníku nezáživné bez snahy dotazník dokončit. Otázky tak byly zpestřeny škálovým hodnocením či formou otázky založené na metodě sémantického diferenciálu.

4.1.2 Výsledky dotazníkového šetření

Níže jsou uvedeny otázky v takovém znění a pořadí, v jakém byly dotazovány, a to současně s grafickým znázorněním výsledků a komentářem. Samotný dotazník je součástí této práce jako příloha č. 1, podrobná data jednotlivých odpovědí jsou pak zaznamenána v tabulkovém procesoru jako příloha č. 2.

1. Smluvní podmínky FIDIC:

Graf 4 – Vyhodnocení otázky č. 1

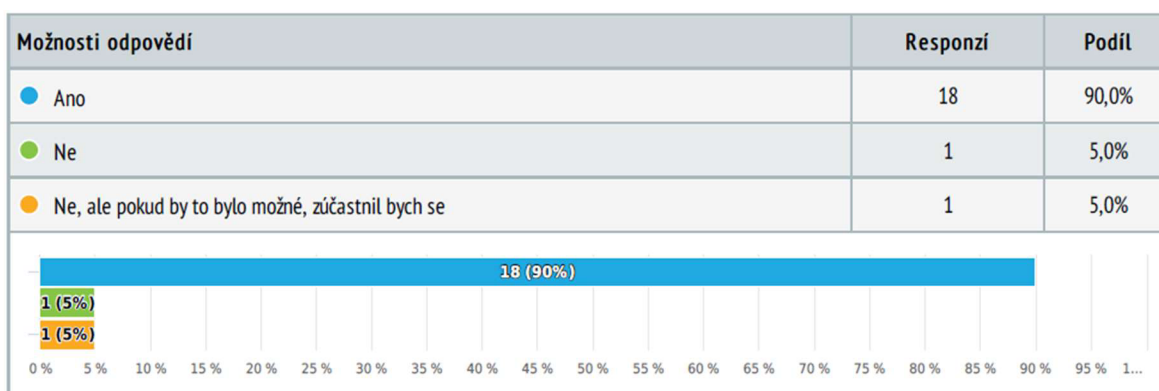


Zdroj: dotazníkové šetření

Mezi odpověďmi na první otázku dotazníkového šetření se nachází reakce jednoho respondenta, jenž uvedl, že smluvní podmínky FIDIC nezná. To značí, že přes veškerou snahu o účelový výběr a zacílení respondentů se dotazníkové šetření dostalo k jednomu respondentovi, pro kterého nebylo určeno. Z toho důvodu se následujících několika dotazů týkajících se FIDIC účastnilo pouze 20 respondentů.

2. Zúčastnil/a jste se Vy nebo jiní odpovědní pracovníci ve Vaší organizaci někdy školení zaměřeného na problematiku smluvních podmínek FIDIC?

Graf 5 – Vyhodnocení otázky č. 2



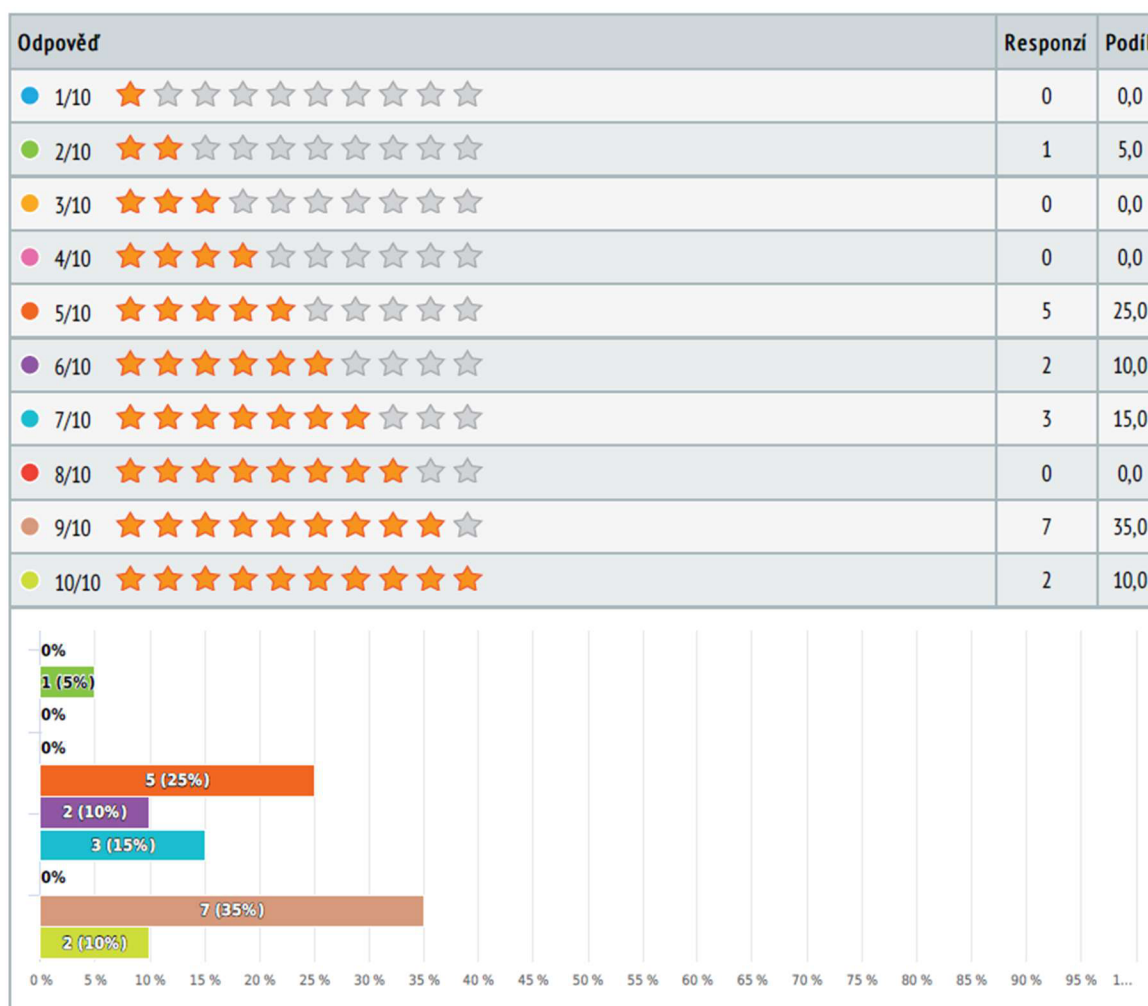
Zdroj: dotazníkové šetření

Pouze jeden respondent odpověděl, že se školení na FIDIC nezúčastnil, jinak všichni odpověděli, že ano.

3. Jaké jsou Vaše znalosti vzorů FIDIC?

Graf 6 – Vyhodnocení otázky č. 3

Počet hvězdiček 7,2/ 10

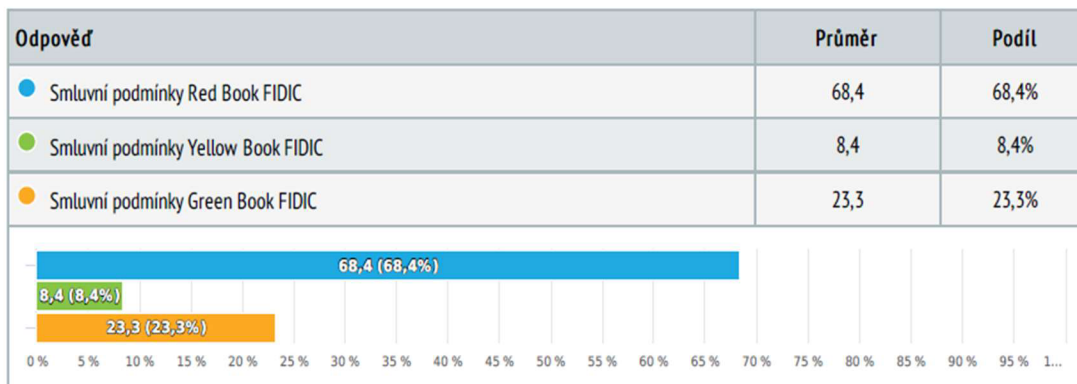


Zdroj: dotazníkové šetření

Respondenti hodnotili své znalosti na škále 1 až 10, kdy známka 10 znamenala nejlepší znalosti. Odpovědi se pohybovaly od 5 do 10 hvězdiček. Průměr zde byl 7,2 bodu. Nejvíce (35 %) respondentů označilo své znalosti 7 hvězdičkami.

4. Podle kterých vzorových knih FIDIC jsou Vaše projekty nejčastěji uzavírány?

Graf 7 – Vyhodnocení otázky č. 4

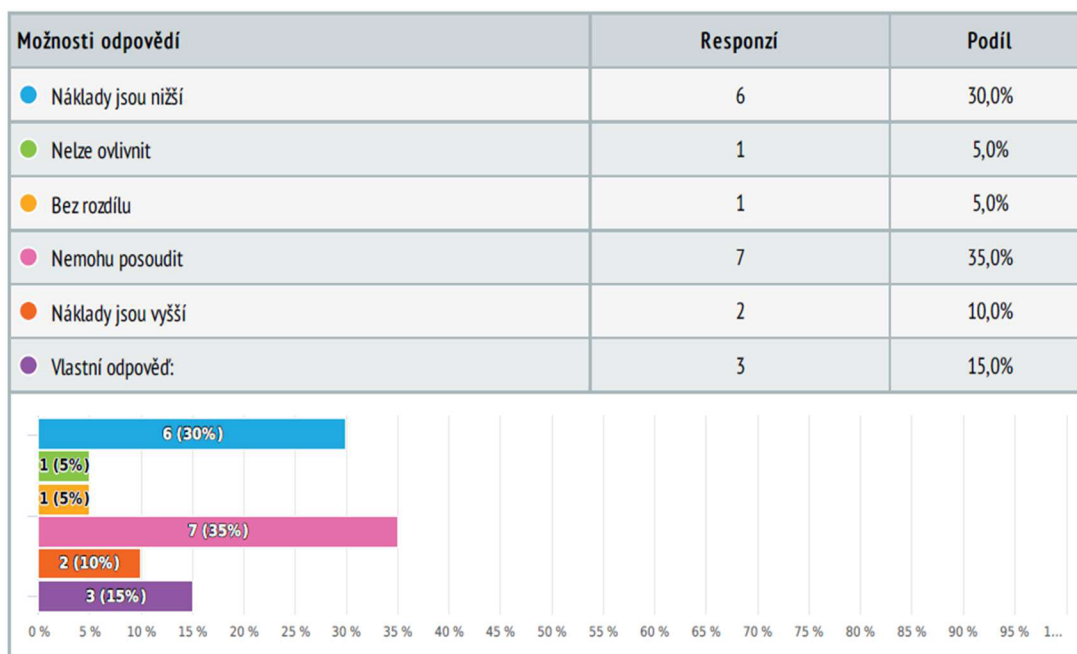


Zdroj: dotazníkové šetření

Odpovědi zcela odráží realitu, kdy jsou v ČR dominantně užívány smluvní podmínky podle Red Book a v menší míře podle Green Book. Veřejné zakázky na projekty s Yellow Book jsou stále ve fázi pilotních projektů a vyhodnocování.

5. Jaký je Váš názor na možnost úspory nákladů používáním Red Book FIDIC? (v porovnání s tím, kdyby veřejná zakázka byla vypsána bez vzorových smluvních podmínek)

Graf 8 – Vyhodnocení otázky č. 5



Zdroj: dotazníkové šetření

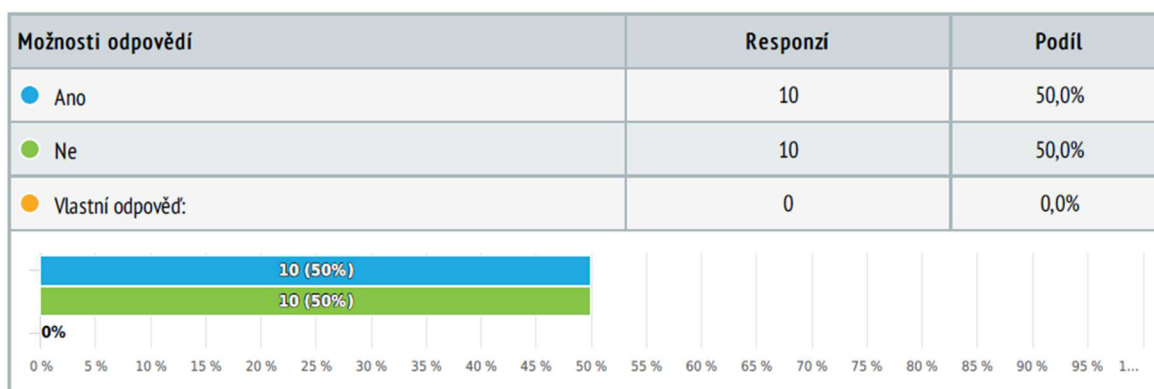
Respondenti jak ze strany objednatelů, tak dodavatelů nejsou v názoru na úsporu nákladů jednotní.

Kritika z řad dodavatelů směřovala k nevyváženým zvláštním podmínkám a odchýlení se od původních efektivních nástrojů vzoru Red Book, dále bylo také poukázáno na kvalitu projektové dokumentace, od které se výsledné náklady na stavbu rovněž odvíjejí.

Na základě uvedených odpovědí lze závěrem konstatovat, že hovořit obecně o úsporách, které by Red Book přinášely, nelze. Záleží na dalších podmínkách, ba přímo nelze takovou úsporu posoudit.

6. Podíleli jste se na projektu, který byl zadáván metodou Design-Build podle žluté knihy FIDIC?

Graf 9 – Vyhodnocení otázky č. 6

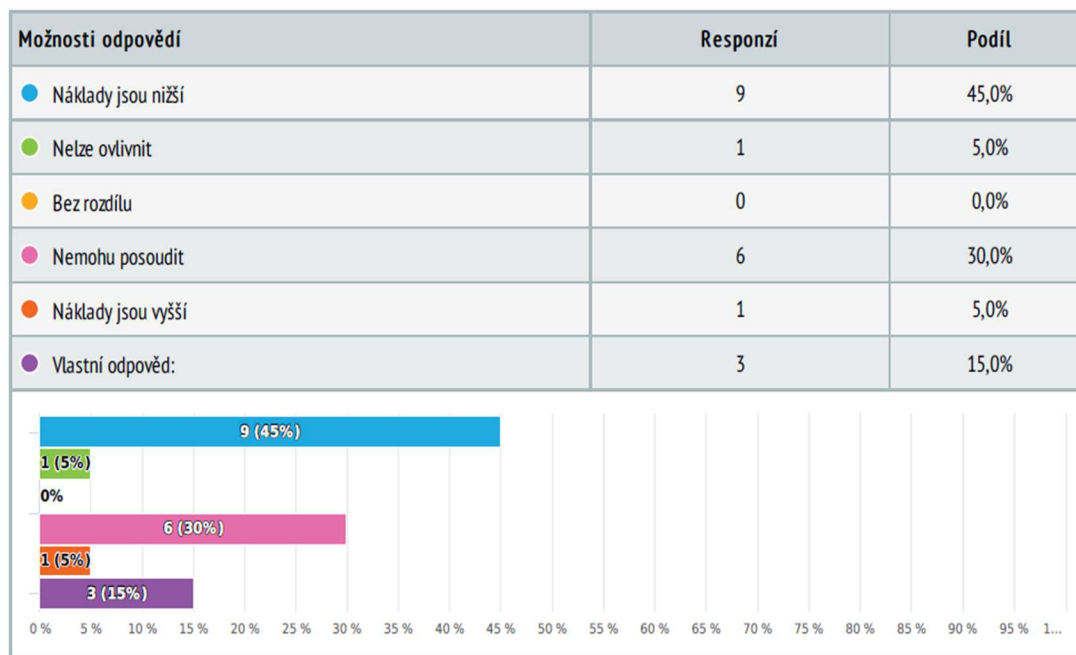


Zdroj: dotazníkové šetření

Polovina respondentů odpověděla, že se již zúčastnila některého projektu za použití metody Design-Build, druhá polovina nikoli.

7. Jaký je Váš názor na možnost úspory nákladů/času použitím metody Design-Build podle žluté knihy FIDIC? (v porovnání s tím, kdyby veřejná zakázka byla vypsána tradiční metodou měřeného kontraktu (Červené knihy FIDIC))

Graf 10 – Vyhodnocení otázky č. 7



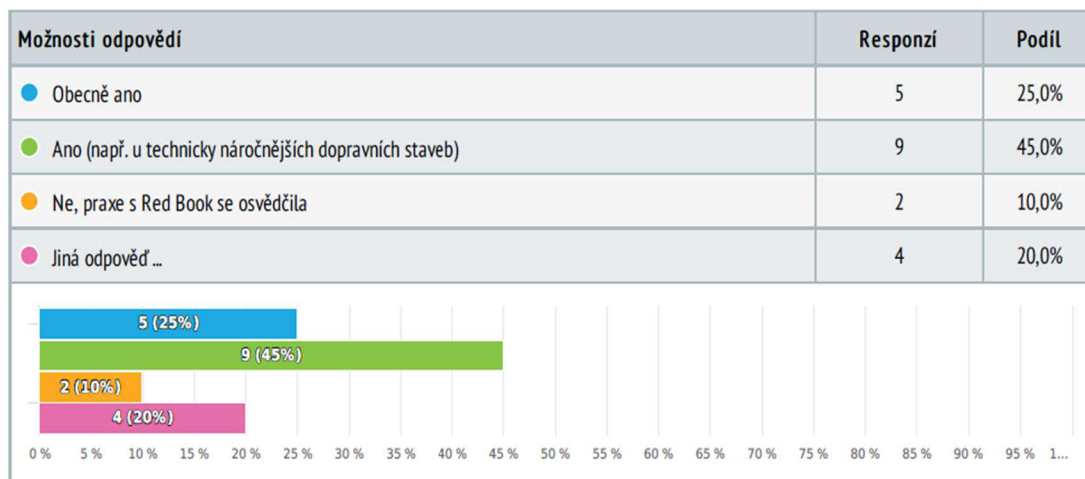
Zdroj: dotazníkové šetření

Respondenti se zde přiklonili k závěru, že by mohl být projekt časově úspornější a levnější. V komentářích bylo zdůrazněno jednak to, že samozřejmě záleží na typu dopravní stavby, a dále skutečnost, že příprava zhotovitele do veřejné soutěže je mnohem časově i finančně náročnější než při veřejné zakázce s Red Book.

Obecně však lze výsledky odpovědí na otázku možnosti úspory nákladů, a to jak u užití Red Book, tak zde u otázky Yellow Book, chápat pozitivně, odpovědi jsou buď, že se respondenti domnívají, že náklady jsou nižší, nebo z opatrnosti, zvolili odpověď, že věc nemohou posoudit.

8. Je podle Vás pravděpodobné, že budou v budoucnu liniové dopravní stavby v ČR více zadávány metodou Design Build podle Yellow Book FIDIC?

Graf 11 – Vyhodnocení otázky č. 8



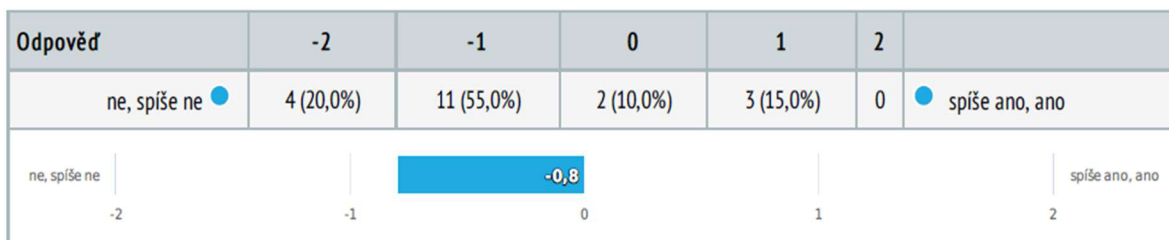
Zdroj: dotazníkové šetření

Odpovědi předpovídají trend vývoje používání metody Design-Build za použití Yellow Book. Více se respondenti přiklánějí k názoru, že metoda Design-Build bude využívána u technicky náročnějších dopravních staveb, jako jsou např. mosty či víceúrovňové dálniční křižovatky.

Samostatně formulované odpovědi pak pochází od dvou dodavatelů, kteří se přiklánějí k názoru, že zvýšení zadávání metodou Design Build podle Yellow Book FIDIC není pravděpodobné, další dva komentáře pochází od objednatelů, kteří jsou neutrálního názoru.

9. Je podle Vás možné předpokládat odklon od dosavadního používání smluvních podmínek Red Book FIDIC u liniových dopravních staveb?

Graf 12 – Vyhodnocení otázky č. 9

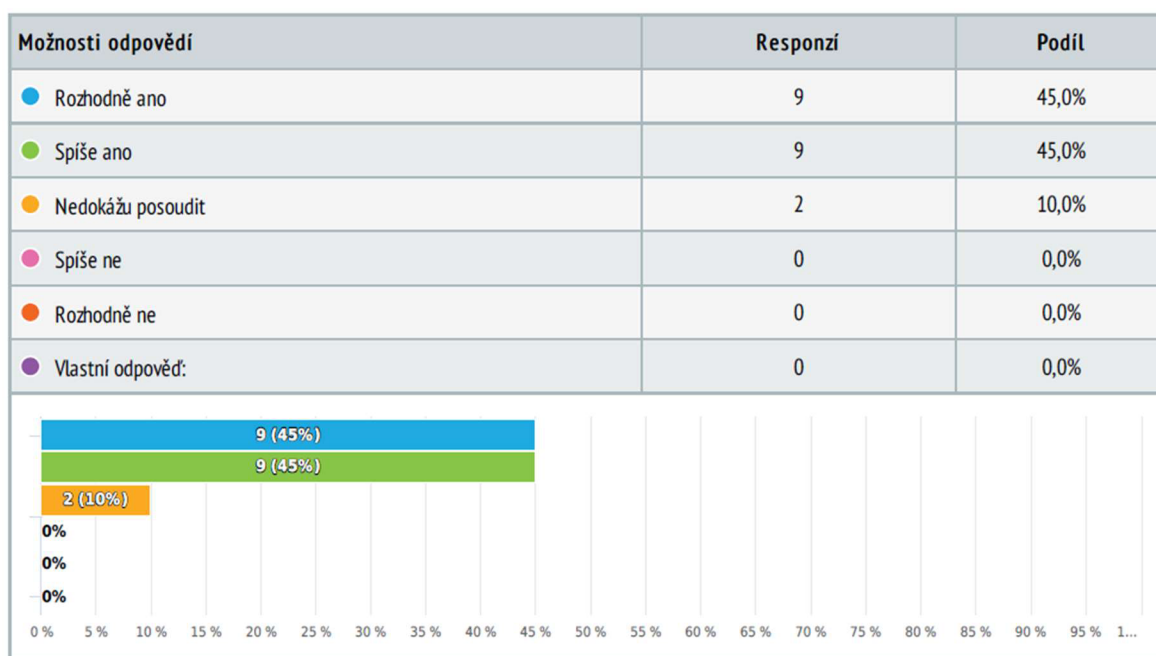


Zdroj: dotazníkové šetření

Zde se respondenti většinou shodují, že se smluvní podmínky Red Book budou v ČR i nadále užívat. 10 % respondentů k této otázce nemělo názor a 15 % respondentů (konkrétně dva z řad dodavatelů a jeden z řad objednatelů) uvedlo, že odklon od dosavadního užívání Red Book, např. k německým obchodním podmínkám VOB, je možný.

10. Dokážete si představit širší používání smluvních podmínek FIDIC ve veřejných zakázkách i v jiných stavebních oblastech než jen u dopravní infrastruktury v resortu Ministerstva dopravy? (např. pozemní stavby)

Graf 13 – Vyhodnocení otázky č. 10

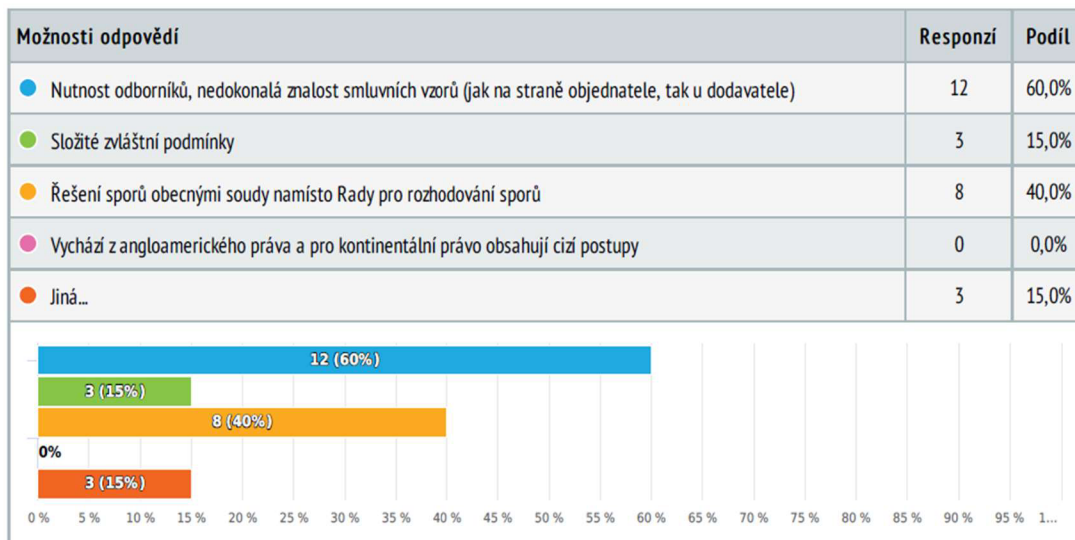


Zdroj: dotazníkové šetření

Respondenti se vyjádřili kladně (odpovědi „rozhodně ano“ a „spíše ano“) k širšímu používání smluvních podmínek FIDIC i mimo projekty dopravní infrastruktury. Nikdo se nevyjádřil odmítavě.

11. Jaké jsou podle Vás hlavní nevýhody užívání smluvních vzorů FIDIC v ČR?

Graf 14 – Vyhodnocení otázky č. 11



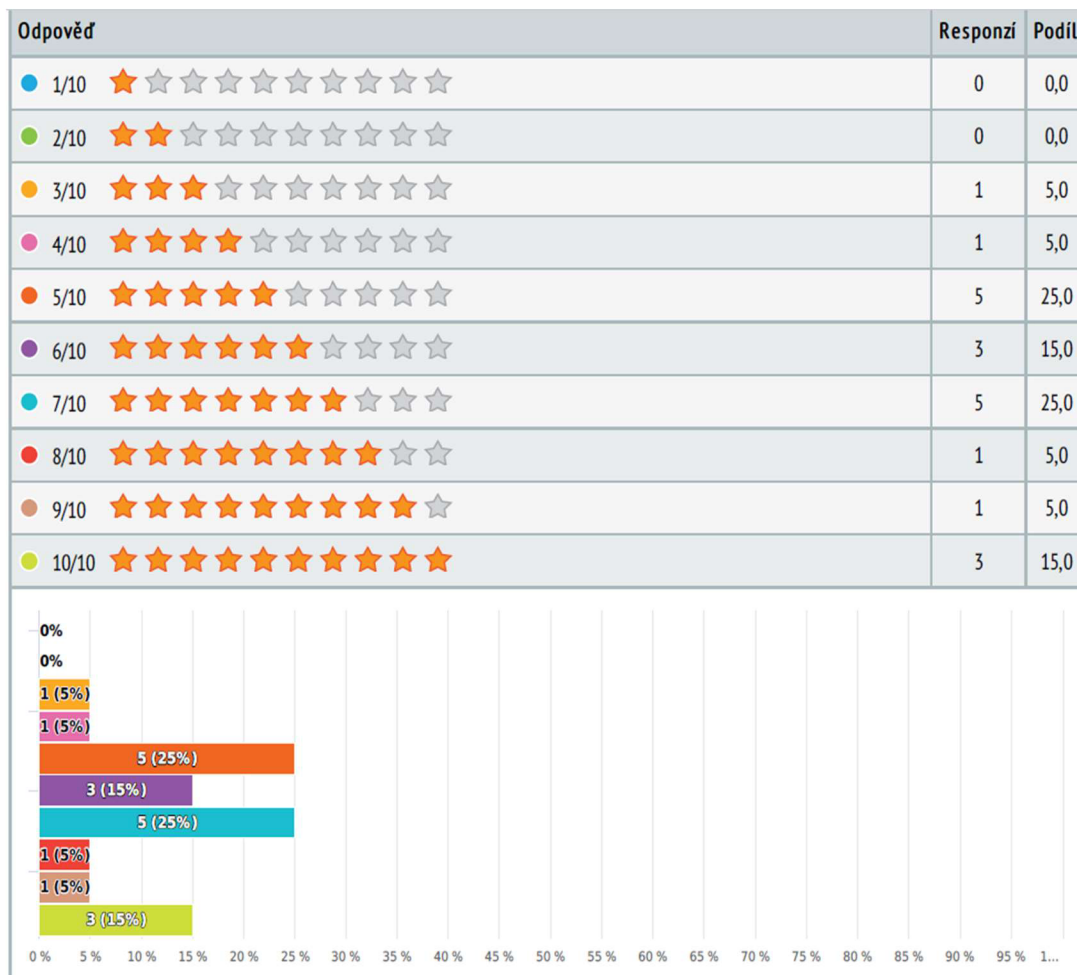
Zdroj: dotazníkové šetření

60 % procent respondentů se shodlo, že podstatnou nevýhodou užívání smluvních vzorů FIDIC v ČR je stále nutnost odborníků na vzory FIDIC. Vítanou změnou by pro 40 % respondentů bylo zavedení Rady pro rozhodování sporů dle původní myšlenky FIDIC.

Další uvedená nevýhoda byla spatřována v pojetí úprav zvláštních podmínek, které v českém pojetí vedou ke ztrátě efektivity a zbytečnému zvyšování nároků na personál jak objednatele, tak zhotovitele. Druhý slovní komentář hodnotil, že nevýhodami je kombinace nutnosti odborníků a řešení sporů obecnými soudy. Další respondent přímo odpověděl, že žádné nevýhody nejsou.

12. Na škále uved'te hodnocení, jak se podle Vás osvědčily smluvní podmínky FIDIC v praxi za dobu jejich užívání v ČR:

Graf 15 – Vyhodnocení otázky č. 12

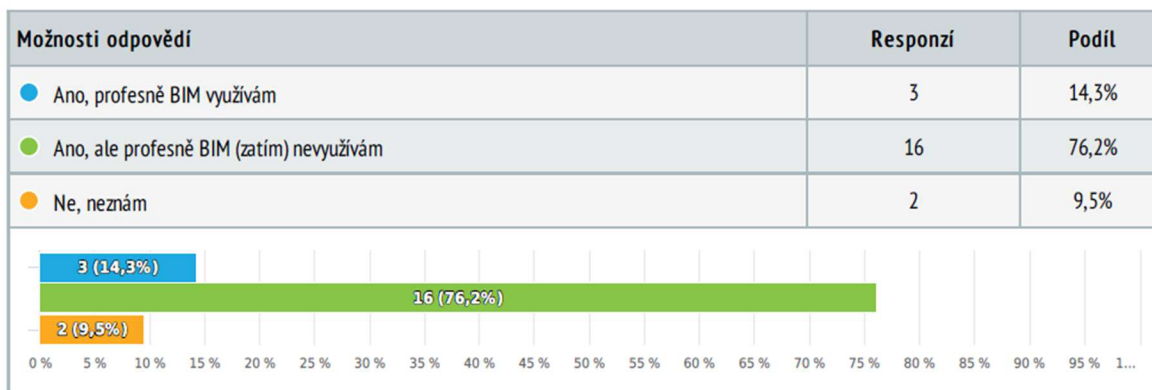


Zdroj: dotazníkové šetření

Z odpovědí vyplývá, že se smluvní podmínky FIDIC v ČR osvědčily v průměru na 66 %, tedy více jak z poloviny dobře. Respondenti hodnotili dosavadní používání smluvních podmínek FIDIC nejčastěji 5 nebo 7 hvězdičkami.

13. Znáte/využíváte informační modelování staveb (BIM)?

Graf 16 – Vyhodnocení otázky č. 13

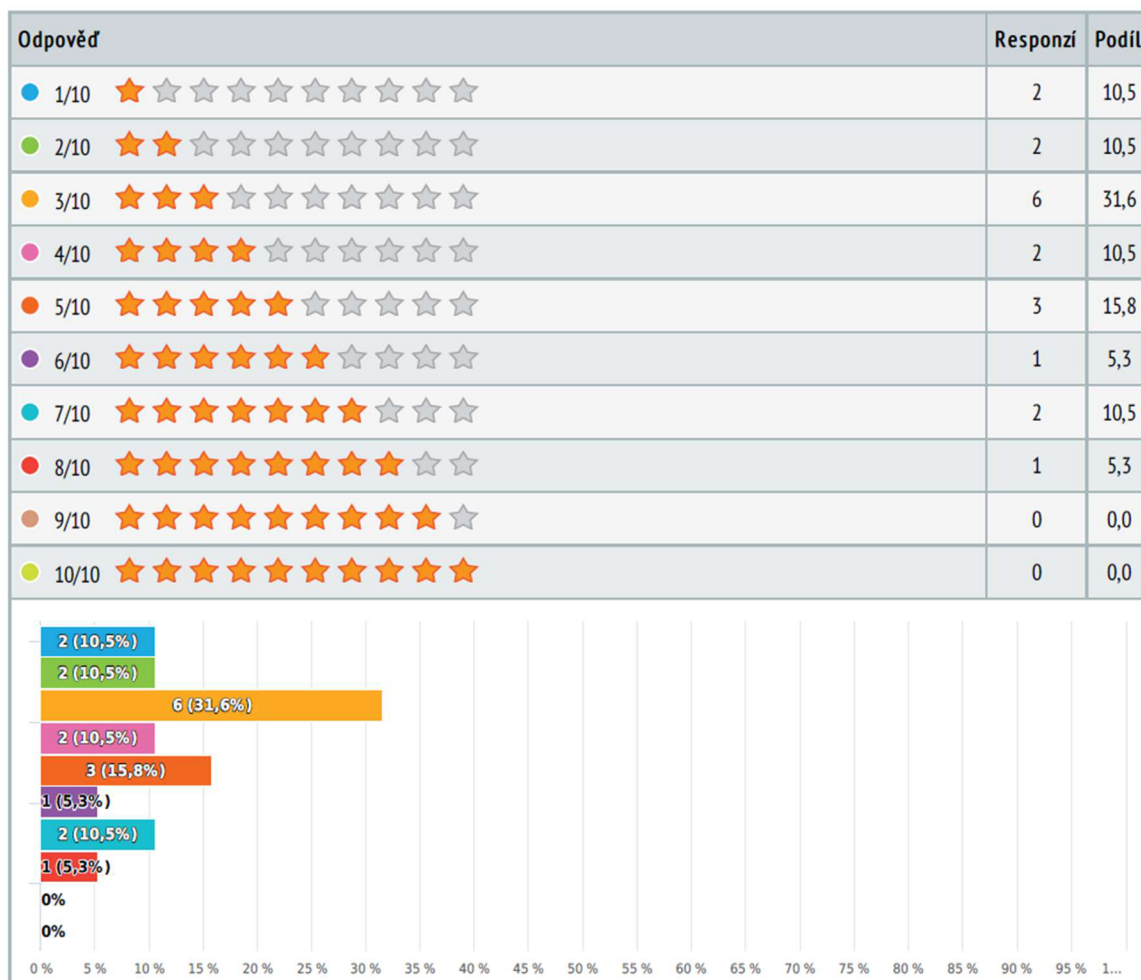


Zdroj: dotazníkové šetření

Zda respondenti mají povědomí o informačním modelování staveb, odpovědělo ano 76 % dotázaných. 14 % dotázaných BIM již profesně nějakým způsobem využívá. 10 % respondentů uvedlo, že BIM nezná.

14. Jaké jsou Vaše znalosti o Informačním modelování staveb (BIM)?

Graf 17 – Vyhodnocení otázky č. 14

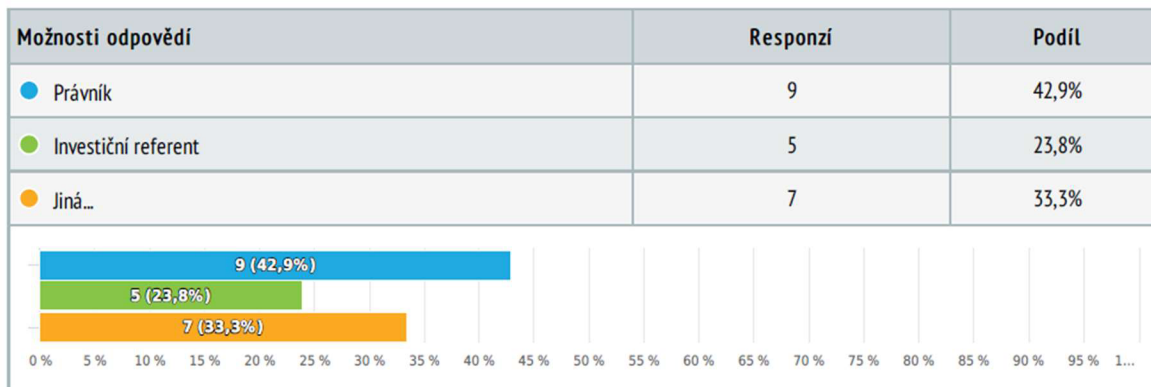


Zdroj: dotazníkové šetření

V průměru dotázaní ohodnotili své znalosti BIM 3,9 hvězdičkami z možných 10, kdy 10 hvězdiček udávalo znalosti vynikající, nadprůměrné.

15. Jakou pracovní pozici zastáváte?

Graf 18 – Vyhodnocení otázky č. 15

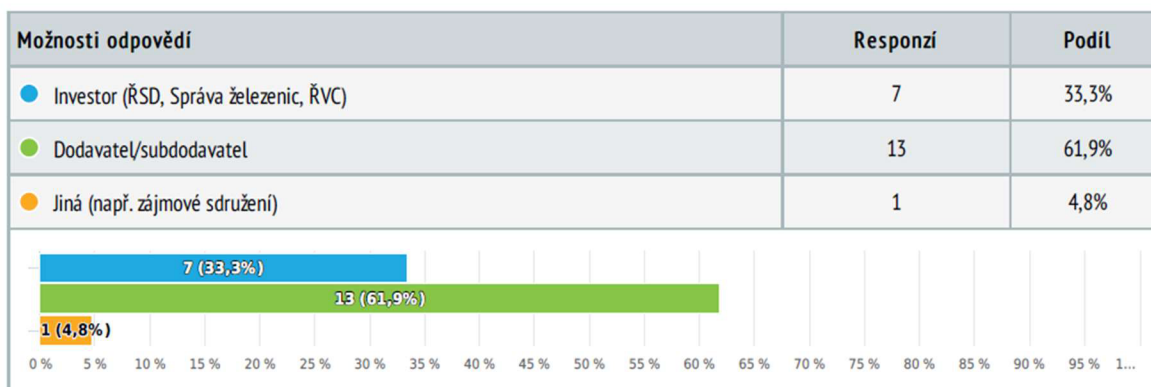


Zdroj: dotazníkové šetření

Dotazníku se účastnili právníci, investiční referenti, contract manažeři a výrobně techničtí manažeři.

16. Uveďte, na jaké straně u veřejných zakázek vystupujete:

Graf 19 – Vyhodnocení otázky č. 16



Zdroj: dotazníkové šetření

Na dotazníkové šetření odpovídalo 7 zástupců objednatele, 13 zástupců dodavatele a 1 zástupce profesně zájmové asociace.

17. Jaké jsou podle Vás největší výhody, které smluvní podmínky FIDIC přinesly do prostředí veřejných zakázek?

Zástupci objednatele odpovídali:

- jednotná smluvní dokumentace pro více projektů
- jednoduchost, přímocíarost
- sjednocení
- jednotný vzorový dokument, nestane se, že by se použil nesprávný vzor smlouvy, není tedy nutné u každé zakázky kontrolovat celé znění smluvních podmínek
- měřený kontrakt, jednoduchost změn
- dobře stanovený poměr odpovědnosti mezi jednotlivé subjekty, snadnější příprava smluvních vztahů, dobře vyřešené běžně se vyskytující problémy na stavbách formou claimů a variací, snadnější zapojení zahraničních subjektů

Zástupci dodavatelů odpovídali:

- předvídatelnost, vyváženost, jasná alokace rizik
- přehlednost, jasně definovaná alokace rizik, jednotnost pravidel
- předvídatelnost
- dlouhodobějším používáním SP došlo k výraznému zlepšení znalosti práv a povinností na stavbách, k předvídatelnosti dalších postupů, vyváženost smluvního vztahu, odpadla práce s přípravou, posuzováním a projednáváním smluvních podmínek, ve spojení s metodikami SFDI se výrazně zlepšily a urychlily procesy ohledně variací a claimů
- vzorové smluvní podmínky – při jejich znalosti není nutné studovat celou SoD, která je obecně každá jiná (paradoxně i od stejného zadavatele); vyhrazené změny závazku (viz např. měření); rozložení rizik mezi smluvní strany a mnoho dalšího...
- jednotné obchodní podmínky
- standardizované smlouvy, alokace rizik, nastavené mechanismy variací, claimů, postupů
- předvídatelnost v případě ZOP schválených MD

- možnost pozitivní inspirace ze zahraničí, nemusíme vymýšlet, co je vymyšlené a osvědčené.
- tlak na objednatele, aby věnoval zvýšenou pozornost přípravě projektu, bohužel se objednatelé snaží tento tlak řešit zvláštními podmínkami a přenosem rizik na zhotovitele
- větší jistotu při řešení více i méně standardních situací v průběhu realizace stavebního díla, které by jinak běžně vedly ke sporům.

5 Výsledky a diskuse

V následujících podkapitolách budou podrobněji rozebrány výsledky dotazníkového šetření a na jejich základě vyvozeny nové poznatky. V závěru kapitoly jsou výsledky z tematických bloků zobecněny a propojeny s teoretickou částí práce, načež jsou navržena doporučení založená na získaných výsledcích.

5.1 Vyhodnocení dotazníkového šetření

Dotazníkového šetření se účastnilo 13 zástupců dodavatelů a 7 zástupců objednatelů. Níže jsou dále analyzovány odpovědi spolu s jejich vyhodnocením. Pro některé byla pro přehlednost využita tabulka a pro hlubší analýzu jsou odpovědi rozděleny, aby bylo zřetelné, jak odpovídali zástupci dodavatelů a jak zástupci objednatelů. Jistá míra zkreslení je u některých otázek dána nevyrovnaným počtem respondentů v obou skupinách.

Vyhodnocení otázek bylo shrnuto do tematických bloků a získané výsledky zobecněny, případně porovnány s ostatními výsledky.

Hodnocení smluvních podmínek FIDIC

Souvislost mezi znalostmi vzorů FIDIC a hodnocením, jak se v praxi osvědčily, lze vidět v následující tabulce, kdy skupina respondentů ze strany objednatele hodnotila své znalosti v průměru 5,57 hvězdičkami z 10 oproti zástupcům dodavatelů, kteří své znalosti hodnotili v průměru 8 hvězdičkami z 10.

Na otázku, jak by zhodnotili používání smluvních podmínek FIDIC za dobu jejich užívání v ČR, objednatelé udělili 5,28 hvězdiček a dodavatelé 7,3 hvězdiček z 10 možných.

Tabulka 4 – Porovnání hodnocení osobních znalostí FIDIC a jeho osvědčení v ČR

	Osobní znalosti (0–10)	Hodnocení FIDIC (0–10)	Počet responzí
Objednatelé	5,57	5,28	7
Dodavatelé	8	7,30	13
Respondenti celkem	7,2	6,6	20

Zdroj: dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Z těchto výsledků vidíme, že obě skupiny hodnotí své znalosti vzorů FIDIC jako lepší než průměrné. Hodnocení v udělených hvězdičkách lze vyjádřit procentuálně, kdy dotázaní respondenti hodnotí své znalosti FIDIC na 72 % a zároveň hodnotí, že smluvní podmínky byly dosud úspěšně přijaty z 66 %.

Nevýhody, které jsou spatřovány v užívání smluvních podmínek FIDIC

V dotazníku odpovědělo 60 % dotázaných, že nejpodstatnější nevýhodou používání smluvních podmínek FIDIC spatřují v nedostatku odborníků. O tomto jevu může svědčit jednak nízký výskyt právníků zaměřujících se na FIDIC, kteří jsou u nás v zásadě koncentrováni pouze v oblasti dopravní infrastruktury, a z toho důvodu i nižší zájem potenciačních zájemců věnovat se profesně těmto standardizovaným vzorům.

Respondenti u této otázky měli možnost vybrat více odpovědí než jednu.

Tabulka 5 – Hlavní nevýhody používání vzorů FIDIC

Počet responzí u konkrétních odpovědí	Nutnost odborníků	zvláštní podmínky	Řešení sporů obecnými soudy namísto Rady pro rozhodování sporů
Objednatelé	7	0	0
Dodavatelé	6	4	8

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

V podrobném rozpisu odpovědi je patrné, že:

- všichni objednatelé (7), kteří se účastnili dotazníkového šetření, hodnotili jako jednu z hlavních nevýhod používání vzorů FIDIC nutnost odborníků
- nikdo z objednatelů nespatořoval nevýhody ve složitých či špatných zvláštních podmínkách
- nikdo ze zástupců objednatelů nevnímá jako nevýhodu zrušení Rady pro rozhodování sporů

Z odpovědi 13 účastněných zástupců dodavatelů naopak vyplývá, že méně jak polovina vidí nevýhodu v nutnosti odborné znalosti podmínek FIDIC a naopak více jak polovina respondentů z řad dodavatelů shledává jako jednu z hlavních nevýhod nemožnost užívat Radu pro rozhodování sporů.

Lze shrnout, že je značný názorový rozdíl mezi zástupci dodavatelů a objednatelů ve vnímání hlavních nevýhod smluvních podmínek FIDIC. Spíše kritičtí jsou zástupci dodavatelů, kteří vesměs kritizují, jak jsou zvláštní podmínky pro užívání v ČR nastaveny. Oproti zástupcům objednatelů, kteří spíše než cokoli jiného postrádají odborný personál zabývající se problematikou FIDIC.

Toto zjištění může potvrzovat dlouhotrvající problém u ŘSD týkající se nedostatku odborných personálních kapacit, který byl popsán v podkapitole 3.3.

Výhody, které přineslo užívání smluvních podmínek FIDIC

Pozitivně hodnotili respondenti z obou skupin efekt sjednocení, které smluvní podmínky FIDIC do českého prostředí přinesly. Popisovali předvídatelnost, přehlednost ve stanovení rizik a možnost užívat propracované postupy měření, variací, claimů.

Výhody smluvních podmínek FIDIC, které hodnotili respondenti v dotazníkovém šetření, se tak v zásadě shodují s výhodami, které jsou popisovány v teoretické části práce.

Sumarizace odpovědi na otázku největších výhod, které vzory FIDIC přinesly do českého prostředí, je následující:

- sjednocení a standardizaci smluvní dokumentace
- propracované postupy, variací, claim management, měření položek
- propracované a jasné nastavení odpovědnosti jednotlivých subjektů

- kultivace právního prostředí ve stavebnictví
- předvídatelnost, přehlednost, která vede ke předcházení sporů
- mezinárodní charakter vzorů
- metodiky SFDI urychlily procesy variací a claimů
- metodiky SFDI přinesly vyšší míru jistoty při daných postupech

Vývojové tendence užívání smluvních podmínek FIDIC

Z odpovědí, které se obecně týkaly vývojové tendence užívání smluvních podmínek FIDIC, lze stanovit následující souhrn:

- 90 % respondentů se vyjádřilo kladně ohledně možnosti používání vzorů FIDIC u pozemních staveb
- 75 % respondentů nepředpokládá, že by došlo k odklonu v užívání vzorů FIDIC k jiným standardům, 10 % zůstalo bez názoru na tuto otázku
- 70 % respondentů odpovědělo, že je podle nich pravděpodobné, že bude více dopravních staveb zadávaných podle Yellow Book

Na základě uvedených dat lze uzavřít, že odklon od používání vzorů FIDIC v budoucnu v ČR není pravděpodobné očekávat.

Výsledek odpovědí na otázku předpokládaného širšího užívání Yellow Book, konkrétně u technicky náročnějších dopravních staveb, je v souladu se závěry doporučující metodiky, kterou si nechalo zpracovat SFDI. V této metodice je pro užívání metody Design-Build podle Yellow Book doporučováno zadávat projekty pro technicky náročné stavby (mosty, estakády, mimoúrovňové křižovatky, technologické objekty), a novostavby, kde lze s vyšší mírou zjistit fyzikální podmínky území.⁸⁷

Podle vydávaných aktualizací jednotlivých Obecných a Zvláštních smluvních podmínek lze rovněž hodnotit, že přechod na jiné vzory, nebo přímo upuštění od používání vzorů FIDIC se nepředpokládá. Je tedy možné očekávat, že nové překlady (např. nyní chystaný překlad smaragdové knihy) a aktualizované smluvní podmínky na základě vzorů

⁸⁷ *Metodika pro zadání veřejné zakázky formou „DESIGN - BUILD“ pro dopravní stavby v ČR: Závěrečná zpráva* [online]. Deloitte Česká republika, leden 2015 [cit. 2021-10-10]. Dostupné z: https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/metodiky/2015_metodika_db_zaverecna_zprava.pdf

FIDIC (chystané 2. vydání zvláštních podmínek Green Book a aktualizace smlouvy pro výkon TDI podle White Book pro užití v rámci ŘSD) budou v čase přibývat, a to nejen v oblasti dopravní infrastruktury.

Nadto soukromá iniciativa Český smluvní standard již vytvořila vzorové smluvní podmínky pro pozemní stavby, které byly posvěceny i Ministerstvem pro místní rozvoj a Svazem podnikatelů ve stavebnictví v roce 2020, a které jsou taktéž založeny na vzorech FIDIC.⁸⁸ Po objektivním zhodnocení je však třeba dodat, že jiný postup od předních odborníků a propagátorů vzorů FIDIC v ČR, kteří za Českým smluvním standardem stojí, nelze ani očekávat.

Hodnocení BIM

Tabulka 6 – Hodnocení osobních znalostí BIM

	Osobní znalosti (0–10)	Počet responzí
Objednatelé	3,71	7
Dodavatelé	4,08	12
Respondenti celkem	3,9	19

Zdroj: Dotazníkové šetření, vlastní zpracování

Z celkem 21 respondentů, kteří vyplnili dotazník, odpověděli dva, že model BIM neznají.

Interpretace výsledku:

- objednatelé ohodnotili své znalosti o BIM průměrně na 3,71 hvězdiček z 10 možných
- dodavatelé ohodnotili své znalosti o BIM průměrně na 4,08 hvězdiček z 10 možných

Poměrně nízké hodnocení znalostí modelu BIM odráží skutečnost, že ne všechny pilotní projekty s BIM jsou dokončeny a vyhodnoceny. Právní rámec pro užívání BIM při zadávání nadlimitních veřejných zakázek taktéž není připraven.

⁸⁸ Stavební smluvní standardy: Pro výstavbu a projektování. *Stavební smluvní standardy* [online]. [cit. 2021-10-05]. Dostupné z: <https://www.stavebni-smluvni-standardy.cz/>

Zda bude opravdu zavedena očekávaná změna pro veřejné zadavatele k 1. 7. 2022, však nelze ve světle pandemie COVID-19 a možných politických zásahů zcela odhadnout.⁸⁹ Stejně tak vývoj plnění harmonogramu pro zavádění metody BIM, která ve své aktualizaci předestírá, že je zavedení všech standardů pro metodu BIM časově náročnější, než se původně předpokládalo.

5.2 Doporučení

Z výsledků provedeného dotazníkového šetření a souhrnu veškerých získaných poznatků vychází dvě hlavní doporučení vztahující se k projektům dopravní infrastruktury stavěné dle smluvních podmínek: zvýšit odbornou kvalifikaci veřejných zadavatelů v problematice smluvních podmínek FIDIC a dále přiklonit se k původní myšlence smluvních podmínek FIDIC (řešení sporů prostřednictvím Rady pro rozhodování sporů), případně posílit možnosti alternativního řešení sporů u velkých výstavbových projektů v ČR.

Přestože by se mohlo zdát, že se jedná o témata, která by se po dlouholetém užívání smluvních podmínek FIDIC v ČR už nemusela vyskytovat, opak je pravdou. Nedostatek odborníků je problémem napříč stavebním oborem a není jen doménou zde diskutovaných smluvních podmínek FIDIC.⁹⁰

Z dotazníkové šetření je zcela evidentní, že objednatelům chybí kvalifikovaní pracovníci, kteří by dokázali plnit smluvními podmínkami FIDIC předpokládané činnosti a i po technické stránce rozuměli zadávaným projektům, které následně přebírají od zhotovitelů.

Dalšímu kvalitativnímu rozšíření používání smluvních podmínek FIDIC tak u veřejných zadavatelů může bránit právě i několikrát zmiňovaný nedostatek odborníků, kteří by byli schopni samostatně takové projekty zadávat a kontrolovat.

Odbornost veřejných zadavatelů by se měla zvyšovat systematickým vzděláváním pracovníků podílejících se na zadávání veřejných zakázek.

Dalším výstupem, který z práce vyplynul, a dotazníkovým šetřením byl zviditelněn, je, že zástupci dodavatelů na rozdíl od objednavatelů shledávají nedostatek v řešení sporů.

⁸⁹ Legislativní rámec BIM v České republice nabírá zpoždění. *EStav.cz* [online]. 2. 11. 2021 [cit. 2021-11-05]. Dostupné z: <https://www.estav.cz/cz/10224.legislativni-ramec-bim-v-ceske-republice-nabira-zpozdeni>

⁹⁰ KALNÝ, Milan. Projektování pozemních komunikací - příležitosti a omezení. *Konference projektování pozemních komunikací* [online]. 23. 9. 2021 [cit. 2021-11-05]. Dostupné z: <https://konference-projektovani.cz/prezentace/>

Alternativní řešení sporů lze vnímat jako institut, který je běžný v USA a k nám přichází postupně. Vstřícným krokem vůči alternativnímu řešení sporů alespoň můžeme hodnotit ustanovení čl. 20.5 ZP Red Book, které stanovuje, že se strany musí pokusit před zahájením řízení před obecným soudem narovnat spor smírně. Dále ohledně řešení sporů můžeme očekávat chystanou metodiku pro adjudikaci, kterou SFDI uvádí jako jeden ze svých dílčích cílů ve své společné strategii z roku 2018.

Nesmíme však zapomínat na pozici správce stavby, který má fungovat také jako mediátor sporů vzniklých mezi stranami.

Nicméně velké výstavbové projekty a spory plynoucí z nich mohou být z podstaty věci zdrojem složitých právních otázek, které aby byly řádně posouzeny, je třeba fundovaných soudců, potažmo rozhodců. Soudci na soudech i vyšších instancích nemohou být odborníky na veškeré právní oblasti, proto bych se přikláněl ke zvážení originální myšlenky smluvních vzorů FIDIC, a to obnovení Rady pro řešení sporů složené z vybraných odborníků.

Další doporučení se dotýká úpravy v ŘSD, potažmo nově transformovaného státního podniku Správa dálnic a silnic. Doporučuji, aby bylo nastaveno takové finanční ohodnocení zaměstnanců, které bude dostatečné pro zmírnění jejich fluktuace, zajistí udržení stávajících odborných kapacit a bude atraktivní pro nové zájemce. SDS by tak měla být odborně nezávislá na externích subjektech a schopna plnit požadavky na řízení a dozorování velkých výstavbových projektů.

Vysoká odbornost personálu Správy dálnic a silnic bude jeden z klíčových prvků, jak zdárně zavádět nové standardy, digitalizovat stavebnictví a posouvat ČR ve výstavbě dálnic směrem dopředu.

Jedním ze zmiňovaných nedostatků smluvních podmínek FIDIC v ČR byla také nevhodná úprava zvláštních podmínek, která se zbytečně odchylovala od původních myšlenek obsažených v obecných podmínkách Red Book. Obecně se domnívám, že pravý smysl standardizace je v užívání vzorů a pravidel, které byly dlouhodobě prověřeny, a proto by bylo vhodné nastavit tendenci nevypouštět a neupravovat články z obecných podmínek, které nejsou skutečně nutné.

Závěrem lze dát doporučení pro náměty výzkumů, kterým by se mohli věnovat další řešitelé vysokoškolských prací. Přínosné by mohlo být zpracování aplikace konkrétních článků zvláštních podmínek Red Book nebo zaměření se na konkrétní metody zadávání, např. Design-Build.

6 Závěr

Hlavním cílem této práce bylo představení smluvních podmínek FIDIC, jejich fungování a užívání v prostředí České republiky, kdy bylo zkoumáno, v jaké míře se smluvní podmínky FIDIC v ČR osvědčily. V rámci teoretických východisek byly rozebrány pojmy a pozadí staveb dopravní infrastruktury a dále představeny druhy smluvních podmínek FIDIC a jejich použití v ČR, dále byly stručně popsány obecné podmínky Red Book a v následující podkapitole byl uveden model BIM. V závěru teoretických východisek byly sumarizovány výhody vzorů FIDIC včetně jejich kritiky v českém prostředí.

Následně bylo v kapitole 4 nazvané „Vlastní práce“ provedeno výzkumnou metodou dotazníkového šetření shromáždění názorů na smluvní podmínky FIDIC v ČR, které byly dále analyzovány jak samostatně, tak v tematických blocích.

Provedené dotazníkové šetření, zkoumající názory mezi objednateli a dodavateli pracujícími se vzory FIDIC, umožnilo po vyhodnocení a spojení získaných poznatků s teoretickou částí práce zodpovědět všechny stanovené výzkumné otázky.

Ve vztahu k hlavní výzkumné otázce, která zněla: „Do jaké míry se smluvní podmínky FIDIC osvědčily v České republice za dobu jejich užívání v resortu Ministerstva dopravy od roku 2002 do současnosti?“, lze uvést, že prostřednictvím dotazníkového šetření bylo zjištěno, že se smluvní podmínky FIDIC osvědčily. Dle názorů respondentů jsou úspěšně hodnocené z 66 %. Podpůrným závěrem, který hovoří o jejich zavedení v České republice, je, že se jejich užívání stále rozšiřuje. Jsou k nim vydávány metodiky, jsou aktualizovány zvláštní podmínky a zkoušeny nové metody výstavby s jejich využitím.

Následovala dílčí výzkumná otázka č. 1: „Pokud se smluvní podmínky FIDIC osvědčily, potýkají se i s nějakými nevýhodami a kterými? Případně pokud se neosvědčily, mají i přesto nějaká pozitiva a která?“. Jak již bylo uvedeno, lze vyslovit závěr, že se vzory FIDIC osvědčily, alespoň natolik, že se podle nich staví nové stavby nejen ve veřejném sektoru. Nevýhody, které byly zjištěny, pocházejí hlavně z jejich složité vnitřní systematiky, kdy pro jejich zdárné užívání je zapotřebí zkušených odborníků. Tento problém může generovat další problémy, typicky ve špatně zpracované projektové dokumentaci objednatelem, nebo objednatelem špatně definovaných požadavcích na účel a funkci při zadávání metodou Design-Build. Další kritika, která zaznívá z více stran, jsou úpravy Zvláštních podmínek, jimiž se upravují Obecné podmínky, typickým příkladem je zrušená Rada pro rozhodování sporů. Spory ze smluv se tak musí řešit před obecnými soudy. Spory

u velkých výstavbových projektů je však mnohdy třeba řešit rychleji než v řádu let, aby bylo získáno pravomocné rozhodnutí soudu.

Dílčí výzkumná otázka č. 2 zněla: „Jaké jsou vývojové tendence v aplikaci smluvních podmínek FIDIC v ČR u výstavby dopravní infrastruktury?“ Na tuto otázku bylo z části již odpovězeno výše a lze uvést, že vývojová tendence bude pravděpodobně v širším využití metody Design-Build pro technicky náročné dopravní stavby. Smluvní podmínky Red Book FIDIC však budou v ČR nadále dominovat v užívání pro stavbu dálnic a železnic.

Ze získaných poznatků nevyplývá žádná skutečnost, která by byla schopna tento závěr významně zpochybnit. Nic tak nenasvědčuje tomu, že by se vývoj v užívání smluvních podmínek FIDIC měl razantně měnit. Trend, který je nyní nastaven, bude pokračovat, tzn. rozšiřování v užívání smluvních podmínek FIDIC, a to jak u veřejných zadavatelů, tak u soukromých investorů.

Osvědčení metody BIM v ČR nebylo možné hodnotit, a to z důvodu stále trvajících pilotních projektů, které teprve mají ukázat, pro co a jak bude BIM vhodné užívat. Proto byly do dotazníkového šetření otázky týkající se BIM zapracovány pouze pro doplnění hlavního tématu.

S ohledem na výše uvedené je možno mít za to, že cíl práce se podařilo splnit.

7 Seznam použitých zdrojů

BAKER, Ellis, Ben MELLORS, Scott CHALMERS a Anthony LAVERS. *FIDIC Contracts: Law and Practice*. London: Informa Law from Routledge, 2009. ISBN 978-1-84311-628-8.

BLAŤÁK, Jakub. *Proces přípravy veřejné zakázky formou design-build*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2016. ISBN 978-80-01-05966-1.

GREENHAM, Phillip, ed. *The International Compendium of Construction Contracts: A country by chapter review*. Sidney, Australia: De Gruyter, 2021. ISBN 9783110712483.

HENDRYCH, Dušan. *Právníký slovník*. 3., podstatně rozš. vyd. V Praze: C.H. Beck, 2009. Beckovy odborné slovníky. ISBN 9788074000591.

KLEE, Lukáš. *Smluvní podmínky FIDIC*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2017. ISBN 978-80-7552-161-3.

KLEE, Lukáš. *Smluvní vztahy výstavbových projektů*. 2. vydání. Praha: Wolters Kluwer, 2017. ISBN 978-80-7552-818-6.

KOUKAL, Pavel. § 509. In: LAVICKÝ, Petr a kol. *Občanský zákoník I. Obecná část (§ 1–654)*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2014, marg. č. 2. ISBN 978-80-7400-529-9.

OLERÍNÝ, Milan. *Řízení stavebních projektů: claimový management*. Praha: C.H. Beck, 2005. ISBN 9788071798880.

ROZEHNALOVÁ, Naděžda. *Právo mezinárodního obchodu*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2010. ISBN 978-80-7357-562-5.

Vysokoškolské kvalifikační práce

KASKA, Vojtěch. *Komparace smluvního režimu FIDIC a zákonné úpravy stavebních kontraktů*. 2014. Diplomová práce. Právnická fakulta Masarykovy univerzity. Vedoucí práce JUDr. Ing. Josef Šilhán Ph. D. Dostupné také z:

https://is.muni.cz/th/u2o4d/Diplomova_prace_Kaska.docx

KLEE, Lukáš. *Smluvní podmínky FIDIC v České republice*. Praha, 2009. Disertační práce. Univerzita Karlova v Praze, Právnická fakulta. Vedoucí práce Prof. JUDr. Květoslav Růžička, CSc., s. 95. Dostupné také z:

<https://dspace.cuni.cz/bitstream/handle/20.500.11956/24315/140010379.pdf?sequence=1>

PANÍČEK, Patrik. *Metoda Design-Build a její použití pro zadávání v ČR*. 2019.

Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební. Vedoucí práce Lukáš Klee. Dostupné také z: <http://hdl.handle.net/11012/137755>

Elektronické zdroje

ARI: Stanovisko ke způsobu zadávání metodou Design-Build. *Asociace pro rozvoj infrastruktury: Stanoviska* [online]. 17. července 2014 [cit. 2021-06-28]. Dostupné z:

<https://www.ceskainfrastruktura.cz/wp-content/uploads/2019/07/140717-ARI-Stanovisko-k-metode-Design-Build.pdf>

BIALACHOWSKI, Jakub. Castrated FIDIC contracts. *LinkedIn* [online]. 21. 5. 2015 [cit. 2021-10-10]. Dostupné z: <https://www.linkedin.com/pulse/castrated-fidic-contracts-jakub-bialachowski>

BIM pro veřejný sektor. *BIM Koncepce* [online]. [cit. 2021-04-12]. Dostupné z:

<https://www.koncepcbim.cz/837-bim-pro-verejny-sektor>

BIM Protokol. Státní fond dopravní infrastruktury: METODIKY [online]. 2018 [cit. 2021-06-12]. Dostupné z:

https://www.sfdi.cz/soubory/bim/metodiky/bim_protokol_1_2018_grafika_pdf.pdf

BOŘÍKOVÁ, Hana. Vidím to žlutě. *Fidic.info: Press* [online]. 11. 8. 2014 [cit. 2021-11-10]. Dostupné z: https://www.fidic.info/_pdf/press/Clanek_Ekonom_FIDIC_08_14.pdf

Co je to BIM. *BIM Koncepce* [online]. [cit. 2021-05-12]. Dostupné z:

<https://www.koncepcebim.cz/831-co-je-bim>

Conditions of Contract for Underground Works (2019 Emerald book). *FIDIC* [online]. Copyright 2021 [cit. 2021-10-25]. Dostupné z: <https://fidic.org/books/conditions-contract-underground-works-2019-emerald-book>

ČERNÝ, Martin. *BIM Příručka* [online]. Odborná rada pro BIM, 2013 [cit. 2021-06-12]. ISBN 978-80-260-5297-5. Dostupné z: <https://issuu.com/czbim/docs/bim-prirucka-2013-v1>

Detailní informace o produktu. *Česká agentura pro standardizaci* [online]. [cit. 2021-06-12]. Dostupné z: <https://csnonline.agentura-cas.cz/DetailZmeny.aspx?k=513094>

Do dopravní infrastruktury má jít v příštím roce 128 miliard, návrh rozpočtu schválila vláda. *Ministerstvo dopravy: Média a tiskové zprávy* [online]. 19. 10. 2020 [cit. 2021-11-05]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Do-dopravni-infrastruktury-ma-jit-v-pristim-roce-1>

Férové zadávání veřejných zakázek: Příručka pro veřejné zadavatele. *Transparency International: Publikace a analýzy* [online]. 2019 [cit. 2021-10-10]. Dostupné z: <https://www.transparency.cz/wp-content/uploads/2019/03/F%C3%A9rov%C3%A9-ve%C5%99ejn%C3%A9-zak%C3%A1zky-v-ESI-fondech-P%C5%99%C3%ADru%C4%8Dka-pro-zadavatele.pdf>

History: FIDIC Establishment. *FIDIC* [online]. Copyright 2021 [cit. 2021-04-03]. Dostupné z: <https://fidic.org/history>

HOŘELICA, Zbyněk. Metodika BIM pro dopravní stavby. *Konference Projektování pozemních komunikací: Prezentace* [online]. [cit. 2021-10-29]. Dostupné z: <https://konference-projektovani.cz/prezentace/data/5.pdf>

Informace o plnění Koncepce zavádění metody BIM - Příloha: Aktualizace harmonogramu Koncepce zavádění metody BIM v České republice. *Ministerstvo průmyslu a obchodu: Vláda schválila aktualizaci harmonogramu Koncepce zavádění metody BIM v ČR a vzala na vědomí informaci o jejím plnění* [online]. říjen 2020 [cit. 2021-06-12]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/assets/cz/stavebnictvi-a-suroviny/bim/2021/1/Aktualizace-harmonogramu-Koncepce-zavadeni-metody-BIM-v-CR-.pdf>

KALNÝ, Milan. Projektování pozemních komunikací - příležitosti a omezení. *Konference projektování pozemních komunikací* [online]. 23. 9. 2021 [cit. 2021-11-05]. Dostupné z: <https://konference-projektovani.cz/prezentace/>

KLEE, Lukas, Aleksandra MARZEC a Michal SKORUPSKI. *The Use and Misue of FIDIC Forms in Poland* [online]. 2014 [cit. 2021-10-10]. Dostupné z: https://www.academia.edu/13440080/THE_USE_AND_MISUSE_OF_FIDIC_FORMS_IN_POLAND?pop_sutd=false

Koncepce zavádění metody BIM v České republice. *BIM Koncepce* [online]. ©2018-2021 [cit. 2021-06-12]. Dostupné z: <https://www.koncepcebim.cz/koncepce>

Kontrolní závěr z kontrolní akce 17/05 Výstavba, modernizace a rekonstrukce dálnic. *Nejvyšší kontrolní úřad*. [online]. 2017 [cit. 2021-11-05]. Dostupné z: <https://www.nku.cz/assets/kon-zavery/K17005.pdf>

KŮRKA, Petr. Projektování pozemních komunikací 2021: Smluvní podmínky FIDIC. *Konference Projektování pozemních komunikací: Prezentace* [online]. 23. 9. 2021 [cit. 2021-11-15]. Dostupné z: <https://konference-projektovani.cz/prezentace/data/11.pdf>

Legislativní rámec BIM v České republice nabírá zpoždění. *EStav.cz* [online]. 2. 11. 2021 [cit. 2021-11-05]. Dostupné z: <https://www.estav.cz/cz/10224.legislativni-ramec-bim-v-ceske-republice-nabira-zpozdeni>

LODL, Jan. Odpovědi na nejčastější dotazy (FAQ) v souvislosti s Konceptí zavádění metody BIM. *BIM Koncepce* [online]. 15. 7. 2021 [cit. 2021-06-12]. Dostupné z: <https://www.koncepcebim.cz/975-odpovedi-na-nejcastejsi-dotazy-faq-v-souvislosti-s-koncepci-zavadeni-metody-bim>

MALLESON, Adrian. NBS International BIM Report 2013. *NBS* [online]. 1. 4. 2014 [cit. 2021-06-12]. Dostupné z: <https://www.thenbs.com/knowledge/nbs-international-bim-report-2013>

Metodika pro akceleraci - 1. vydání. *Státní fond dopravní infrastruktury: METODIKY* [online]. 11. 2. 2020 [cit. 2021-11-15]. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/pravidla-metodiky-a-ceniky/metodiky/>

Metodika měření pro účely článku 12 Červené knihy FIDIC (1. vydání, 05/2019). *Státní fond dopravní infrastruktury: METODIKY* [online]. [cit. 2021-11-15]. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/pravidla-metodiky-a-ceniky/metodiky/>

Metodika pro tým správce stavby (Prozatímní verze 2018). *Státní fond dopravní infrastruktury: METODIKY* [online]. [cit. 2021-11-15]. Dostupné z: https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/metodiky/2018_metodika_spravce_stavby.pdf

Metodika pro zadání veřejné zakázky formou „DESIGN - BUILD“ pro dopravní stavby v ČR: Závěrečná zpráva [online]. Deloitte Česká republika, leden 2015 [cit. 2021-10-10].

Dostupné z: https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/metodiky/2015_metodika_db_zaverecna_zprava.pdf

MOLENAAR, Keith a Bryan FRANZ. *Revisiting Project Delivery Performance 1998–2018: New benchmarks for unit cost, delivery speed, cost and schedule reliability* [online].

[cit. 2021-10-10]. Dostupné z: https://dbia.org/wp-content/uploads/2018/11/Cost_Performance_Research-CII_Pankow2018.pdf

NOVOTNÁ, Petra. *The Fidic Suite of Contracts: Selected Issues* [online]. Brno: Masaryk University, 2010 [cit. 2021-04-20]. Dostupné z:

[http://dvp.sehnalek.cz/files/prispevky/13_obchod/Novotna_Petra_\(3836\).pdf](http://dvp.sehnalek.cz/files/prispevky/13_obchod/Novotna_Petra_(3836).pdf)

Pravidla pro rozhodčí řízení účinná od 1. března 2017: Mediační pravidla účinná od 1. ledna 2014 [online]. Mezinárodní obchodní komora, 2017 [cit. 2021-08-12]. ISBN 978-92-

842-0461-8. Dostupné z: <https://iccwbo.org/content/uploads/sites/3/2017/03/ICC-2017-Arbitration-and-2014-Mediation-Rules-czech-version.pdf>

Ročenka dopravy 2009, Ročenka dopravy 2012, Ročenka dopravy 2020. *Dopravní statistika: Ročenky dopravy ČR* [online]. [cit. 2021-11-06]. Dostupné z:

<https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>

Schválený rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2021 a střednědobý výhled na roky 2022 a 2023. SFDI: Rozpočet SFDI [online]. [cit. 2021-10-12]. Dostupné z:

<https://www.sfdi.cz/rozpocet/rozpocet-sfdi/>

Smluvní podmínky pro výstavbu pozemních a inženýrských staveb projektovaných objednatelem: Zvláštní podmínky. *Politika jakosti pozemních komunikací:*

Předpisy [online]. 2020 [cit. 2021-10-10]. Dostupné z:

http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_4_OBCHODNI_PODMINKY/RSD_RED_BOOK_z_vlastni_podminky_06_2020_4.pdf

Souhrnná data zprovozňování dálnic (vč. původně rychlostních silnic) v České republice: Stav k 31.12.2020. *Ceskedalnice.cz: Odborné info* [online]. Poslední změna stránky 31. 8. 2021 [cit. 2021-09-21]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/prilohy/data.pdf>

Správa železnic, státní organizace. *Hlídač státu* [online]. [cit. 2021-11-01]. Dostupné z: <https://www.hlidacstatu.cz/subjekt/70994234>

Stav dopravní infrastruktury v ČR: Podklad pro rozhovory o dopravní infrastruktuře na CNN Prima News. *Asociace pro rozvoj infrastruktury: Stanoviska* [online]. Září 2021 [cit. 2021-10-10]. Dostupné z: <https://www.ceskainfrastruktura.cz/wp-content/uploads/2021/09/ARI-Stav-dopravni-infrastruktury-v-CR-210913.pdf>

Stavební smluvní standardy: Pro výstavbu a projektování. *Stavební smluvní standardy* [online]. [cit. 2021-10-05]. Dostupné z: <https://www.stavebni-smluvni-standardy.cz/>

Školy se připravují na výuku BIM. Od září 2022 bude povinná pro střední školy stavební. *TZB info* [online]. 7. 4. 2021 [cit. 2021-06-12]. Dostupné z: <https://www.tzb-info.cz/bim-informacni-model-budovy/22091-skoly-se-pripravuji-na-vyuku-bim-od-zari-2022-bude-povinna-pro-stredni-skoly-stavebni>

Transformace ŘSD na státní organizaci přinese úspory a zrychlí výstavbu silnic a dálnic. *Ministerstvo dopravy ČR: Média a tiskové zprávy* [online]. 27. 4. 2021 [cit. 2021-11-05]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Transformace-RSD-na-statni-organizaci-prinese-uspo>

USNESENÍ VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY ze dne 25. září 2017 č. 682 o Koncepti zavádění metody BIM (Building Information Modelling) v České republice. *Ministerstvo průmyslu a obchodu: Koncepte zavádění metody BIM v ČR schválena vládou* [online]. 2017 [cit. 2021-04-20]. Dostupné z: <https://www.mpo.cz/assets/cz/stavebnictvi-a-suroviny/bim/2017/10/UV-c--682-17.pdf>

"Úspěšný projekt - společný cíl", Společná strategie pro dopravní infrastrukturu. *Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. [cit. 2021-05-11]. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/zakladni-informace/uspesny-projekt-spolecny-cil-spolecna-strategie-pro-dopravni-infrastrukturu/>

VITE, Clara a Renata MORBIDUCCI. Optimizing the Sustainable Aspects of the Design Process through Building Information Modeling. *Sustainability* [online]. 2021, **13**(3041) [cit. 2021-05-12]. Dostupné z: <https://doi.org/10.3390/su13063041>

Vzory smluv FIDIC = Fair and Reasonable / Mezinárodní federace inženýrů FIDIC trvá na zachování hlavních rysů při užívání svých smluvních vzorů. *Silnice železnice* [online]. 6. 12. 2017 [cit. 2021-04-10]. Dostupné z: <http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/vzory-smluv-fidic-fair-and-reasonable-mezinarodni-federace-inzenyru-fidic-trva-na-zachovani-hlavnich-rysu-pri-uzivani-svych-smluvnich-vzoru/>

Which FIDIC Contract should I use? *FIDIC* [online]. Copyright 2021 [cit. 2021-10-25]. Dostupné z: <https://fidic.org/bookshop/about-bookshop/which-fidic-contract-should-i-use>

Závěrečná zpráva z hodnocení dopadů regulace (RIA) k věcnému záměru zákona o státní organizaci SDS, s.o. *Portál Aplikace ODok: Věcný záměr zákona o státním podniku Správa dálnic a silnic* [online]. 23. 8. 2021 [cit. 2021-05-09]. Dostupné z: <https://apps.odok.cz/veklep-detail?pid=KORNBUUHRYW5>

Zvláštní obchodní podmínky souboru staveb Městského okruhu. *Praha.eu* [online]. 2006 [cit. 2021-09-10]. Dostupné z: https://www.praha.eu/public/cc/90/36/1142936_153809_dil1cast1._2R5.pdf

ŽÁK, Josef a Jordy E. BROUWERS. *Informační modelování v infrastrukturních stavbách* [online]. 1970 [cit. 2021-06-28]. Dostupné z: [doi:10.13140/RG.2.1.1080.3366](https://doi.org/10.13140/RG.2.1.1080.3366)

Životní cyklus stavby. *BIM Koncepce* [online]. ©2018-2021 [cit. 2021-04-12]. Dostupné z: <https://www.koncepcbim.cz/212-3-4-zivotni-cyklus-stavby?fbclid=IwAR0KeKtJKwgI1PA7ewwrERvH8VUX4VoJYhj3o6TKiiFr-tkN60i-rMBhpZk>

Zákony

Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. Stejnopis částky č. 33

Zákon č. 136/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákona České republiky*. Stejnopis částky č. 51

Zákon č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákona České republiky*. Stejnopis částky č. 144

8 Přílohy

Příloha č. 1 Dotazník

Příloha č. 2 Souhrn odpovědí dotazníkového šetření

Příloha: dotazník

Smluvní podmínky FIDIC, veřejné zakázky

Dotazník na 3 minuty

Dobrý den,

jmenuji se Luděk Trojan a píši diplomovou práci na téma "Smluvní podmínky FIDIC a liniové stavby" na Provozně ekonomické fakultě, České zemědělské univerzity. Nosným tématem práce je, zda se vzory FIDIC za dobu jejich používání v ČR osvědčily a lze je považovat za prověřené.

Rád bych touto cestou získal přehled o Vašich názorech z praxe smluvních podmínek FIDIC, případně modelu BIM.

Vzhledem k tématu je dotazník primárně určen pro právníky nebo pracovníky zabývající se problematikou smluvních vztahů u veřejných zakázek.

Veškeré informace jsou anonymní. Dotazník je cca na 3 minuty.

Děkuji za Váš čas.

1 Smluvní podmínky FIDIC

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Zním, aktivně s nimi pracuji Zním je obecně, jsou použity u projektů, na kterých se podílím Zním je obecně, u mých pracovních projektů však nejsou používány Neznám

2 Zúčastnil/a jste se Vy nebo jiní odpovědní pracovníci ve Vaší organizaci někdy školení zaměřeného na problematiku smluvních podmínek FIDIC?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Ano Ne Ne, ale pokud by to bylo možné, zúčastnil bych se

3 Jaké jsou Vaše znalosti vzorů FIDIC?

Nápověda k otázce: *ohodnoťte se na stupnici 1 až 10 (1* - nedostačující, 10* - nadprůměrné)*

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆ / 10

4 Podle kterých vzorových knih FIDIC jsou Vaše projekty nejčastěji uzavírány?

Rozdělte: 100 bodů

Smluvní podmínky Red Book FIDIC

Smluvní podmínky Yellow Book FIDIC

Smluvní podmínky Green Book FIDIC

5 Jaký je Váš názor na možnost úspory nákladů používáním Red Book FIDIC? (v porovnání s tím, kdyby veřejná zakázka byla vypsána bez vzorových smluvních podmínek)

Nápověda k otázce: *(např.: úspora nákladů u právních služeb, smluvních sporů...)*

Náklady jsou nižší Nelze ovlivnit Bez rozdílu Nemohu posoudit Náklady jsou vyšší

Vlastní odpověď:

6 Podíleli jste se na projektu, který byl zadáván metodou Design - Build podle žluté knihy FIDIC?

Ano Ne

Vlastní odpověď:

7 Jaký je Váš názor na možnost úspory nákladů/času použitím metody Design-Build podle žluté knihy FIDIC? (v porovnání s tím, kdyby veřejná zakázka byla vypsána tradiční metodou měřeného kontraktu (Červené knihy FIDIC))

Náklady jsou nižší Nelze ovlivnit Bez rozdílu Nemohu posoudit Náklady jsou vyšší

Vlastní odpověď:

8 Je podle Vás pravděpodobné, že budou v budoucnu liniové dopravní stavby v ČR více zadávány metodou Design Build podle Yellow Book FIDIC?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Obecně ano
 Ano (např. u technicky náročnějších dopravních staveb)
 Ne, praxe s Red Book se osvědčila
 Jiná odpověď ...

9 Je podle Vás možné předpokládat odklon od dosavadního používání smluvních podmínek Red Book FIDIC u liniových dopravních staveb?

Nápověda k otázce: *např.: přechod k německým obchodním podmínkám VOB nebo jiným vzorům*

- | | | | | | | |
|--------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------|
| | -2 | -1 | 0 | 1 | 2 | |
| ne, spíše ne | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | spíše ano, ano |

10 Dokážete si představit širší používání smluvních podmínek FIDIC ve veřejných zakázkách i v jiných stavebních oblastech než jen u dopravní infrastruktury v resortu Ministerstva dopravy? (např. pozemní stavby)

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Rozhodně ano
 Spíše ano
 Nedokážu posoudit
 Spíše ne
 Rozhodně ne
 Vlastní odpověď:

11 Jaké jsou podle Vás hlavní nevýhody užívání smluvních vzorů FIDIC v ČR?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu nebo více odpovědí*

- | | | | |
|--|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> Nutnost odborníků, nedokonalá znalost smluvních vzorů (jak na straně objednatele, tak u dodavatele) | <input type="checkbox"/> Složité zvláštní podmínky | <input type="checkbox"/> Řešení sporů obecnými soudy namísto Rady pro rozhodování sporů | <input type="checkbox"/> Vychází z angloamerického práva a pro kontinentální právo obsahují cizí postupy |
| <input type="checkbox"/> Jiná... <input type="text"/> | | | |

12 Na škále uveďte hodnocení, jak se podle Vás osvědčily smluvní podmínky FIDIC v praxi za dobu jejich užívání v ČR:

Nápověda k otázce: *1* málo, negativní vliv 10* užívání se osvědčilo, pozitivní vliv*

- / 10

 ☆☆☆☆☆☆☆☆☆

13 Znáte/využíváte informační modelování staveb (BIM)?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu odpověď*

- Ano, profesně BIM využívám
 Ano, ale profesně BIM (zatím) nevyžívám
 Ne, neznám

14 Jaké jsou Vaše znalosti o Informačním modelování staveb (BIM)?

Nápověda k otázce: *ohodnoťte se na stupnici 1 až 10 (1* - nedostačující, 10* - nadprůměrné)*

/ 10

15 Jakou pracovní pozici zastáváte?

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu nebo více odpovědí*

- Právník Investiční referent
 Jiná...

16 Uveďte, na jaké straně u veřejných zakázek vystupujete:

Nápověda k otázce: *Vyberte jednu nebo více odpovědí*

- Investor (ŘSD, Správa železnic, ŘVC) Dodavatel/subdodavatel
 Jiná (např. zájmové sdružení)

17 Jaké jsou podle Vás největší výhody, které smluvní podmínky FIDIC přinesly do prostředí veřejných zakázek?

Čas	Dokončení	Zdroj	Otázka 1	Otázka 2	Otázka 3	Otázka 4 - Smluvní podmínky Red Book FIDIC	Otázka 4 - Smluvní podmínky Yellow Book FIDIC	Otázka 4 - Smluvní podmínky Green Book FIDIC
14:21:49	00:08:52	Přímý odkaz	Znám je obecně, u mých pracovních projektů však nejsou používány	Ano	9/10	57	23	20
12:11:47	00:05:24	Přímý odkaz	Znám je obecně, jsou použity u projektů, na kterých se podílím	Ne	5/10	50		50
08:58:03	00:20:51	Přímý odkaz	Znám, aktivně s nimi pracuji	Ano	9/10	70	30	
08:50:35	00:12:15	Přímý odkaz	Znám, aktivně s nimi pracuji	Ano	9/10	80	10	10

08:38:54	00:07:52	Přímý odkaz	Znám je obecně, jsou použity u projektů, na kterých se podílím	Ano	7/10	64		36
07:59:54	00:13:32	Přímý odkaz	Znám, aktivně s nimi pracuji	Ano	7/10	70	20	10
07:57:34	00:09:19	Přímý odkaz	Znám, aktivně s nimi pracuji	Ano	10/10	37		63
22:05:39	00:11:39	Přímý odkaz	Znám je obecně, jsou použity u projektů, na kterých se podílím	Ano	5/10	80		20
21:09:59	00:08:15	Přímý odkaz	Znám, aktivně s nimi pracuji	Ano	9/10	75	10	15
13:16:37	00:02:53	Přímý odkaz	Znám, aktivně s nimi pracuji	Ano	5/10	100		
12:17:20	00:05:41	Přímý odkaz	Neznám					

11:49:24	00:26:51	Přímý odkaz	Znám, aktivně s nimi pracuji	Ano	5/10	25		75
11:28:34	00:12:14	Přímý odkaz	Znám, aktivně s nimi pracuji	Ano	10/10	50	10	40
11:18:42	00:19:48	Přímý odkaz	Znám, aktivně s nimi pracuji	Ano	7/10	50	25	25
11:09:09	00:03:07	Přímý odkaz	Znám je obecně, jsou použity u projektů, na kterých se podílím	Ano	2/10	100		

10:53:38	00:04:31	Přímý odkaz	Znám, aktivně s nimi pracuji	Ano	9/10	90	10	
10:01:36	00:05:49	Přímý odkaz	Znám, aktivně s nimi pracuji	Ano	9/10	82	8	10
09:29:17	00:04:00	Přímý odkaz	Znám, aktivně s nimi pracuji	Ano	6/10	46		54
08:36:40	00:03:55	Přímý odkaz	Znám, aktivně s nimi pracuji	Ano	9/10	90	10	
07:01:27	00:02:41	Přímý odkaz	Znám je obecně, jsou použity u projektů, na kterých se podílím	Ano	5/10	92	1	7
22:07:16	00:06:05	Přímý odkaz	Znám je obecně, jsou použity u projektů, na kterých se podílím	Ne, ale pok	6/10	60	10	30

Otázka 5	Otázka 6	Otázka 7	Otázka 8	Otázka 9 - (Otázka 10	Otázka 11 - I
Nemohu posoudit	Ne	Nemohu posoudit	Ano (např. u technicky náročnějších dopravních staveb)	Rozhodně -1 ano	Ne
Nemohu posoudit	Ne	Nemohu posoudit	Obecně ano	-1 Spíše ano	Ano
V českých podmínkách, kdy úpravou zvláštních podmínek dochází ke ztrátě původních efektivních nástrojů ne.	Ano	Pro stavby pozemního stavitelství a v případě, že se vezmou do úvahy i náklady a čas na související zakázky se stvbou dle Red book, je to možné.	Rizika zhotovitele a jejich ocenění v případě liniových staveb při normálně fungujícím trhu jsou taková, že by tato situace neměla nastat.	Rozhodně 1 ano	Ne
Náklady jsou vyšší	Ano	Náklady jsou vyšší	Ne, vzhledem k tomu, jak Objednatelé zprznili a neumí využívat Red Book, tak je nepředstavitelné používání Yellow Book.	1 Spíše ano	Ano

Záleží o čí úsporu by se mělo jednat - zda investora (zadavatele) nebo dodavatele (zhotovitele).	Ne	Opět záleží o čí úsporu by se mělo jednat - zda zadavatele nebo zhotovitele. Z pohledu zhotovitele je stavba dle žluté knihy náročnější na přípravu.	Ano (např. u technicky náročnějších dopravních staveb)	Nedokážu -1 posoudit	Ne
Nemohu posoudit	Ano	Náklady jsou nižší	Ano (např. u technicky náročnějších dopravních staveb)	-1 Spíše ano	Ano
Nemohu posoudit	Ne	Nemohu posoudit	Ne, praxe s Red Book se osvědčila	Rozhodně -2 ano	Ano
Nemohu posoudit	Ano	Náklady jsou nižší	Ano (např. u technicky náročnějších dopravních staveb)	Nedokážu -1 posoudit	Ne
Náklady jsou nižší	Ano	Náklady jsou nižší	Ano (např. u technicky náročnějších dopravních staveb)	-1 Spíše ano	Ne
Nemohu posoudit	Ne	Nemohu posoudit	Obecně ano	Rozhodně -1 ano	Ano

Náklady jsou nižší	Ne	Náklady jsou nižší	nemohu posoudit	0 Spíše ano	Ano
--------------------	----	--------------------	-----------------	-------------	-----

Náklady jsou nižší	Ano	Náklady jsou nižší	Ne, praxe s Red Book se osvědčila	Rozhodně -2 ano	Ne
--------------------	-----	--------------------	-----------------------------------	--------------------	----

Nelze ovlivnit	Ne	Náklady jsou nižší	Obecně ano	Rozhodně -1 ano	Ano
----------------	----	--------------------	------------	--------------------	-----

Nemohu posoudit	Ne	Nemohu posoudit	Ano (např. u technicky náročnějších dopravních staveb)	0 Spíše ano	Ano
-----------------	----	-----------------	---	-------------	-----

Nelze takto jednoznačně identifikovat, z velké části záleží na kvalitě projektové dokumentace poskytované objednatelem.

Ano

Náklady jsou nižší

Ano (např. u technicky náročnějších dopravních staveb)

-1 Spíše ano

Ne

Náklady jsou nižší

Ano

Náklady jsou nižší

Obecně ano

Rozhodně
-2 ano

Ne

Náklady jsou vyšší

Ne

Nemohu posoudit

Ano (např. u technicky náročnějších dopravních staveb)

1 Spíše ano

Ano

Náklady jsou nižší

Ano

Náklady jsou nižší

Obecně ano

Rozhodně
-2 ano

Ano

Bez rozdílu

Ano

Nelze ovlivnit

Ano (např. u technicky náročnějších dopravních staveb)

-1 Spíše ano

Ano

Náklady jsou nižší

Ne

Nelze paušálně říci. U některých projektů je žlutý fidic výhodnější, u jiných nikoliv

Záleží, z jakého finančního zdroje bude zakázka financována.

Rozhodně
-1 ano

Ano

Otázka 1	Otázka 11	Otázka 11	Otázka 11 - Jiná...	Otázka 12	Otázka 13	Otázka 14	Otázka 15	Otázka 15	Otázka 15 - Jiná...	Otázka 16	Otázka 16
Ne	Ne	Ne	Kombinace první a třetí možnosti	5/10	Ne, neznám	Ano	Ne	Ne	Ne	Ne	Ano
Ne	Ne	Ne	Ne	6/10	Ano, profesně BIM využívám	7/10	Ne	Ano	Ne	Ano	Ne
Ne	Ne	Ne	České pojetí úpravy zvláštních podmínek, které vede ke ztrátě efektivity a zbytečnému zvyšování nároků na personál jak objednatel tak zhotovitele.	6/10	Ano, ale profesně BIM (zatím) nevyžívám	3/10	Ne	Ne	Contract manager	Ne	Ano
Ano	Ano	Ne	Ne	4/10	Ano, ale profesně BIM (zatím) nevyžívám	3/10	Ne	Ne	Contract Manager	Ne	Ano

Ano	Ano	Ne	Ne	7/10	Ano, ale profesně BIM (zatím) nevyžívám	3/10	Ano	Ne	Ne	Ne	Ano
Ne	Ano	Ne	Ne	7/10	Ano, ale profesně BIM (zatím) nevyžívám	1/10	Ano	Ne	Ne	Ne	Ano
Ne	Ne	Ne	Ne	5/10	Ano, profesně BIM využívám	2/10	Ne	Ano	Ne	Ano	Ne
Ne	Ano	Ne	Ne	5/10	Ano, ale profesně BIM (zatím) nevyžívám	2/10	Ne	Ne	výrobně technický manažer	Ne	Ano
Ne	Ano	Ne	Ne	10/10	Ano, ale profesně BIM (zatím) nevyžívám	5/10	Ano	Ne	Ne	Ne	Ano
Ne	Ne	Ne	Ne	5/10	Ano, ale profesně BIM (zatím) nevyžívám	3/10	Ano	Ne	Ne	Ano	Ne
					Ne, neznám		Ano	Ne	Ne	Ne	Ne

Ne	Ne	Ne	Ne	5/10	Ano, ale profesně BIM (zatím) nevyžívám	4/10	Ne	Ne	Vedoucí oddělení vnitřní správy	Ano	Ne
Ne	Ne	Ne	nevýhody nejsou	10/10	Ano, ale profesně BIM (zatím) nevyžívám	8/10	Ne	Ne	contract manager	Ne	Ano
Ne	Ano	Ne	Ne	7/10	Ano, ale profesně BIM (zatím) nevyžívám	4/10	Ano	Ne	Ne	Ne	Ano
Ne	Ne	Ne	Ne	3/10	Ano, ale profesně BIM (zatím) nevyžívám	1/10	Ne	Ne	Veřejné zakázky	Ano	Ne

Ano	Ne	Ne	Ne	7/10	Ano, profesně BIM využívám	7/10	Ne	Ne	zástupce obchodního ředitele	Ne	Ano
Ne	Ano	Ne	Ne	9/10	Ano, ale profesně BIM (zatím) nevyžívám	3/10	Ano	Ne	Ne	Ne	Ano
Ne	Ne	Ne	Ne	6/10	Ano, ale profesně BIM (zatím) nevyžívám	3/10	Ne	Ano	Ne	Ano	Ne
Ne	Ano	Ne	Ne	10/10	Ano, ale profesně BIM (zatím) nevyžívám	5/10	Ano	Ne	Ne	Ne	Ano
Ne	Ne	Ne	Ne	8/10	Ano, ale profesně BIM (zatím) nevyžívám	5/10	Ne	Ano	Ne	Ne	Ano
Ne	Ne	Ne	Ne	7/10	Ano, ale profesně BIM (zatím) nevyžívám	6/10	Ne	Ano	Ne	Ano	Ne

Otázka 16 Otázka 17

Větší jistotu při řešení více i méně standardních situací v průběhu realizace stavebního díla, které by jinak běžně vedly ke sporům.
Jednotná smluvní dokumentace pro více projektů.

Ne

Ne

Tlak na objednatele, aby věnoval zvýšenou pozornost přípravě projektu. Bohužel, namísto toho se objednatelé snaží tento tlak snaží řešit zvláštními podmínkami přenosem rizik na zhotovitele.

Ne

Možnost pozitivní inspirace ze zahraničí, nemusíme vymýšlet, co je vymyšlené a osvědčené. Ale i tak si to pok...viz Metodiky, zneužívání postavení
Objednatelů při claimových procedurách, zneužití pozice
SPrávce stavby,...

Ne

Ne Předvídatelnost v případě
ZOP schválených MD.
Standardizované smlouvy,
alokace rizik, nastavené
mechanismy variací, claimů,
Ne postupů

Ne Jednoduchost, přímocharost

Ne jednotné obchodní
podmínky
Vzorové smluvní podmínky -
při jejich znalosti není nutné
studovat celou SoD, která je
obecně každá jiná
(paradoxně i od stejného
zadavatele); vyhrazené
změny závazku (viz např.
měření); rozložení rizik mezi
Ne smluvní strany a mnoho
dalšího...

Ne Sjednocení
Právní poradenství neziskové organizace

Ne jednotný vzorový dokument,
nestane se, že by se použil
nesprávný vzor smlouvy,
není tedy nutné u každé
zakázky kontrolovat celé
znění smluvních podmínek

Ne dlouhodobějším používáním
SP došlo k výraznému
zlepšení znalosti práv a
povinností na stavbách, k
předvídatelnosti dalších
postupů, vyváženost
smluvního vztahu, odpadla
práce s přípravou,
posuzováním a
projednáváním smluvních
podmínek, ve spojení s
metodikami SFDI se výrazně
zlepšily a urychlily procesy
ohledně variací a claimů

Ne

Ne

- Ne předvídatelnost
- Ne přehlednost, jasně
definovaná alokace rizik,
jednotnost pravidel
- Ne měřený kontrakt,
jednoduchost změn
- Ne předvídatelnost, vyváženost,
jasná alokace rizik
- Ne Dobře stanovený poměr
odpovědnosti mezi
jednotlivé subjekty,
snadnější příprava smluvních
vztahů, dobře vyřešené
běžně se vyskytující
problémy na stavbách
formou claimů a variací.
Snadnější zapojení
zahraničních subjektů.