

**ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI**

**FAKULTA EKONOMICKÁ**

Diplomová práce

**Ověření efektivity nákupu pohonných hmot u vybraného podniku**

**Examination of effectiveness of fuel purchase at a chosen business**

Bc. František Nosek

Plzeň 2014

## Zadání Diplomové práce

### Zásady

- Charakterizujte proces výběrového řízení dle zákona o veřejných zakázkách s důrazem na problematiku hodnotících kritérií
- Charakterizujte daný podnik a zkoumaný problém
- Analyzujte vývoj cen zvolené komodity
- Zhodnoťte účinnost vybraného kritéria ve zvoleném podniku
- Navrhněte a vyhodnoťte možné alternativy
- Formulujte závěry a doporučení pro danou firmu

### Literatura

- Znění zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, účinné k 1. 7. 2012. Dostupné z: <http://www.portal-vz.cz/getmedia/5e279afc-3a6c-4960-b608-c04c3108841b/ZVZ-transparentni-novela-ve-zneni-167-2012>
- PETŘÍK, Tomáš. *Ekonomické a finanční řízení firmy: manažerské účetnictví v praxi*. Praha: Grada 2009, 735 s. 2009, ISBN 978-80-247-3024-0
- HINDLS, Richard. *Statistika pro ekonomy*. Praha: Professional Publishing, 415s. 2007, ISBN 978-80-86946-43-6
- OCHRANA, František. *Postupy pro výběr kritérií vhodných pro typické předměty s ohledem na možnost definice měřitelných ukazatelů*. [PDF] Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2008
- PAVEL, Jan. *Postupy při volbě základního hodnotícího kritéria v procesu zadávání veřejných zakázek s ohledem na složitost předmětu veřejné zakázky se zohledněním principů 3E*. [PDF] Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj, 2008

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou/diplomovou práci na téma

*„Ověření efektivity nákupu pohonných hmot u vybraného podniku“*

vypracoval samostatně pod odborným dohledem vedoucí/vedoucího bakalářské/diplomové práce za použití pramenů uvedených v příložené bibliografii.

Plzeň dne .....

.....  
podpis autora

### *Poděkování*

*Na tomto místě bych rád využil příležitosti a poděkoval všem, kteří mi ať už přímo, či nepřímo pomohli sepsat tuto práci. Na prvním místě patří můj dík vedoucímu práce panu doc. Dr. Ing. Plevnému za jeho odborné rady, konzultace a oporu. Další poděkování míří do zkoumaných podniků, kde se vždy snažily vstřícně zodpovědět mé otázky a poskytnout potřebné údaje, za PMDP jmenovitě panu Ing. Karhanovi a paní Bartošové, za DPMB paní Mgr. Vlkovské a za DPKV panu Ing. Bohánkovi. Speciálně bych chtěl také poděkovat za poskytnutá data panu Strakovi z mbenzin.cz. V neposlední řadě patří mé díky mé rodině za neutuchající podporu, důvěru a trpělivost.*

**Obsah**

Obsah .....	5
Úvod.....	8
Cíl práce .....	8
Struktura práce .....	9
1 Problematika veřejných zakázek .....	10
1.1 Zadavatel veřejné zakázky .....	11
1.2 Jednotlivé druhy veřejných zakázek .....	13
1.2.1 Veřejné zakázky podle předmětu.....	14
1.2.2 Veřejné zakázky podle výše jejich předpokládané hodnoty .....	15
1.3 Zadávací řízení.....	17
1.3.1 Otevřené řízení a užší řízení .....	18
1.3.2 Jednací řízení s uveřejněním a bez uveřejnění.....	19
1.3.3 Soutěžní dialog a Zjednodušené podlimitní řízení .....	19
1.3.4 Zadávání veřejné zakázky na základě rámcové smlouvy .....	20
1.3.5 Dynamický nákupní systém.....	21
1.4.6 Rámcový průběh zadávacích řízení .....	22
1.4.7 Elektronické zadávání veřejných zakázek .....	24
1.5 Posouzení a hodnocení nabídek.....	26
1.5.1 Kvalifikace .....	26
1.5.1 Hodnotící kritéria.....	27
1.5.2 Hodnocení nabídek .....	28
2 Problematika hodnotících kritérií a principy 3E.....	29
2.1 Výběr hodnotících kritérií a metodika jejich použití .....	29
2.1.1 Nejnižší cena.....	30
2.1.2 Ekonomická výhodnost nabídky.....	30

---

---

2.2	Výběr dílčích kritérií s ohledem na typické předměty VZ .....	31
2.3	Výběr dílčích kritérií v kontextu vazby na relevantní nákladová a užitková kritéria .....	37
2.4	Elektronická aukce jako prostředek hodnocení nabídek .....	38
3	Charakteristika podniků .....	41
3.1	Veřejná doprava a městská hromadná doprava .....	41
3.2	Plzeňské městské dopravní podniky .....	42
3.3	Dopravní podnik města Brna .....	45
3.5	Dopravní podnik Ostrava .....	46
3.4	Dopravní podnik Karlovy Vary .....	47
3.6	Srovnání podniků .....	47
4	Představení zkoumaného problému .....	50
4.1	Nákup motorové nafty, jakožto předmět veřejné zakázky .....	50
4.2	Vymezení nákupu motorové nafty u PMDP .....	51
4.2.1	Nabídková cena, hodnotící kritéria .....	52
4.2.2	Hodnocení nabídek a pravidla jednání o nabídkách .....	53
4.3	Vymezení nákupu motorové nafty u DPMB .....	54
4.3.1	Požadavky na způsob zpracování nabídkové ceny .....	54
4.3.2	Kritérium pro zadání veřejné zakázky, způsob hodnocení nabídek .....	55
4.4	Vymezení nákupu motorové nafty u DPO .....	56
4.4.1	Hodnotící kritéria a způsob hodnocení nabídky .....	57
4.4.2	Průběh poptávkového řízení .....	57
4.5	Vymezení nákupu motorové nafty u DPKV .....	58
5	Analýza vývoje ceny motorové nafty v ČR .....	59
5.1	Cena ropy a korelace s cenou nafty .....	59
5.2	Další faktory ovlivňující cenu nafty .....	61
6	Zhodnocení účinnosti vybraného kritéria u PMDP .....	66
6.1	Výpočet kupní ceny .....	66
6.1.1	Kalkulační vzorec .....	67
6.1.2	Ukázka výpočtu kupní ceny .....	68

---

---

6.1.3 Časová řada nákupních cen PMDP.....	69
6.2 Zhodnocení efektivnosti nákupu nafty u PMDP.....	70
6.2.1 Srovnání nákupních cen PMDP a prodejních cen v Plzeňském okrese.....	71
6.2.2 Srovnání vývoje nákupních cen u PMDP a referenčních podniků .....	72
6.2.3 Porovnání ročních průměrných nákupních cen PMDP a referenčních podniků..	76
6.2.3 Výše dosažené marže.....	78
7 Zhodnocení, doporučení a návrhy pro podnik .....	79
7.1 Dosažení nižší marže dodavatele .....	79
7.1.1 Zefektivnění výběrového řízení .....	80
7.1.2 Zvětšení nakupovaného objemu .....	81
7.2 Postupný přechod na CNG .....	85
Závěr .....	88
Seznam tabulek .....	90
Seznam obrázků .....	91
Seznam grafů .....	91
Seznam použitých zkratk .....	92
Seznam použité literatury .....	93
Seznam příloh .....	97
Abstrakt.....	101
Abstract.....	102

## Úvod

Autobusy devatenácti největších dopravních podniků, provozujících v českých městech hromadnou dopravu osob, najedou ročně něco okolo 151 milionů kilometrů. To představuje ohromné množství spotřebované motorové nafty a tedy i velmi významnou nákladovou položku jednotlivých podniků. Proto je nutné, aby dopravní podniky dokázaly tuto komoditu nakupovat co nejefektivněji.

Ceny nafty jsou závislé především na vývoji cen ropy na komoditních burzách, budeme-li hovořit o České republice, tak také na vývoji kurzu české koruny k americkému dolaru. Z tohoto plyne, že ceny nafty se v závislosti na zmíněných proměnných vyznačují velkou variabilitou a je velmi obtížné odhadnout jejich vývoj.

Většina dopravních podniků je navíc při nákupu statků na zajištění své činnosti, tedy i při nákupu nafty, nucena postupovat v souladu se zákonem o veřejných zakázkách. Ať už z důvodu předmětu své činnosti, nebo z titulu, že nakládají s prostředky z veřejných rozpočtů.

Tato práce se zabývá právě problematikou a efektivností nákupu motorové nafty u dopravních podniků. Přesněji bude řeč o způsobu nákupu nafty u Plzeňských dopravních podniků, jakožto hlavního subjektu této práce, dále vymezíme, jak tuto komoditu nakupuje Dopravní podnik města Brna, Dopravní podnik Ostrava a Dopravní podnik Karlovy Vary.

Velmi zajímavé závěry přinese určitě porovnávání nákupních cen jednotlivých podniků v roce 2013 a uvidíme, komu se podařilo dosáhnout na nejnižší ceny.

## Cíl práce

Hlavním cílem práce je **ověření efektivnosti nákupu motorové nafty u Plzeňských dopravních podniků, a.s.**



S definovaným primárním cílem souvisí další dílčí cíle:

- Seznámit se s nejdůležitějšími normami a pojmoslovím zákona o veřejných zakázkách dotýkajících se řešené problematiky včetně otázky volby hodnotících kritérií.
- Představit podniky, kde bude řešen zkoumaný problém a vymežit jejich přístup k tomuto problému.
- Analyzovat vývoj cen motorové nafty na českém trhu.
- Zhodnotit efektivnost přístupu jednotlivých podniků.
- Formulovat doporučení a možné alternativy.

### **Struktura práce**

Autor se v první části práce zaměřuje na vymezení nejdůležitějších pojmů týkajících se veřejných zakázek a seznamuje čtenáře s nejdůležitějšími normami zákona o veřejných zakázkách dotýkajících se řešené problematiky. Uvedený zákon také taxativně vymezuje hodnotící kritéria, která může podnik použít pro hodnocení nabídek jednotlivých dodavatelů. Volba správného kritéria má obecně významný vliv na hospodárnost, efektivnost a účelnost pořízení různých statků.

V další části textu autor představuje zkoumané podniky a porovnává je především z pohledu dopravních a přepravních výkonů. Na tuto část navazuje vymezení přístupu jednotlivých podniků k řešenému problému.

Posouzení efektivnosti nákupu nafty u zkoumaného podniku předchází analýza prodejních cen nafty na českém trhu a formulace hlavních proměnných utvářejících právě tyto ceny. Efektivnost je hodnocena především na základě srovnání dosažených nákupních cen plzeňským podnikem a ostatními podniky.

Závěrečná část práce je věnována konečnému zhodnocení a doporučením pro daný podnik.

## 1 Problematika veřejných zakázek

V této kapitole autor pracuje především se Zákonem č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, účinné od 1. ledna 2014 (dále též „ZVZ“ nebo „zákon“) a metodikou Ministerstva pro místní rozvoj (dále též „MMR“) vydanou právě k tomuto zákonu (dále též „metodika k ZVZ“ nebo „metodika“), autor dále seznamuje čtenáře se základními pojmy týkajícími se veřejných zakázek (dále též „VZ“) a předkládá vybranou legislativu. Na tomto místě je vhodné uvést, že zmíněný zákon prošel od svého uvedení v platnost několika novelizacemi. Autor s ohledem na další obsah práce, který se váže k roku 2013, upozorňuje v některých případech na právní stav v tomto roce, tedy před poslední novelizací.

Zákon o veřejných zakázkách zapracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje:

- a) postupy při zadávání veřejných zakázek,
- b) soutěž o návrh,
- c) dohled nad dodržováním tohoto zákona,
- d) podmínky vedení a funkce seznamu kvalifikovaných dodavatelů a systému certifikovaných dodavatelů.

ZVZ v § 7 odst. 1 definuje veřejnou zakázku jako: *„zakázku realizovanou na základě písemné smlouvy mezi zadavatelem a jedním či více dodavateli, jejímž předmětem je úplatné poskytnutí dodávek či služeb nebo úplatné provedení stavebních prací“*.

Při realizaci veřejných zakázek dochází k specifickému uzavírání smluv, kdy jednou za stran uzavírající smlouvu je zadavatel veřejné zakázky, který hospodaří s veřejnými finančními prostředky pocházejícími z daní, poplatků či jiných zdrojů veřejného bohatství. Zvláštní zákonné vymezení těchto smluv má za cíl vytvoření transparentního soutěžního prostředí, jež by mělo zabezpečit hospodárnost, efektivnost a účelnost vynakládaných veřejných prostředků.

Charakteristickým rysem veřejné zakázky je povinnost jejího zadavatele zadat ji v zadávacím řízení podle zákona o veřejných zakázkách. Zadavatel je dále povinen postupovat v souladu s tímto zákonem, především dodržovat zásadu transparentnosti,

rovného zacházení se soutěžiteli a vyvarování se jakéhokoli projevu diskriminace jednotlivých uchazečů, jak uvádí § 6 ZVZ.

### **1.1 Zadavatel veřejné zakázky**

Za zadavatele veřejné zakázky (dále též „zadavatel“) se pro účely zákona o veřejných zakázkách považuje *veřejný, dotovaný a sektorový zadavatel*.

*Veřejným zadavatelem* podle § 2 odst. 2 ZVZ je:

- a) Česká republika,
- b) státní příspěvková organizace,
- c) územní samosprávný celek nebo příspěvková organizace, u níž funkci zřizovatele vykonává územní samosprávný celek,
- d) jiná právnická osoba, pokud současně splní tři základní zákonem požadované podmínky:
  - právnická osoba má právní subjektivitu
  - právnická osoba byla zřízena za účelem uspokojování potřeb veřejného zájmu, které nemají povahu průmyslovou ani obchodní (zákon umožňuje vykonávat vedle takto vymezené činnosti ještě činnost jinou, která nesměřuje k uspokojení potřeb veřejného zájmu)
  - tato právnická osoba je financována či ovládána převážně státem nebo jiným veřejným zadavatelem, popřípadě stát nebo jiný veřejný zadavatel jmenuje či volí více než polovinu členů v jejím statutárním, správním či kontrolním orgánu.

*Dotovaným zadavatelem* podle ZVZ § 2 odst. 3 je: „*právnická nebo fyzická osoba, která zadává veřejnou zakázku hrazenou z více než 50 % z peněžních prostředků z veřejných zdrojů nebo pokud peněžní prostředky poskytnuté na veřejnou zakázku z těchto zdrojů přesahují 200 000 000 Kč; peněžní prostředky jsou poskytovány z veřejných zdrojů i v případě, pokud jsou poskytovány prostřednictvím jiné osoby*“.

*Sektorovým zadavatelem* je osoba vykonávající některou z relevantních činností podle ZVZ § 4 odst. 1, pokud

- a) tuto relevantní činnost vykonává na základě zvláštního či výhradního práva, nebo

b) nad touto osobou může veřejný zadavatel přímo či nepřímo uplatňovat dominantní vliv, dominantní vliv veřejný zadavatel uplatňuje v případě, že

1. disponuje většinou hlasovacích práv sám či na základě dohody s jinou osobou, nebo
2. jmenuje či volí více než polovinu členů v jejím statutárním, správním, dozorčím či kontrolním orgánu.

Mezi relevantní činnosti jmenované v ZVZ § 4 pod písm. f) patří též: „**činnost související s poskytováním či provozováním dopravních sítí poskytujících službu veřejnosti v oblasti drážní, tramvajové, trolejbusové nebo lanové dopravy a provozování veřejné autobusové dopravy**“.

Vykonává-li veřejný zadavatel nebo dotovaný zadavatel jednu či více relevantních činností podle § 4 ZVZ, platí pro něj ustanovení zákona vztahující se na sektorového zadavatele za předpokladu, že veřejná zakázka má být zadávána v souvislosti s výkonem relevantní činnosti.

V § 19 odst. 1 ZVZ je uvedeno že, **sektorový zadavatel postupuje podle tohoto zákona pouze v případě nadlimitních veřejných zakázek** zadávaných v souvislosti s výkonem relevantní činnosti.

Pokud určitá osoba naplňuje současně znaky pro to, aby byla zařazena do více kategorií zadavatele, prakticky mohou nastat následující kombinace: osoba je současně veřejným zadavatelem nebo dotovaným zadavatelem a sektorovým zadavatelem. Je rozhodující, zda je konkrétní veřejná zakázka zadávána v souvislosti s výkonem *relevantní činnosti*, pokud ano postupuje tento zadavatel dle ustanovení platných pro **sektorového zadavatele**. (MMR, 2014)

### **Sdružení zadavatelů a centrální zadavatel**

Pro účely společného zadání veřejné zakázky se může spojit i více osob, přičemž jednou z těchto osob musí být vždy zadavatel. Bez ohledu na to, do které kategorie zadavatele jednotliví zadavatelé spadají. Zákon používá pro toto spojení zadavatelů legislativní zkratku „sdružení zadavatelů“.

Před zahájením zadávacího řízení směřujícího ke společnému zadání veřejné zakázky jsou zadavatelé povinni uzavřít písemnou smlouvu, v níž vymezí vzájemná práva a povinnosti související se zadávacím řízením a stanoví způsob jednání jménem účastníků sdružení.

Sdružení zadavatelů se může sestávat buď pouze z jedné kategorie zadavatelů, nebo i z kombinace různých kategorií zadavatelů. V takovém případě je třeba určit, podle kterých zákonných ustanovení bude sdružení zadavatelů postupovat. Pokud je účastníkem sdružení zadavatelů veřejný či dotovaný zadavatel, vztahují se na sdružení zadavatelů ustanovení tohoto zákona platná pro veřejného zadavatele. Tím není dotčeno ustanovení týkající se výkonu relevantní činnosti, pokud má veřejná zakázka být zadávána v souvislosti s výkonem relevantní činnosti, postupuje sdružení dle ustanovení zákona platných pro sektorové zadavatele. (MMR, 2014)

Pro účely společného zadání veřejné zakázky se může spojit i zadavatel s jakoukoliv jinou osobou, která definice pojmu zadavatele nenaplnuje.

Na tomto místě je třeba neopomenout možnost zadávání prostřednictvím centrálního zadavatele.

*Centrálním zadavatelem* podle ZVZ § 3 odst. 1 je: „veřejný zadavatel, který provádí centralizované zadávání, spočívající v tom, že pro jiného zadavatele pořizuje dodávky či služby, jež jsou předmětem veřejných zakázek, které následně prodává jiným zadavatelům za cenu nikoliv vyšší, než za kterou byly dodávky či služby pořizeny, nebo provádí zadávací řízení a zadává veřejnou zakázku na dodávky, služby či stavební práce na účet jiných zadavatelů“.

Centrálním zadavatelem může být **pouze veřejný zadavatel**, který bude pověřen k realizaci centralizovaného zadávání ostatními zadavateli (bez ohledu na kategorii).

### 1.2 Jednotlivé druhy veřejných zakázek

Veřejné zakázky dělíme na jednotlivé kategorie podle jejich a dále můžeme veřejné zakázky dělit podle výše jejich předpokládané hodnoty/ceny.

### **1.2.1 Veřejné zakázky podle předmětu**

Veřejné zakázky se podle předmětu dělí na veřejné zakázky na dodávky, veřejné zakázky na služby a veřejné zakázky na stavební práce.

#### ***Veřejná zakázka na dodávky***

*„Veřejnou zakázkou na dodávky je veřejná zakázka, jejímž předmětem je pořízení věci, a to zejména formou koupě, koupě zboží na splátky, nájmu zboží nebo nájmu zboží s právem následné koupě (leasing)“ (ZVZ § 8 odst. 1).*

V rámci veřejné zakázky na dodávky může dodavatel rovněž poskytnout služby nebo stavební práce spočívající v umístění, montáži či uvedení nakupovaného zboží do provozu.

#### ***Veřejná zakázka na stavební práce***

ZVZ § 9 odst. 1 vymezuje veřejnou zakázkou na stavební práce, jako veřejnou zakázkou jejímž předmětem je:

- a) provedení stavebních prací, které se týkají některé z činností uvedených v příloze č. 3,*
- b) provedení stavebních prací podle písmene a) a s nimi související projektová nebo inženýrská činnost, nebo*
- c) zhotovení stavby, která je jako celek schopna plnit samostatnou ekonomickou nebo technickou funkci.*

Hlavním předmětem této zakázky jsou různé stavební činnosti (zhotovení nové stavby, stavební změny, související inženýrská a projektová činnost), ale i poskytnutí dodávek či služeb nezbytných k provedení předmětu veřejné zakázky a rovněž stavební práce pořizované s využitím zprostředkovatelských nebo podobných služeb, které zadavateli poskytuje jiná osoba.

#### ***Veřejná zakázka na služby***

*„Veřejnou zakázkou na služby je veřejná zakázka, která není veřejnou zakázkou na dodávky nebo veřejnou zakázkou na stavební práce“ (ZVZ § 10 odst. 1).*

Za veřejnou zakázkou na služby je rovněž považována taková veřejná zakázka, jejímž předmětem je kromě poskytnutí služeb rovněž poskytnutí dodávky, pokud předpokládaná hodnota poskytovaných služeb je vyšší než předpokládaná hodnota poskytované dodávky.

To platí též pro provedení stavebních prací, pokud tyto stavební práce nejsou základním účelem veřejné zakázky, avšak jejich provedení je nezbytné ke splnění veřejné zakázky na služby. (ZVZ, 2014)

### **Rámcová smlouva**

Pojem rámcová smlouva je vymezen i v jiných právních vztazích než při zadávání veřejných zakázek. Ve vztahu k veřejným zakázkám musí být ale chápána tak, jak ji vymezuje zákon o veřejných zakázkách.

Pro účely ZVZ: „... se Rámcovou smlouvou rozumí písemná smlouva mezi zadavatelem a jedním či více uchazeči uzavřená na dobu určitou, která upravuje podmínky týkající se jednotlivých veřejných zakázek na pořízení opakujících se dodávek, služeb či stavebních prací s obdobným předmětem plnění zadávaných po dobu platnosti rámcové smlouvy, zejména pokud jde o cenu a množství“ (ZVZ § 11 odst. 1).

V případě, kdy pro rámcovou smlouvu není v zákoně obsažena výslovně odchylná právní úprava, platí pro rámcovou smlouvu shodná ustanovení jako pro veřejnou zakázku; tedy používá-li zákon pojem veřejná zakázka, rozumí se tím i rámcová smlouva, pokud není výslovně stanoveno jinak.

### **1.2.2 Veřejné zakázky podle výše jejich předpokládané hodnoty**

Veřejné zakázky se podle výše jejich předpokládané hodnoty dělí na nadlimitní veřejné zakázky, podlimitní veřejné zakázky a veřejné zakázky malého rozsahu.

ZVZ stanovuje, že zadavatel je povinen stanovit předpokládanou hodnotu veřejné zakázky následujícím způsobem:

- na základě údajů a informací o zakázkách stejného či podobného předmětu plnění, který v minulosti pořizoval, ale rovněž z jiných dostupných údajů a informací (např. z veřejně přístupných relevantních údajů a informací na internetu nebo v odborných publikacích),
- nemá-li zadavatel k dispozici údaje dle bodu 1, stanoví předpokládanou hodnotu na základě průzkumu trhu s požadovaným plněním nebo jiným vhodným způsobem.

V případě, že plnění veřejné zakázky je rozděleno na části, je pro stanovení předpokládané hodnoty rozhodující součet předpokládaných hodnot všech jednotlivých částí veřejné

zakázky. Zadavatel naopak nesmí rozdělit předmět jedné veřejné zakázky tak, aby tím došlo ke snížení předpokládané hodnoty pod finanční limity stanovené pro nadlimitní nebo podlimitní veřejné zakázky (zpravidla s úmyslem vyhnout se zadávání veřejné zakázky podle přísnějších zákonných ustanovení).

V případě, že má být na základě zadávacího řízení uzavřena rámcová smlouva nebo zadavatel zavádí dynamický nákupní systém, stanoví zadavatel předpokládanou hodnotou veřejné zakázky (rámcové smlouvy) jako maximální předpokládanou hodnotu všech veřejných zakázek, které mají být zadány za dobu trvání rámcové smlouvy či dynamického nákupního systému.

**Nadlimitní veřejnou zakázkou** se rozumí veřejná zakázka, jejíž předpokládaná hodnota bez daně z přidané hodnoty dosáhne nejméně finančního limitu stanoveného prováděcím právním předpisem pro jednotlivé kategorie zadavatelů, oblasti a druhy veřejných zakázek, případně kategorie dodávek nebo služeb (viz následující tabulka).

**Podlimitní veřejnou zakázkou** se rozumí veřejná zakázka, jejíž předpokládaná hodnota činí nejméně 1 mil. Kč bez daně z přidané hodnoty a nedosáhne finančního limitu pro nadlimitní zakázku.

**Veřejnou zakázkou malého rozsahu** se rozumí veřejná zakázka, jejíž předpokládaná hodnota nedosáhne 1 mil. Kč bez daně z přidané hodnoty (3 mil. Kč u VZ na stavební práce). Na základě výjimky dle § 18 odst. 5 ZVZ není zadavatel povinen zadávat veřejné zakázky malého rozsahu podle tohoto zákona.

Stanovení předpokládané hodnoty je důležité z hlediska dalšího postupu zadavatele zejména z hlediska možnosti použití určitého druhu zadávacího řízení. Finanční limity platné s účinností od 1. ledna 2014 shrnuje následující tabulka.



**Tabulka 1 Finanční limity platné od 1. 1. 2014**

	zadavatel	VZ na dodávky	VZ na služby	VZ na stavební práce
Nadlimitní VZ	Česká republika a státní příspěvkové organizace	3 395 000 Kč	3 395 000 Kč	131 402 000 Kč
	územně samosprávné celky, příspěvkové organizace, jiné právnické osoby dle § 2 odst. 2 písm. d) zákona, a dotovaný zadavatel	5 244 000 Kč	5 244 000 Kč	131 402 000 Kč
	sektorový zadavatel	10 489 000 Kč	10 489 000 Kč	131 402 000 Kč
	zadavatelé uvedení v § 2 odst. 2 nebo § 2 odst. 6 zákona, v případě VZ v oblasti obrany nebo bezpečnosti	10 489 000 Kč	10 489 000 Kč	131 402 000 Kč
	podlimitní VZ	≥ 2 000 000	≥ 2 000 000	≥ 6 000 000
	VZ malého rozsahu	(0; 2 000 000)	(0; 2 000 000)	(0; 6 000 000)

Zdroj: Metodika MMR, 2014

Ke změnám výše předmětných limitů dochází pravidelně každé dva roky, a to na základě nařízení Komise (EU), kterým se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady ohledně prahových hodnot používaných při postupech zadávání zakázek.

### 1.3 Zadávací řízení

Definici pojmu zadávací řízení poskytuje § 17 písm. m) zákona o veřejných zakázkách, který jej vymezuje jako: „závazný postup zadavatele v zadávacím řízení, jehož účelem je zadání veřejné zakázky, a to až do uzavření smlouvy nebo do zrušení zadávacího řízení“. Jinak řečeno zadávací řízení je formalizovaný postup, kterým je vybírán dodavatel nějaké veřejné zakázky.

**Libovolný zadavatel** může pro zadání veřejné zakázky použít otevřené řízení nebo užší řízení a za podmínek stanovených v § 22 a 23 rovněž jednací řízení s uveřejněním nebo jednací řízení bez uveřejnění. **Veřejný zadavatel** může pro zadání veřejné zakázky použít za podmínek stanovených v § 24 soutěžní dialog a za podmínek podle § 25 zjednodušené podlimitní řízení.

Základní druhy zadávacího řízení pak taxativně uvádí § 21 ZVZ, jedná se o šest základních:

- *otevřené řízení,*
- *užší řízení,*
- *jednací řízení s uveřejněním,*
- *jednací řízení bez uveřejnění,*
- *soutěžní dialog,*
- *zjednodušené podlimitní řízení.*

Další dva specifické druhy zadávacího řízení, vymezuje ve své druhé polovině již výše zmiňované ustanovení § 17 písm. m, a to

- *dynamický nákupní systém,*
- *veřejnou zakázku na základě rámcové smlouvy.*

Za jistý druh zadávacího řízení lze také považovat

- *soutěž o návrh,*
- *postup při výběru subdodavatele v případě veřejné zakázky v oblasti obrany nebo bezpečnosti.*

### **1.3.1 Otevřené řízení a užší řízení**

V otevřeném řízení vyzývá zadavatel neomezený počet dodavatelů k podání nabídek a k prokázání splnění kvalifikace ve lhůtě pro podání nabídek. Užší řízení je dvoufázové: nejprve zadavatel vyzývá neomezený počet dodavatelů k prokázání kvalifikace a teprve kvalifikované dodavatele (uchazeče) vyzývá k podání nabídky.

Pro použití otevřeného a užšího řízení není třeba splnit žádné předchozí podmínky.

Režim nadlimitního a podlimitního se u obou řízení se liší jen v délce minimální lhůty pro podání nabídek a v požadavcích na způsob prokázání kvalifikace. (Metodika MMR, 2014)

### 1.3.2 Jednací řízení s uveřejněním a bez uveřejnění

Jednací řízení s uveřejněním je stejně jako užší řízení dvoufázové, s tím rozdílem ale, že zadavatel o podaných nabídkách dále s uchazeči jedná za účelem dosažení co nejvýhodnějších podmínek plnění.

Sektorový zadavatel může použít toto řízení bez omezení, veřejný zadavatel jen při splnění zákonem stanovených podmínek.

Jednací řízení bez uveřejnění je druhem zadávacího řízení, ve kterém zadavatel přímo vyzývá jednoho či více zájemců k jednání, přičemž po skončení jednání podávají vyzvaní zájemci nabídky na plnění veřejné zakázky, které odrážejí výsledky jednání, popřípadě jsou z hlediska vyjednaných podmínek pro zadavatele ještě výhodnější.

*„Použití jednacího řízení bez uveřejnění je vázáno vždy na **splnění zákonných podmínek v plném rozsahu**, a to bez ohledu na skutečnost, zda se jedná o veřejného, dotovaného či sektorového zadavatele. Možnost použití jednacího řízení bez uveřejnění je třeba vždy vykládat zužujícím (restriktivním) způsobem, neboť jednací řízení bez uveřejnění je u většiny jeho druhů krajním způsobem zadání veřejné zakázky, pokud není možné veřejnou zakázku objektivně zadat v jiném druhu zadávacího řízení“.* (Metodika MMR, 2014, s. 258)

### 1.3.3 Soutěžní dialog a Zjednodušené podlimitní řízení

Soutěžní dialog přichází v úvahu v situaci, kdy veřejný zadavatel není objektivně schopen na začátku dostatečně specifikovat předmět plnění například z důvodu technické náročnosti. Ten pak adresuje výzvu neomezenému okruhu uchazečů k žádosti o účast a k prokázání splnění kvalifikace. S úspěšnými uchazeči vede soutěžní dialog, jehož cílem je nalézt nejvhodnější řešení. Po rozhodnutí o vhodnosti řešení jsou k podání nabídek vyzváni všichni zájemci, kteří byli vyzváni k účasti v soutěžním dialogu.

Soutěžní dialog může pro zadání veřejné zakázky použít výhradně veřejný zadavatel nebo dotovaný zadavatel, a to za výš uvedených předpokladů. (Metodika MMR, 2014)

Zjednodušené podlimitní řízení je jednodušší obdobou otevřeného řízení. Zadavatel dává neomezenému počtu dodavatelů možnost podat nabídku. Vedle uveřejnění výzvy na profilu zadavatele vyzývá nejméně 5 způsobilých dodavatelů.

Veřejný zadavatel může použít zjednodušené podlimitní řízení pro zadání jakékoliv podlimitní VZ na dodávky nebo na služby. V případě VZ na stavební práce pokud předpokládané hodnota nepřesáhne 10 mil. Kč. (Metodika MMR, 2014)

Při použití jednotlivých druhů zadávacích řízení je vždy třeba mít na paměti, že výběr konkrétního druhu musí respektovat podmínky pro jeho použití, aby nedocházelo k cílenému narušování hospodářské soutěže účelovou volbou zadávacích řízení a porušení základních zásad nediskriminace, rovnosti a transparentnosti při zadávání veřejných zakázek, jak uvádí § 6 ZVZ. (ZVZ, 2014)

### **1.3.4 Zadávání veřejné zakázky na základě rámcové smlouvy**

Rámcová smlouva je platformou pro zadávání jednotlivých dílčích veřejných zakázek. Zadavatel nejdříve uzavře podle ZVZ rámcovou smlouvu s jedním nebo více dodavateli (uchazeči), poté ve druhé fázi dochází k zadání jednotlivé veřejné zakázky právě na základě uzavřené rámcové smlouvy.

Při výběru účastníků rámcové smlouvy postupuje zadavatel shodně jako při zadávání veřejné zakázky, tedy rámcovou smlouvu zadává v některém ze zadávacích řízení (postupuje dle pravidel platných pro jednotlivé druhy zadávacích řízení), až na některé odlišnosti, zejména ve fázi výběru nejvhodnější nabídky a uzavírání rámcové smlouvy.

Při výběru více uchazečů, se kterými má být uzavřena rámcová smlouva, zadavatel vybere takový počet uchazečů, který uvedl v zadávacích podmínkách (rozhodnutí o výběru nejvhodnějších nabídek se tedy bude týkat stanoveného počtu uchazečů). (ZVZ, 2014)

Zadávatel jednotlivých veřejných zakázek na základě rámcové smlouvy se liší podle kategorie zadavatele:

- veřejný zadavatel zadává veřejné zakázky ve zvláštním řízení podle § 92 ZVZ,
- sektorový zadavatel zadává nadlimitní veřejné zakázky v jednacím řízení bez uveřejnění.

### 1.3.5 Dynamický nákupní systém

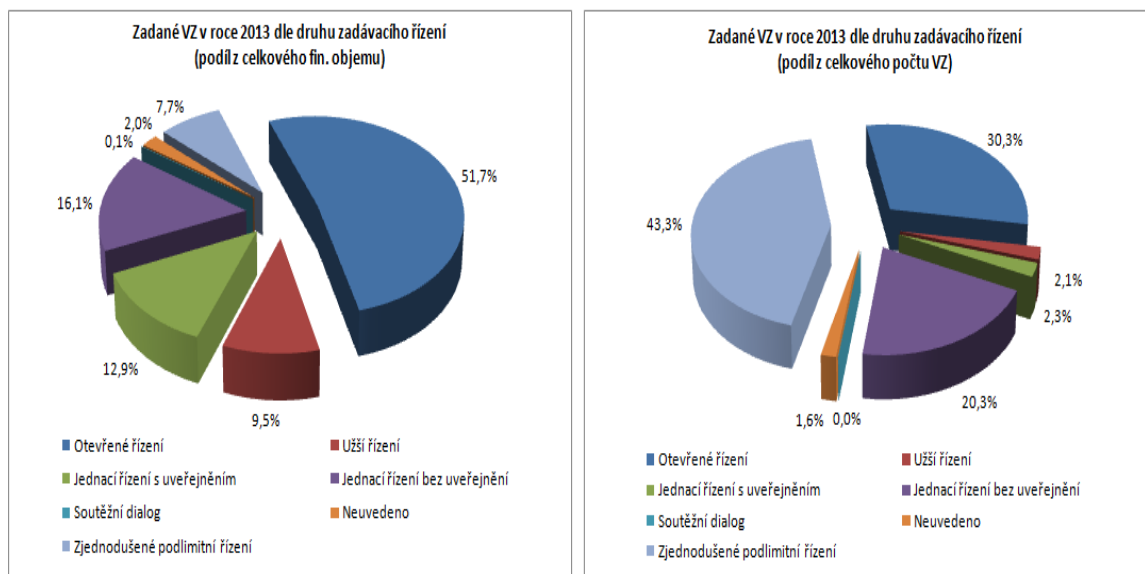
Dynamický nákupní systém (dále též „DNS“) představuje speciální, plně elektronický způsob zadávání veřejných zakázek, jejichž předmětem je pořízení běžného, obecně dostupného zboží, služeb či stavebních prací.

Zjednodušeně by se DNS dal charakterizovat jako otevřená elektronická rámcová smlouva, ke které se mohou průběžně přidávat další účastníci, kteří jsou dle potřeb zadavatele opakovaně vyzýváni k podání nabídek do jednotlivých zadávacích řízení v rámci DNS.

Zavedení (otevření) DNS se provádí v rámci otevřeného řízení. Tímto se vytvoří jakýsi rámec pro následné *zadávání jednotlivých veřejných zakázek*. Více či méně přesně je stanoven předmět veřejných zakázek a jsou stanovena pravidla pro přihlašování a soutěžení v DNS, včetně specifikace používání elektronických prostředků. (E-ZAK, 2014)

Pro představu, která zadávací řízení zadavatelé nejvíce využívají, uvádí autor následující obrázek, který zobrazuje procentní zastoupení jednotlivých zakázek podle druhu zadávacího řízení v roce 2013. Graf na obrázku vlevo vystihuje, jak se podílely jednotlivé druhy zadávacího řízení na celkovém finančním plnění VZ. Graf vpravo zobrazuje procentní zastoupení jednotlivých zakázek z pohledu počtu zadaných VZ v jednotlivých řízeních.

**Obrázek 1 VZ zastoupení dle druhu zadávacího řízení 2013**



Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj, cit. 15. 3. 2014

V roce 2013 bylo prostřednictvím veřejných zakázek uzavřeno veřejnými a sektorovými zadavateli plnění ve výši 250,5 mld. Kč. Z toho v otevřeném řízení bylo zadáno plnění ve výši 129,5 mld. Kč (téměř 52 % z celkového finančního objemu). Jednací řízení bez uveřejnění se podílelo na celkové hodnotě 16 %, o něco menší zastoupení 13 % mělo jednací řízení s uveřejněním, následovalo užší řízení s 9,5 %.

Zjednodušené podlimitní řízení, které tvořilo podíl pouze necelých 8 % z celkového finančního objemu, bylo použito ve 43 % případů. Otevřené řízení, které se podílelo co do hodnoty nejvíce, bylo použito, jako druhé nejčastější, ve 30 % případů. Jednací řízení bez uveřejnění, které se také významně podílelo co do hodnoty, využili zadavatelé ve 20 % případů.

### **1.4.6 Rámcový průběh zadávacích řízení**

Zadávací řízení se zahajuje dvěma základními formami, buďto uveřejněním oznámení o zahájení zadávacího řízení, nebo je zadávací řízení zahajováno výzvou.

Zadávací řízení má obecně následující fáze (businessinfo.cz, 2010):

- zveřejnění zadání (včetně kritérií posuzování nabídek),
- odevzdání obálek s nabídkami,
- otevření obálek s nabídkami,
- posouzení nabídek,
- zveřejnění výsledků.

Jednotlivé kroky zadavatele v rámci průběhu otevřeného řízení a řízení s uveřejněním shrnuje tabulka číslo 2.

**Tabulka 2 Průběh vybraných zadávacích řízení**

<b>Rámcový průběh otevřeného řízení</b>	<b>Rámcový průběh jednacího řízení s uveřejněním</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. zpracování a kompletace zadávací dokumentace</li> <li>2. sestavení oznámení zadávacího řízení</li> <li>3. zajištění uveřejnění oznámení zadávacího řízení v ISVZUS</li> <li>4. příjem a odpovědi na dotazy uchazečů</li> <li>5. prohlídka místa plnění</li> <li>6. příprava podkladů pro otevírání obálek</li> <li>7. doručení nabídek od uchazečů</li> <li>8. organizace a účast na otevírání obálek</li> <li>9. vyhodnocení kvalifikačních kritérií</li> <li>10. vyloučení uchazečů, případně žádost o vysvětlení k nabídce</li> <li>11. organizace jednání hodnotící komise</li> <li>12. účast na jednání hodnotící komise</li> <li>13. rozhodnutí hodnotící komise o vyřazení nabídky</li> <li>14. rozhodnutí zadavatele o vyloučení nabídky</li> <li>15. rozhodnutí zadavatele o přidělení veřejné zakázky</li> <li>16. doručení rozhodnutí o přidělení veřejné zakázky a vyloučení uchazečům</li> <li>17. možnost podání námitek</li> <li>18. uzavření smlouvy s vybraným uchazečem</li> <li>19. zpracování a uveřejnění výsledku zadávacího řízení v ISVZUS</li> <li>20. vyhotovení písemné zprávy</li> <li>21. kompletace dokumentů celého řízení k archivaci</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. zpracování a kompletace zadávací dokumentace</li> <li>2. sestavení oznámení zadávacího řízení (výzva k podání žádostí o účast)</li> <li>3. zajištění uveřejnění oznámení zadávacího řízení v ISVZUS</li> <li>4. doručení žádostí o účast</li> <li>5. vyloučení zájemců nespĺňujících kvalifikaci</li> <li>6. odeslání výzvy k podání nabídky uchazečům</li> <li>7. příjem a odpovědi na dotazy zájemců</li> <li>8. prohlídka místa plnění</li> <li>9. doručení nabídek od uchazečů</li> <li>10. organizace a účast na otevírání obálek</li> <li>11. organizace a účast jednání hodnotící komise</li> <li>12. protokol o jednání hodnotící komise</li> <li>13. posouzení a hodnocení nabídek</li> <li>14. rozhodnutí hodnotící komise o vyřazení nabídky</li> <li>15. rozhodnutí zadavatele o vyloučení nabídky</li> <li>16. zpráva o posouzení a hodnocení nabídek</li> <li>17. rozhodnutí zadavatele o přidělení zakázky</li> <li>18. dokumentace podaných námitek</li> <li>19. možnost podání námitek</li> <li>20. uzavření smlouvy s vybraným uchazečem</li> <li>21. zpracování a uveřejnění výsledku zadávacího řízení v ISVZUS</li> <li>22. vyhotovení písemné zprávy</li> <li>23. kompletace dokumentů celého řízení k archivaci</li> </ol>

Zdroj: Machová, 2011

Prvním krokem ve všech zadávacích řízeních je zpracování a kompletace zadávací dokumentace.

**Zadávací dokumentace** specifikuje a rozšiřuje požadavky zadavatele týkající se předmětu VZ, které uvedl ve výzvě o zahájení zadávacího řízení.

ZVZ v § 44 odst. 1 definuje zadávací dokumentaci jako: „*soubor dokumentů, údajů, požadavků a technických podmínek zadavatele vymezujících předmět veřejné zakázky v podrobnostech nezbytných pro zpracování nabídky*“.

Zadávací dokumentace musí dle § 44 odst. 3 zákona obsahovat alespoň:

- a) obchodní podmínky, včetně platebních podmínek, případně též objektivních podmínek, za nichž je možno překročit výši nabídkové ceny,
- b) technické podmínky,
- c) požadavky na opatření k ochraně utajovaných informací, je-li to odůvodněno předmětem veřejné zakázky,
- d) požadavky na zabezpečení dodávek, je-li to odůvodněno předmětem veřejné zakázky,
- e) požadavky na varianty nabídek, pokud je zadavatel připustil,
- f) požadavek na způsob zpracování nabídkové ceny,
- g) podmínky a požadavky na zpracování nabídky,
- h) způsob hodnocení nabídek podle hodnotících kritérií,
- i) požadavek na podání nabídky pouze v elektronické podobě prostřednictvím elektronického nástroje, pokud tak zadavatel stanovil, a
- j) jiné požadavky zadavatele na plnění veřejné zakázky.

#### **1.4.7 Elektronické zadávání veřejných zakázek**

w) ***dokumentací o veřejné zakázce*** souhrn všech dokumentů v listinné či elektronické podobě, jejichž pořízení v průběhu zadávacího řízení, popřípadě po jeho ukončení, vyžaduje tento zákon, včetně úplného znění originálů nabídek všech dodavatelů a uzavřených smluv,

x) ***profilem zadavatele*** elektronický nástroj, prostřednictvím kterého zadavatel podle tohoto zákona uveřejňuje informace a dokumenty ke svým veřejným zakázkám způsobem, který umožňuje neomezený a přímý dálkový přístup, a jehož internetová adresa je uveřejněna ve Věstníku veřejných zakázek; požadavky na náležitosti profilu zadavatele stanoví prováděcí právní předpis.



Vláda České republiky usiluje v rámci „Strategii elektronizace zadávání veřejných zakázek pro období let 2011 až 2015“, aby 100 % zadavatelů mělo do konce roku 2015 k dispozici elektronický nástroj umožňující komplexní podporu celého životního cyklu veřejné zakázky. K tomu má dopomoci vytvoření Národní infrastruktury pro elektronické zadávání veřejných zakázek, zkráceně **NIPEZ**.

Hlavním cílem NIPEZ je dosáhnout finančních úspor elektronizací zadávání veřejných zakázek v České republice, a to především snížením cen nakupovaných komodit a snížením transakčních nákladů na straně zadavatelů i dodavatelů. Vedle finančních úspor bude rovněž výrazně zvýšena transparentnost zadávání.

*„NIPEZ je navržen jako modulárně členěná soustava informačních systémů podporujících procesy elektronizace zadávání veřejných zakázek a obsahuje komplexní funkcionalitu pro fáze životního cyklu veřejné zakázky od plánování po uzavření smlouvy, tj. pokrývá zejména rozsah upravený zákonem o veřejných zakázkách.“ (MMR, cit. 15. 3. 2014)*

Jednotlivé **moduly** NIPEZ:

- Jednotný uveřejňovací systém v podobě **Věstníku veřejných zakázek** - informace o veřejných zakázkách zadáných v rámci České republiky budou uveřejňovány na jedné webové adrese - Věstníku veřejných zakázek, na které je budou zájemci schopni vždy pohodlně najít.
- **Elektronická tržiště** pro rychlé a operativní nákupy (e-tržiště).
- **Národní elektronický nástroj** (NEN) pro strategické nákupy obtížně standardizovatelných komodit.
- **Individuální elektronické nástroje** vytvářené a provozované jednotlivými zadavateli v souladu s technickou specifikací e-tržišť nebo NEN.

Prostřednictvím těchto modulů budou zadavatelé moci plnit své zákonné povinnosti, vč. nových povinností, které vyplynuly z velké novely zákona o veřejných zakázkách (ZVZ), např. povinnost uveřejňovat uzavřené smlouvy, skutečně zaplacené ceny, provádět povinné e-aukce na dodávky atd. (MMR, 2014c)

## 1.5 Posouzení a hodnocení nabídek

Hodnotící komise posoudí nabídky uchazečů z hlediska splnění zákonných požadavků a požadavků zadavatele uvedených v zadávacích podmínkách, včetně podmínek na splnění kvalifikace. Nabídky, které tyto požadavky nespĺňují, musí být vyřazeny. Nabídky, které nebyly vyřazeny, hodnotí komise podle níže uvedených kritérií.

### 1.5.1 Kvalifikace

Kvalifikace je způsobilost dodavatele pro plnění veřejné zakázky. Kvalifikovaným dodavatelem je dodavatel, který je po právní, odborné i faktické stránce schopen (způsobilý) splnit předmět plnění veřejné zakázky požadovaný zadavatelem.

Zákon dále odlišuje splnění kvalifikace u veřejného a sektorového zadavatele. Pokud zakázku zadává sektorový zadavatel, jsou obecně podmínky na prokazování kvalifikace dodavatele volnější.

Veřejný zadavatel může požadovat od dodavatele splnění následujících kvalifikačních předpokladů:

- základní kvalifikační předpoklady,
- profesní kvalifikační předpoklady,
- technické kvalifikační předpoklady,
- předložení čestného prohlášení o své ekonomické a finanční způsobilosti splnit veřejnou zakázku.

Splnění základních kvalifikačních předpokladů a profesních kvalifikačních předpokladů je ze zákona povinné. Čestné prohlášení o ekonomické a finanční způsobilosti splnit veřejnou zakázku je nutno vyžadovat u nadlimitních veřejných zakázek.

Veřejný zadavatel je oprávněn požadovat splnění pouze takové kvalifikace, která bezprostředně souvisí s předmětem veřejné zakázky, přičemž se vždy musí jednat o požadavky přiměřené rozsahu veřejné zakázky. (ZVZ, 2014)

***Žádný z kvalifikačních předpokladů ovšem nemůže být předmětem hodnocení, tj. být hodnotícím kritériem.***

*„Veřejný zadavatel není oprávněn stanovit takové kvalifikační předpoklady, které by vedly k podstatnému omezení hospodářské soutěže, a současně by je bylo možné nahradit stanovením odpovídajících smluvních podmínek. Žádný z kvalifikačních předpokladů nemůže být hodnotícím kritériem“ (ZVZ § 50 odst. 4).*

Dodavatel může prokázat splnění své kvalifikace následujícími způsoby:

- předložením příslušných dokladů a údajů požadovaným zadavatelem a zákonem,
- výpisem ze seznamu kvalifikovaných dodavatelů,
- certifikátem vydaným v rámci systému certifikovaných dodavatelů,
- výpisem či certifikátem podle zahraničního práva.

### **1.5.1 Hodnotící kritéria**

Podle ZVZ § 78, základním hodnotícím kritériem pro zadání veřejné zakázky (dále jen „základní hodnotící kritérium“) je

- a) **ekonomická výhodnost nabídky**, nebo
- b) **nejnižší nabídková cena**.

Zadavatel volí základní hodnotící kritérium podle druhu a složitosti veřejné zakázky a uvede je v oznámení nebo výzvě o zahájení zadávacího řízení.

Rozhodne-li se zadavatel pro zadání veřejné zakázky podle základního hodnotícího kritéria **ekonomické výhodnosti nabídky**, stanoví vždy dílčí hodnotící kritéria tak, aby vyjadřovala vztah užitné hodnoty a ceny. Dílčí hodnotící kritéria se musí vztahovat k nabízenému plnění veřejné zakázky. Mohou jimi být zejména nabídková cena, kvalita, technická úroveň nabízeného plnění, estetické a funkční vlastnosti, vlastnosti plnění z hlediska vlivu na životní prostředí, vliv na zaměstnanost osob se zdravotním postižením, provozní náklady, návratnost nákladů, záruční a pozáruční servis, zabezpečení dodávek, dodací lhůta nebo lhůta pro dokončení. Dílčím hodnotícím kritériem nemohou být smluvní podmínky, jejichž účelem je zajištění povinností dodavatele, nebo platební podmínky. (ZVZ, 2014)

Je-li základním hodnotícím kritériem ekonomická výhodnost nabídky, musí zadavatel jednotlivým dílčím hodnotícím kritériím stanovit váhu, kterou vyjádří v procentech, nebo stanoví jiný matematický vztah mezi dílčími kritérii. Stanovená váha může být u

jednotlivých dílčích hodnotících kritérií shodná. Jestliže zadavatel není objektivně schopen stanovit váhu dílčích hodnotících kritérií, uvede dílčí hodnotící kritéria v sestupném pořadí podle významu, který jim zadavatel přisuzuje. (ZVZ, 2014)

### **1.5.2 Hodnocení nabídek**

Hodnotící komise provede hodnocení nabídek podle základního hodnotícího kritéria ekonomické výhodnosti nabídek nebo nejnižší nabídkové ceny.

V případě hodnocení nabídek podle základního hodnotícího kritéria *nejnižší nabídkové ceny* provede hodnotící komise hodnocení nabídek podle výše nabídkových cen jednotlivých uchazečů tak, že sestaví pořadí uchazečů od prvního k poslednímu s ohledem na nabídnuté výše nabídkové ceny; nejvýhodnější nabídkou je pak ta, která nabízí nejnižší nabídkovou cenu. Zadavatel uvede v zadávací dokumentaci, zda bude hodnocena cena s DPH nebo cena bez DPH.

V případě hodnocení nabídek podle základního hodnotícího kritéria *ekonomické výhodnosti nabídky* provede hodnotící komise hodnocení nabídek podle dílčích hodnotících kritérií vymezených v zadávacích podmínkách a podle procentuální či jinak matematicky vyjádřené výše vah, kterou jim zadavatel přidělil.

Zákon ani prováděcí předpis nestanoví další požadavky na provádění a způsob hodnocení, s výjimkou toho, že hodnocení musí být realizováno vždy zcela transparentním a nediskriminačním způsobem, a to výhradně podle předem stanovených hodnotících kritérií; jiné aspekty nabídky nemohou být při hodnocení zohledněny. (MMR, 2014)

## 2 Problematika hodnotících kritérií a principy 3E

Pozornost zadavatelů je při zadávání veřejných zakázek soustředěna především na dodržení správných procedurálních postupů stanovených v ZVZ, a méně je již zaměřena na dodržení souvisejících zákonů upravujících hospodárné, efektivní a účelné vynakládání finančních prostředků (dále též „**principy 3E**“). „*Zadavatel se při vynakládání finančních prostředků z veřejných zdrojů nesmí spokojit pouze s formálním dodržením pravidel obsažených v ZVZ, ale je povinen zohlednit v průběhu zadávacího řízení i požadavky obsažené v jiných právních předpisech*“ (MMR, 2008).

Povinnost zadavatele dodržovat při výběru hodnotících kritérií principy 3E ukládají mimo jiné tato ustanovení:

- zákon č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech, ve znění pozdějších předpisů,
- zákon č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích, ve znění pozdějších předpisů.

Tyto normy usilují o účelné, efektivní a hospodárné vynakládání veřejných finančních zdrojů a o zajištění konkurenčního prostředí pro soutěž o tyto finanční prostředky.

*„V zásadě můžeme říci, že hospodárností je myšleno, zda nakoupené statky na realizaci veřejné zakázky byly získány v odpovídající kvalitě za nejnižší možnou cenu. V případě účelnosti se posuzuje, zda veřejný projekt uspokojil potřeby, na které byl zaměřen. Konečně efektivnost dává do vztahu přínosy projektu k jeho nákladům a posuzuje tedy náklady na jednotku výstupu“* (MMR, 2008).

### 2.1 Výběr hodnotících kritérií a metodika jejich použití

Jak už bylo řečeno, ZVZ umožňuje pro hodnocení nabídek použít dva základní typy hodnotícího kritéria (§ 78):

- ekonomická výhodnost nabídky,
- nejnižší nabídková cena.

V prvním případě se jedná o kritérium složené, v druhém jednoduché. § 78 odst. 3 ZVZ dále specifikuje, že: „Zadavatel zvolí základní hodnotící kritérium podle druhu a složitosti veřejné zakázky a uvede je v oznámení nebo výzvě o zahájení zadávacího řízení“. Složitost veřejné zakázky je nutné vyhodnocovat zejména v kontextu vazby možných nabídek na relevantní nákladová a užitková kritéria.

### 2.1.1 Nejnižší cena

Kritérium nejnižší nabídkové ceny zadavatel používá tehdy, jestliže platí zároveň následující tři podmínky (MMR, 2012):

- 1) definice předmětu plnění v zadávací dokumentaci zajistí, že nabízené statky budou z hlediska užitných vlastností totožné, resp. budou naplňovat minimální úroveň nutnou pro splnění cílů nákupu,
- 2) je ekonomicky neracionální zvýhodnit dodavatele, kteří nabídnou vyšší úroveň užitných vlastností (např. vyšší rychlost tisku, rychlejší servis, dřívější dodání) než je požadovaný standard,
- 3) a z hlediska budoucích provozních nákladů (pokud se jedná o předměty dlouhodobé spotřeby) se nabízené předměty nemohou výrazně lišit.

To znamená, že zadavatel je schopen v zadávací dokumentaci specifikovat předmět plnění tak, že z hlediska užitkových a provozně-nákladových vlastností budou nabízené předměty s výjimkou ceny srovnatelné. V tomto případě je možné se rozhodovat pouze na základě ceny.

Zadavatel může též zvolit *kritérium jednotkových cen*, to je vhodné použít v situaci, kdy zadavatel není přesně schopen určit, jaký objem daného statku bude poptávat. Jedná se zejména o případ rámcových smluv, ve kterých zadavatel může definovat pouze interval minimální a maximální spotřeby. Nabízející pak mohou předkládat své nabídky ve formě jednotkových cen.

### 2.1.2 Ekonomická výhodnost nabídky

Kritérium ekonomické výhodnosti nabídky vyjadřuje vztah mezi užitnými vlastnosti nakupovaného statku a jeho cenou, případně celoživotními náklady. K jeho použití přistupuje zadavatel tehdy, pokud (MMR, 2012):

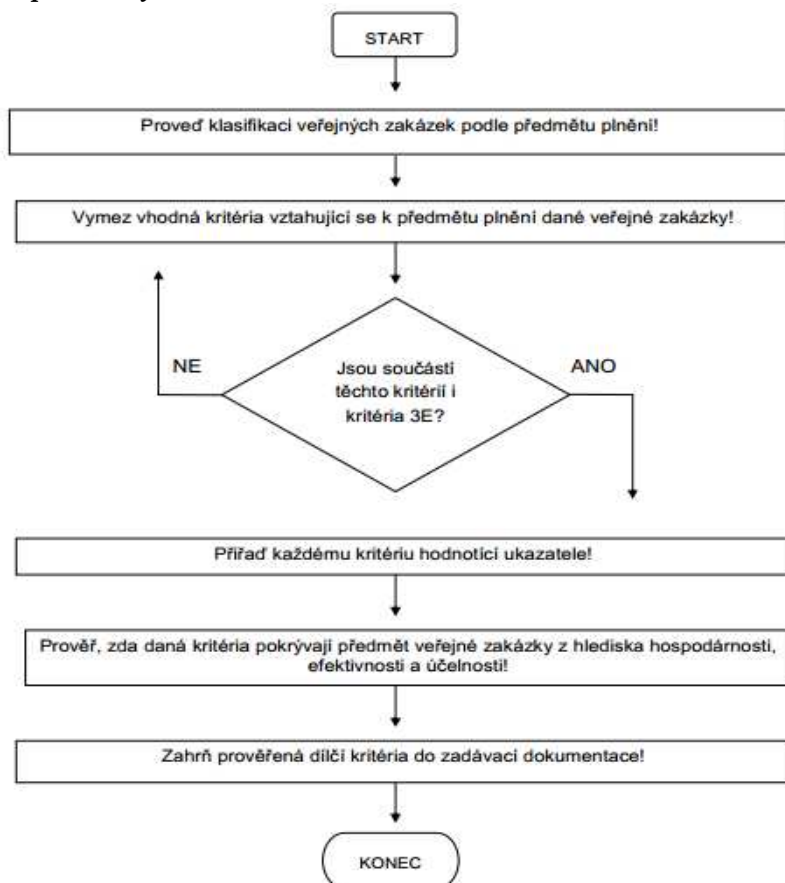
- 1) definice předmětu plnění v zadávací dokumentaci zajistí, že nabízené statky budou z hlediska užitných vlastností naplňovat minimální úroveň nutnou pro splnění cílů nákupu,
- 2) je ekonomicky racionální zvýhodnit dodavatele, kteří nabídnou vyšší úroveň užitných vlastností (např. vyšší rychlost tisku, rychlejší servis, dřívější dodání) než je požadovaný standard a zadavatel je schopen racionálně stanovit, kolik je ekonomicky únosné za zvýšené hodnoty užitných vlastností zaplatit.

V některých případech není možné užitkovou vlastnost vyjádřit v kvantitativních ukazatelích a je nutné ji posuzovat například prostřednictvím individuálních hodnocení expertů či členů hodnotící komise (např. též při hodnocení zadaných typových úloh). Výsledkem jsou tak kvalitativní kritéria, jejichž hlavním problémem je značná citlivost na subjektivní názor posuzovatelů a obtížná faktická přezkoumatelnost. Z těchto důvodů by měl zadavatel použití takového způsobu hodnocení užitných vlastností minimalizovat. (MMR, 2012)

### **2.2 Výběr dílčích kritérií s ohledem na typické předměty VZ**

V této části textu ukážeme metodický proces stanovování a používání hodnotících kritérií s ohledem na 3E, tak jak je publikováno v (Ochrana, 2008). Při řešení tohoto problému zadavatel může metodicky postupovat podle následujícího schématu.

Obrázek 2 Postup zadavatele při výběru kritérií s ohledem na typické předměty VZ a se zřetelem na požadavky 3E



Zdroj: Ochrana, 2008

Je zřejmé, že uvedená klasifikace, jak ji upravuje ZVZ, je obecná. V praxi ji každý zadavatel přizpůsobí s ohledem na svoje tzv. typické předměty veřejných zakázek. „*Typickými předměty veřejných zakázek jsou ty jednotlivé případy veřejných zakázek jednotlivého zadavatele v oblasti dodávek, služeb a stavebních prací, které nejčastěji realizuje*“ (Ochrana, 2008, s. 9).

Se zřetelem na zmíněná ustanovení zákona o finanční kontrole je zadavatel při vymezení předmětu veřejné zakázky povinen jej definovat tak, aby z něj bylo možné odvodit kritéria a ukazatele plnění předmětu veřejné zakázky. Součástí těchto kritérií musí být zahrnutí hodnotících kritérií 3E do hodnocení předmětu plnění veřejné zakázky.



Zadavatel stojí před řešením následujících problémů (Ochrana, 2008):

- jaká dílčí kritéria s ohledem na předmět veřejné zakázky zvolit, aby pokrývala předmět veřejné zakázky,
- jaké ukazatele sledovat, aby bylo možné na základě vybraných dílčích kritérií zakázky hodnotit,
- jak propojit sledování předmětu veřejné zakázky, dílčí hodnotící kritéria a jejich ukazatele s principy 3E,
- jak dekomponovat kvalitu, technickou úroveň, estetické a funkční vlastnosti na kritéria, která by bylo možné vyjádřit v ukazatelích.

Pro veřejné zakázky na **dodávky** je možné zejména doporučit kritéria nejnížší nabídkové ceny, provozní náklady, návratnost nákladů, technická úroveň řešení, vliv na životní prostředí, dodací lhůty, záruční a pozáruční servis a kritérium kvality. Pro veřejné zakázky na **služby** pak především nejnížší nabídkovou cenu, kvalitu, nákladovou efektivnost, časové kritérium. Pro **stavební práce** je možné např. použít kritérium nejnížší nabídkové ceny, provozní náklady, návratnost nákladů, technickou úroveň řešení, vliv na životní prostředí, časová kritéria, estetické kritérium, kvalitu. (Ochrana, 2008)

Následující komentáře pro jednotlivá kritéria uvádí autor s odkazem na (Ochrana, 2008).

**Komentář pro kritérium „nejnížší nabídkové ceny“:** Kritérium „nejnížší nabídkové ceny“ může být použito ve dvou základních případech. V prvním, kdy se zadavatel rozhoduje hodnotit nabídky pouze podle kritéria nejnížší nabídkové ceny. V tomto případě jsou nabídky vybírány na základě kritéria hospodárnosti. Avšak zadavatel nesmí připustit, aby na úkor ceny byla vybrána nabídka nedostačující kvality. Toho zadavatel dosahuje tak, že požadavky na kvalitu a ostatní parametry vztahující se k účelu veřejné zakázky zahrnuje do technických podmínek zakázky, do zadávacích podmínek a do smlouvy.

Druhý případ použití kritéria nejnížší nabídkové ceny je takový, kdy toto kritérium je jedním z dílčích kritérií ve formě tzv. nabídkové ceny. Zadavatel je ze zákona povinen toto kritérium zahrnout mezi vážená dílčí kritéria, aby bylo vždy dosaženo hospodárnosti.

**Komentář pro kritérium „provozní náklady“:** Typickým ukazatelem tohoto kritéria jsou náklady na provoz měřené v čase, a to jak v určité periodě, tak i ve vztahu k době

životnosti. Použití tohoto kritéria zahrnuje jak princip hospodárnosti (nejnižší provozní náklady dané nabídky za dobu životnosti), tak i princip efektivnosti, kdy ukazatelem jsou např. náklady na úklid/plocha či náklady na údržbu dané jednotky.

**Komentář pro kritérium „návratnost nákladů“:** Toto kritérium se používá ke zjišťování doby, za níž budou splaceny náklady. Ve vztahu k 3E je tímto kritériem sledována efektivnost alokace zdrojů. Dané kritérium má svá omezení. Požadovaná krátká doba návratnosti může znevýhodňovat veřejné projekty s velkými přínosy, avšak s dlouhou dobou návratnosti.

**Komentář pro kritérium „technická úroveň řešení“:** Sledovaným kritériem jsou parametry projektu vyjádřené ve formě číselných údajů. Tímto kritériem sledujeme zejména účelnost vynaložených zdrojů.

**Komentář pro kritérium „technické parametry“:** Ukazatelem stupně naplnění předmětu veřejné zakázky je úroveň technických údajů. Ty jsou buď minimalizační (pro případ nákladových parametrů) nebo maximalizační (pro případ užitkových parametrů).

**Komentář pro kritérium „vliv na životní prostředí“:** Ukazatelem tohoto kritéria jsou kvantifikované dopady na životní prostředí vyjádřené tzv. negativními externalitami (stupněm hluchosti, mírou prašnosti, stupněm zamoření ovzduší exhaláty). Měříme naturální jednotky daných externalit a zpravidla je porovnáváme s cílovým stavem (v %) nebo porovnáváme údaje jednotlivých nabídek a hledáme variantu s nejlepšími, tedy minimálními negativními dopady na životní prostředí.

**Komentář pro „časové kritérium“:** Uvedené kritérium je agregovaným kritériem. Při zadávání veřejných zakázek jej uvádíme v desagregované formě, a to jako záruční servis, pozáruční servis, dodací lhůta a lhůta pro dokončení. Kritérium záručního servisu a pozáručního servisu patří mezi užitková kritéria (kritéria maximalizační). Kritérium dodací lhůty a lhůty pro dokončení jsou minimalizačními kritérii. Pro hodnocení stanovujeme časové ukazatele. Časová kritéria umožňují komplexně sledovat 3E.

**Komentář pro kritérium „estetické vlastnosti“:** Toto kritérium patří mezi kvalitativní kritéria. Hodnotícím rizikem kvalitativních kritérií je, že jejich hodnocení může být zatíženo subjektivismem. Podstatnou eliminaci subjektivismu při hodnocení nabídek je

možné dosáhnout tím, že zadavatel (hodnotící komise) sestaví pro hodnocení nabídek tabulku s deskriptorem, která popisuje jednotlivé přidělované hodnoty. Při hodnocení nabídek pak tyto hodnoty normalizujeme a násobíme příslušnou váhou dílčího hodnotícího kritéria.

***Komentář pro kritérium „kvality“:*** Toto kritérium je typickým kvalitativním kritériem s obdobnými problémy, které byly zmiňovány u kritéria „estetické vlastnosti“. Ukazatelem pro hodnocení kritéria kvality je míra uspokojení s nabízenou kvalitou. Míru uspokojení měříme na stupnici na základě použití exploračních (dotazovacích) metod na straně potenciálních uživatelů veřejné zakázky (kontrola ex ante) a na základě bezprostředních uživatelů efektů z veřejné zakázky v průběhu toku užitků, které z ní plynou (kontrola průběžná a kontrola následná, resp. audit interim a audit ex post). Pro hodnocení nabídek rovněž používáme stupnici s deskriptorem a následně údaje normalizujeme. Normalizací dosáhneme vyššího stupně objektivnosti nežli pouhým vyjádřením hodnot v procentech.

(Ochrana, 2008)

Následující tabulka uvádí výše definovaná kritéria a udává, jaké hodnotící ukazatele je možné pro tyto jednotlivá kritéria použít. Dále je v tabulce uveden vztah hodnotících ukazatelů k principům 3E a příklady předmětů typických veřejných zakázek, pro které je vhodné jednotlivá kritéria/ukazatele použít.

Tabulka 3 Vztah mezi kritérii, sledovanými ukazateli 3E a příklady typických předmětů VZ

Kritérium	Sledovaný ukazatel	Vztah sledovaného ukazatele k 3E	Příklad předmětu veřejné zakázky
Nabídková cena	Náklady na pořízení zakázky Náklady na provoz během životního cyklu	Přímo sledováno kritérium hospodárnosti. Zadavatel je povinen implicitně zahrnout kritérium účelnosti do technických podmínek zakázky a do zadávacích podmínek.	Nákup techniky s jasně definovanými parametry, záručním a pozáručním servisem
Kvalita	Míra uspokojení s nabízenou kvalitou měřená stupnicí	Sledováno kritérium účelnosti	Veřejné služby
Technická úroveň nabízeného plnění	Technické parametry	Sledováno kritérium účelnosti	Projekty
Provozní náklady	Peněžní jednotky/časová jednotka	Je ukazatelem hospodárnosti (celkové náklady na daný provoz) a ukazatelem efektivnosti (náklady na jednotku výstupu)	Akviziční (technické) systémy, náklady na služby, náklady na provoz staveb
Návratnost nákladů	Doba, kdy se vrátí vynaložené náklady	Je ukazatelem efektivnosti	Všechny druhy investic, jejichž výstupy je možné měřit peněžně (elektrárna, přehrada, dálnice)
Vliv na životní prostředí	Ukazatele zamoření ovzduší, prašnosti apod.	Sledováno kritérium účelnosti	Projekty s ekologickým dopadem
Záruční servis	Časové jednotky (maximalizační kritérium)	Sledováno kritérium hospodárnosti, efektivnosti a účelnosti	Prakticky u všech předmětů veřejných zakázek
Pozáruční servis	Časové jednotky (maximalizační kritérium)	Sledováno kritérium hospodárnosti, efektivnosti a účelnosti	
Dodací lhůta	Časové jednotky (minimalizační kritérium)	Sledováno kritérium hospodárnosti, efektivnosti a účelnosti	
Lhůta pro dokončení	Časové jednotky (maximalizační kritérium)	Sledováno kritérium hospodárnosti, efektivnosti a účelnosti	
Estetické vlastnosti	Estetický soulad měřený stupnicí projektu s historickým okolím	Sledováno kritérium účelnosti	Stavební projekty v historickém jádru města, projekty s dopady na vzhled krajiny, restaurátorské projekty, opravy budov

Zdroj: upraveno podle MMR, 2012

### 2.3 Výběr dílčích kritérií v kontextu vazby na relevantní nákladová a užitková kritéria

Po ukončení fáze definice předmětu plnění si zadavatel musí uvědomit, do jaké míry se nabídky podané v rámci zadávacího řízení mohou lišit v *provozně-nákladových* a *užitných vlastnostech* a jestli jsou tyto rozdíly relevantní z hlediska uspokojení pociťované potřeby. Na základě toho se musí rozhodnout, zda zvolit hodnotící kritérium nejnižší nabídková cena nebo ekonomická výhodnost nabídky. V druhém případě lze identifikovat tři mutace tohoto kritéria. Typy předmětu plnění veřejné zakázky z pohledu jejich vazby na výdajovou aktivitu, shrnuje následující tabulka. (Pavel, 2008)

*Tabulka 4 Typy předmětu plnění veřejné zakázky z hlediska jejich vazby na výdajovou aktivitu*

1. Veřejná zakázka slouží k zajištění části vstupů výdajové aktivity	2. Veřejná zakázka slouží k realizaci celé výdajové aktivity
a) Nakupovaný vstup může mít pouze jednu podobu a není žádoucí posuzovat nabízené statky podle jejich užitných vlastností. Spotřebovávání vstupu zároveň negeneruje dodatečné provozní náklady.	a) Předmět veřejné zakázky zajišťuje dosažení cíle výdajové aktivity. Nabízené statky se mohou lišit jak užitnými vlastnostmi, tak i provozními náklady.
b) Nakupovaný vstup může mít pouze jednu podobu a není žádoucí posuzovat nabízené statky podle jejich užitných vlastností. Nabízené statky se však mohou lišit v provozních nákladech, které jejich používáním vznikají.	
c) Nakupovaný vstup ovlivňuje svými užitnými vlastnostmi míru dosažení cíle výdajové aktivity a také může jeho používání generovat provozní náklady	

*Zdroj: Pavel, 2008*

Obecně lze říci, že kritérium *nejnižší nabídkové ceny* zajišťuje hospodárnost veřejných zakázek. Z tohoto důvodu je vhodné jeho použití u jednoduchých a standardizovaných veřejných zakázek, jejichž užitná hodnota (dle relevantní nabídky na trhu) se významně neliší a nabídková cena tudíž dostatečně vystihuje výhodnost nabídky (např. spotřební materiál, energie, **pohonné hmoty** a jiné jednorázově spotřebovávané dodávky).

Kritérium *ekonomická výhodnost nabídky* je vhodné použít v těch situacích, kdy definice předmětu plnění umožňuje, aby se nabídky od sebe lišily v *provozně-nákladových* nebo

užitkových parametrech. V této souvislosti lze hovořit o dvou podtypech kritéria ekonomická výhodnost nabídky. U nabídek, které se mohou lišit pouze v provozně-nákladových vlastnostech, je kritérium ekonomická výhodnost pouze rozšířenou formou kritéria nejnižší nabídková cena. Pokud se nabídky mohou lišit i v užitkových vlastnostech, potom je vhodné použít kritérium ekonomické výhodnosti, které je tvořeno kombinací nákladových a užitkových dílčích kritérií. (Pavel, 2008)

Rekapitulaci možných typů rozhodovacího kritéria uvádí následující tabulka.

**Tabulka 5 Volba rozhodovacího kritéria v závislosti na výdajové aktivitě**

Hodnotící kritérium	Složení (dílčí kritéria)	Vazba na 3E
Nejnižší nabídková cena	Nabídková cena	Sledování hospodárnosti
Ekonomická výhodnost nabídky	Nabídková cena, provozně-nákladová kritéria	Sledování hospodárnosti
Ekonomická výhodnost nabídky	Nabídková cena, užitková kritéria	Sledování efektivnosti
Ekonomická výhodnost nabídky	Nabídková cena, provozně-ekonomická kritéria, užitková kritéria	Sledování efektivnosti

*Zdroj: Pavel, 2008*

## 2.4 Elektronická aukce jako prostředek hodnocení nabídek

Elektronická aukce přináší moderní způsob soutěže o veřejné zakázky, jednotliví uchazeči vylepšují v reálném čase své nabídky, tak aby zvítězili nad konkurencí. Jedná se zřejmě o nejefektivnější způsob dosažení co možná nejnižší ceny zboží nebo služby.

Dle zákona může zadavatel pro hodnocení VZ použít také elektronickou aukci a to při zadávání v otevřeném řízení, užším řízení, jednacím řízení s uveřejněním nebo ve zjednodušeném podlimitním řízení. Elektronickou aukci je také možné použít pro hodnocení nabídek, jde-li o veřejné zakázky zadávané v dynamickém nákupním systému či na základě rámcové smlouvy.

*„Nabídky jsou v elektronické aukci hodnoceny automaticky systémem a pořadí nabídek je stanovováno průběžně v reálném čase a to na základě zadavatelem stanovených hodnotících kritérií, která byla vyhlášena při zahájení zadávacího řízení. Samotná*

*elektronická aukce probíhá ve virtuální aukční síni, v níž dodavatelé optimalizují své nabídky a zadavatel sleduje vývoj pořadí a hodnot kritérií.“ (E-ZAK, 2014)*

O podmínkách elektronické aukce je zadavatel povinen informovat všechny dodavatele již v zadávacích podmínkách. V souvislosti s elektronickou aukcí musí zadávací podmínky obsahovat nad rámec obecných požadavků podle § 96 odst. 4 ZVZ alespoň:

- *hodnotící kritéria* – kritéria, která budou předmětem elektronické aukce, musí být vyjádřitelná číselně. To přímo souvisí s postupem v elektronické aukci. Hodnotícím kritériem, jež bude předmětem elektronické aukce, tak může být například cena plnění, délka záruční doby, atp.,
- *omezení aukčních hodnot* – tzv. aukční hodnota musí být zadavatelem stanovena vždy (nové hodnoty nabídek uchazečů, odpovídající hodnotícím kritériím). Zadavatel určí s ohledem na předmět plnění veřejné zakázky, zda omezí aukční hodnoty (tj. maximální přípustné vylepšení aukční hodnoty, které má pro zadavatele ještě význam) pro jednotlivá kola aukce. Což může být přínosné v případě, kdy by další nové aukční hodnoty zadavateli již nepřinášely potřebný užitek,
- *informace, které budou uchazečům v průběhu elektronické aukce poskytnuty* – zadavatel je povinen přesně specifikovat, zda bude uchazeče v průběhu elektronické aukce informovat např. o aukčních hodnotách nejúspěšnějšího uchazeče, o celkovém pořadí atp.,
- *informace týkající se postupu při elektronické aukci* – zadavatel je povinen stanovit, jakým způsobem bude elektronická aukce probíhat, tedy například kolik bude mít kol, způsob předkládání nových aukčních hodnot, informace o způsobu ukončení jednotlivých kol či elektronické aukce atp.,
- *podmínky podávání nových aukčních hodnot* – zadavatel je povinen rovněž stanovit základní podmínky pro podávání nových aukčních hodnot uchazeči, tedy například minimální hodnoty, o které lze vylepšit aukční hodnotu, dobu, kdy může k navýšení aukční hodnoty dojít atd.

- *informace o elektronických prostředcích* – zadavatel je povinen stanovit minimální požadavky na technické vybavení uchazečů tak, aby byl zajištěn co nejhladší průběh aukce, adresu, na které bude elektronická aukce probíhat, jakož i jiné technické podmínky pro realizaci a účast elektronické aukce (např. způsob přihlášení uchazeče do prostředí zadavatele, v němž aukce bude probíhat, proces identifikace či autorizace).

### **Průběh elektronické aukce**

Bez přítomnosti uchazečů proběhne standardní otevírání obálek a předběžné hodnocení nabídek, zakončené vypracováním zprávy o posouzení a hodnocení nabídek. Zadavatel je povinen zajistit utajení totožnosti účastníků elektronické aukce, uchazeči však mají právo nahlédnout do části protokolu, kde budou uvedeny nabízené hodnoty.

Zahájení elektronické aukce dochází výzvou k podání nových aukčních hodnot, zaslané všem nevyřazeným uchazečům elektronickými prostředky.

Bude-li základním hodnotícím kritériem ekonomická výhodnost nabídky, je zadavatel povinen uvést ve výzvě k podání nových aukčních hodnot též

- výsledek předběžného hodnocení nabídky příslušného uchazeče;
- *matematický vzorec* – zadavatel je povinen stanovit též matematický vzorec, na základě kterého bude docházet k automatickému určení změn v pořadí uchazečů, a to na základě nových aukčních hodnot, které budou předloženy uchazeči. Tento matematický vzorec musí zahrnovat všechna dílčí hodnotící kritéria uvedená již ve výzvě či oznámení o zahájení zadávacího řízení a mechanismus přepočtu bude určen v závislosti na procentuálních vahách jednotlivých kritérií.

Vlastní elektronická aukce probíhá jednokolově či ve více kolech, jejichž počet byl stanoven zadavatelem. Elektronická aukce nesmí být nikdy zahájena dříve než 2 pracovní dny po odeslání všech výzev.

Po ukončení elektronické aukce je stanoveno pořadí uchazečů s ohledem na hodnotící kritéria, která byla soutěžena prostřednictvím elektronické aukce.



### 3 Charakteristika podniků

V první části se tato kapitola věnuje vymezení oboru a jeho specifikům, ve kterém zkoumané podniky působí. Poté autor přistupuje k samotnému představení jednotlivých podniků. Větší pozornost věnuje autor společnosti Plzeňské městské dopravní podniky, a.s. (dále též „PMDP“), jakožto hlavnímu subjektu zájmu. Stručně budou charakterizovány ale také podniky, jejichž přístup k danému problému bude hodnocen ve vztahu k řešení u PMDP, tedy společnosti Dopravní podnik města Brna, a.s. (dále též „DPMB“), Dopravní podnik Ostrava (dále též „DPO“) a Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s. (dále též „DPKV“).

#### 3.1 Veřejná doprava a městská hromadná doprava

Je zřejmé, že bude řeč o podnicích, které zabezpečují dopravní obslužnost na území svých měst a podílejí se tedy na veřejné dopravě. Veřejná doprava má řadu specifik, kterým je potřeba porozumět s ohledem na další výklad.

##### Veřejná osobní doprava

Veřejná doprava je doprava provozovaná za předem určených a vyhlášených přepravních a tarifních podmínek a přístupná každému zájemci. Veřejnou dopravou může být jak doprava objednaná nebo financovaná veřejnými subjekty (stát, kraj, obec), tak doprava, jejíž provoz je plně hrazen z jízdného nebo dotován soukromým subjektem (dále se autor omezuje především na vymezení veřejné dopravy dotované). Zákon č. 194/2010 o veřejných službách v přepravě cestujících upravuje postup státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou. Veřejná doprava má velký význam pro společnost, ale na řadu dopravních služeb potřebuje vnější příspěvky, označované jako kompenzace, vyrovnávací platby. Kompenzace se v případě výkonů realizovaných v rámci objednávky veřejných subjektů provádí formou úhrady takzvané prokazatelné ztráty, do níž je započítán i přiměřený zisk dopravce.

Dopravní obslužností se rozumí: „zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům státní správy a samosprávy, k soudům, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k

*uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu“ (Návrh Zákona č. 294/2010 o veřejných službách v přepravě cestujících § 2).*

Objednatelem dopravní obslužnosti může být:

- **Stát** - zajišťuje dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter.
- **Kraj** - zajišťuje dopravní obslužnost (veřejnou drážní a linkovou dopravou) ve svém územním obvodu a se souhlasem jiného kraje v jeho územním obvodu.
- **Obec** - zajišťuje dopravní obslužnost (veřejnou drážní a linkovou dopravou) ve svém územním obvodu nad rámec dopravní obslužnosti území kraje.

### **Městská hromadná doprava**

*„Městská hromadná doprava (obecně též „MHD“) je systém linek osobní veřejné dopravy určených k zajišťování dopravní obsluhy na území města hromadnými dopravními prostředky“ (Wikipedia, 2013). Města obvykle mívají vlastní integrovaný dopravní systém (buď pro samotné území města, nebo i pro jeho okolí), v němž platí jednotné přepravní a tarifní podmínky, a provoz linek MHD je dotován městem jednotným způsobem.*

Městskou hromadnou dopravu obvykle z větší části dotuje město. Tržby z jízdného obvykle pokryjí čtvrtinu až polovinu nákladů. Ve větších městech zpravidla dominantním dopravcem je dopravní podnik, v němž výhradní nebo rozhodující majetkovou účast má samo město, to platí i v případě námi zkoumaných subjektů.

### **3.2 Plzeňské městské dopravní podniky**

Plzeňské městské dopravní podniky, a.s., jsou provozovatelem městské veřejné dopravy na území města Plzně a v jeho blízkém okolí.

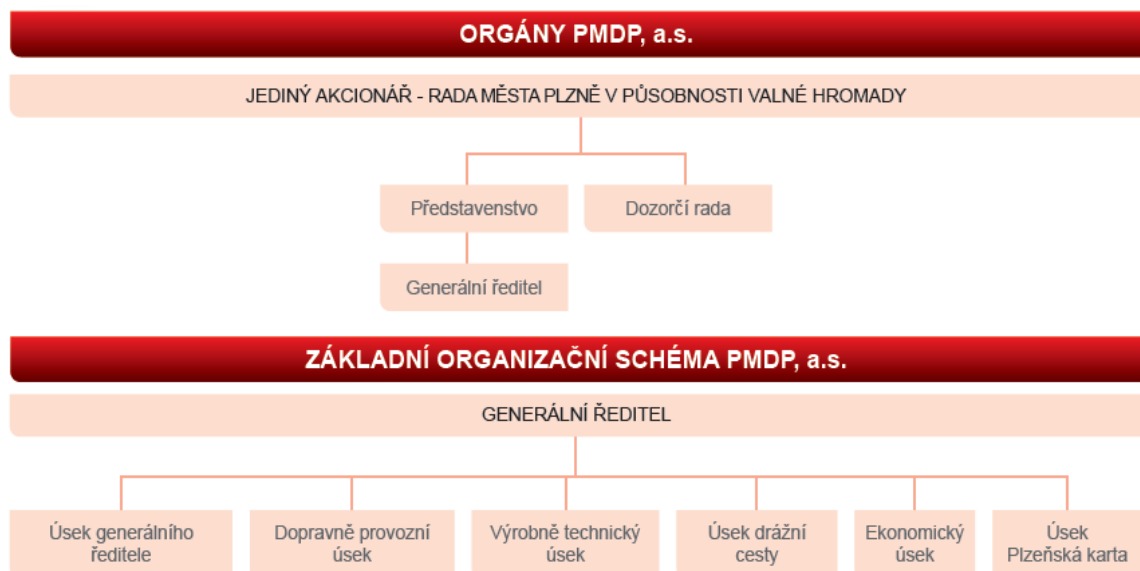
Hlavní a nejdůležitější činností společnosti je provozování městské veřejné dopravy v Plzni. Doprava je zajišťována autobusy, trolejbusy i tramvajemi - je rychlá, ekologická a dostupná pro velký počet cestujících s možností rychlého odbavení, **171 tisícům obyvatel** slouží hustá síť 42 linek. I další služby, které společnost nabízí, úzce souvisí s dopravou,

jsou to mimo jiné: výstavba horního vedení drážních cest, dodávky a provozování elektronického odbavovacího a rezervačního systému, provozování veřejné dopravy v přílehlém okolí Plzně, provozování autoškoly, mytí vozů, opravy dopravních prostředků včetně lakování a další. (PMDP, 2012)

### *Základní údaje o společnosti*

<b>Obchodní jméno společnosti:</b>	Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.
<b>Sídlo:</b>	Denisovo nábřeží č. p. 920/12, 303 23 Plzeň
<b>IČ:</b>	25220683
<b>DIČ:</b>	CZ25220683
<b>Datum založení:</b>	1. květen 1998
<b>Právní forma:</b>	akciová společnost
<b>Základní kapitál zapsaný k 31. 12. 2012:</b>	1 015 014 000 Kč
<b>Zakladatel:</b>	Statutární město Plzeň
<b>Majetková účast města Plzně:</b>	100 %

*Obrázek 3 Organizační struktura PMDP*














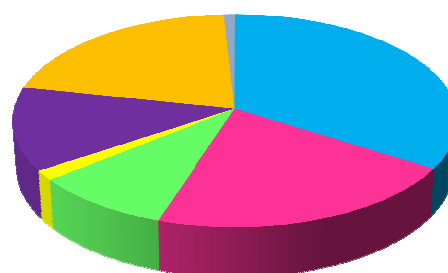
*Zdroj: Výroční zpráva PMDP, 2012*

### Struktura majetku, výnosů a nákladů PMDP 2012

V následujících tabulkách a na obrázcích je uvedena jednak struktura majetku a jednak struktura výnosů a nákladů plzeňského dopravního podniku, tak jak uvádí účetní výkazy podniku za rok 2012.

**Tabulka 6 Struktura majetku**







		tis. Kč	
	Tramvaje	34,0%	620 149
	Trolejbusy	21,0%	382 742
	Autobusy	9,1%	166 110
	Ostatní dopravní prostředky	1,5%	27 253
	Stroje	12,6%	230 451
	Budovy, pozemky	20,8%	379 317
	Nehmotný majetek	0,8%	15 107
	Goodwill	0,0%	140
	Drobný DHM	0,0%	457
	Ostatní majetek - inventář	0,0%	561
	Celková hodnota majetku	100,0%	1 822 287

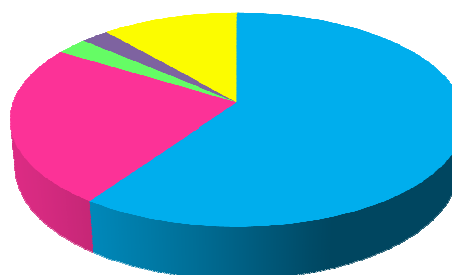


Zdroj: Výroční zpráva PMDP, 2012

Dopravní prostředky se v součtu podílejí téměř 70 % na celkové struktuře dlouhodobého majetku společnosti. Další významné položky jsou budovy a pozemky, které tvoří téměř 21 % majetku, stroje se podílejí přibližně 12,5 %.

**Tabulka 7 Struktura výnosů**









		tis. Kč	
	Kompenzace (ÚPZ)	59,7%	742 868
	Tržby z MHD - jízdné	24,1%	300 097
	Pokuty za neoprávněnou jízdu MHD vzniklé v r. 2012	2,6%	32 244
	Podnikatelská činnost	2,3%	28 712
	Ostatní výnosy	11,3%	141 242
	Celkem výnosy	100,0%	1 245 163

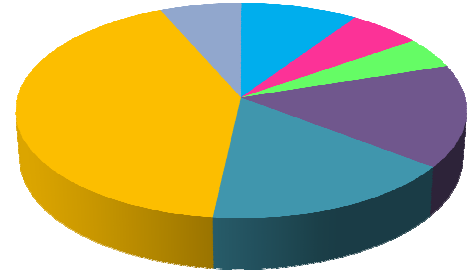


Zdroj: Výroční zpráva PMDP, 2012

Téměř 60 % všech výnosů tvoří v podniku kompenzace z jízdného, vlastní tržby z MHD se podílely na výnosech z 24 %. Na pokutách za neoprávněnou jízdu v MHD vybral podnik v roce 2012 přes 32 mil. Kč.

**Tabulka 8 Struktura nákladů**

		tis. Kč	
	Materiál celkem	9,4%	109 575
	<b>Nafta - MHD</b>	<b>5,9%</b>	<b>68 199</b>
	Trakční proud	4,7%	54 917
	Služby	15,4%	178 643
	Odpisy	16,3%	189 821
	Osobní náklady	41,7%	484 334
	Ostatní náklady	6,5%	75 947
	Celkem náklady	100,0%	1 161 436



Zdroj: Výroční zpráva PMDP, 2012

S ohledem na zkoumaný problém, nás velmi zajímají náklady vynaložené na nákup motorové nafty, ty v roce 2012 tvořily v podniku téměř 68,2 mil. Kč., což bylo téměř 6 % všech nákladů a přesáhli tak i podíl nákladů na trakční proud.

### 3.3 Dopravní podnik města Brna

Dopravní podnik města Brna, a.s. (DPMB) je akciová společnost, která je hlavním dopravcem v městské hromadné dopravě na území statutárního města Brna. Jejím jediným akcionářem je město Brno. Všechny provozované linky (vyjma lodní dopravy) jsou zapojeny do Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje, jehož jádro vzniklo v roce 2004 právě v Brně a okolí.

V roce 2013 provozoval Dopravní podnik města Brna dopravu na 11 tramvajových, 53 městských autobusových (z toho 36 běžných denních, 2 určených primárně pro tělesně postižené, 4 školních, jedné bezplatné k nákupnímu centru Avion a 10 nočních) a 13 trolejbusových linkách v Brně a jeho nejbližším okolí. Rovněž je provozovatelem jedné linky lodní dopravy na Brněnské přehradě a dvou sezónních historických linek (též nostalgických, jedna tramvajová, jedna trolejbusová). Některé městské linky zajížděly i do okolních měst (Kuřim, Modřice a Šlapanice) a obcí (Bílovice nad Svitavou, Česká, Kobylnice, Lelekovice, Prace, Sokolnice a Vranov). Příměstská autobusová doprava (regionální linky IDS JMK) zajišťovaná DPMB obsluhovala několik dalších obcí (např. Hvozdec, Veverskou Bítýšku nebo Ostopovice). (DPMB, 2014)

***Základní údaje o společnosti***

<b>Obchodní jméno společnosti:</b>	Dopravní podnik města Brna, a. s
<b>Sídlo:</b>	Brno, Hlinky 151, 656 46 Brno-město
<b>IČ:</b>	25508881
<b>DIČ:</b>	CZ25508881
<b>Datum založení:</b>	1. leden 1998
<b>Právní forma:</b>	akciová společnost
<b>Základní kapitál zapsaný k 31. 12. 2012:</b>	4 432 317 860 Kč
<b>Zakladatel:</b>	Statutární město Brno
<b>Majetková účast města Brno:</b>	100 %

**3.5 Dopravní podnik Ostrava**

Dopravní podnik Ostrava a.s. je společnost zajišťující provoz městské hromadné dopravy v Ostravě. Provozuje síť autobusových, tramvajových a trolejbusových linek, které jsou zahrnuty do Ostravského dopravního integrovaného systému. Dopravní podniky města Ostravy vznikly roku 1949 spojením původní Společnosti moravských místních drah (tramvaje v Ostravě), Zemských drah (úzkorozchodné dráhy na Ostravsku, Karvinsku a Bohumínsku), Místní dráhy Ostrava – Karviná. Roku 1953 se k němu připojily ještě Vítkovické závodní dráhy (provoz dráhy ve Vítkovicích a Zábřehu). Dnes je DPO akciová společnost 100% vlastněná statutárním městem Ostravou. (DPO, 2014)

***Základní údaje o společnosti***

<b>Obchodní jméno společnosti:</b>	Dopravní podnik Ostrava a.s.
<b>Sídlo:</b>	Poděbradova 494/2, 701 71 Ostrava – Moravská Ostrava,
<b>IČ:</b>	61974757
<b>DIČ:</b>	CZ61974757
<b>Datum založení:</b>	19. října 1995
<b>Právní forma:</b>	akciová společnost
<b>Základní kapitál zapsaný k 31. 12. 2012:</b>	3 327 648 000 Kč
<b>Zakladatel:</b>	Statutární město Ostrava
<b>Majetková účast města Ostrava:</b>	100 %

### 3.4 Dopravní podnik Karlovy Vary

Dopravní podnik Karlovy Vary, a. s. je tradičním provozovatelem hromadné dopravy v Karlových Varech. Provozuje pravidelné autobusové městské linky, zvláštní linky i příměstské linky během denního i nočního provozu. Specifikem karlovarské hromadné dopravy je provoz lanové dráhy z Divadelního náměstí k hotelu Imperial a od Grandhotelu Pupp k rozhledně Diana. Dopravní podnik Karlovy Vary, a. s. nabízí široké veřejnosti také další služby spojené převážně s dopravou. K využití se vám nabízí reklamní služby, opravárenství, prodej pohonných hmot, lakovna, mycí linka a další. (DPKV, 2014)

#### *Základní údaje o společnosti*

<b>Obchodní jméno společnosti:</b>	Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s.
<b>Sídlo:</b>	Sportovní 656/1, 360 09 Karlovy Vary
<b>IČ:</b>	48364282
<b>DIČ:</b>	CZ48364282
<b>Datum založení:</b>	1. květen 1993
<b>Právní forma:</b>	akciová společnost
<b>Základní kapitál zapsaný k 31. 12. 2012:</b>	78 200 000 Kč
<b>Zakladatel:</b>	Fond národního majetku
<b>Majetková účast města Karlovy Vary:</b>	100 %

### 3.6 Srovnání podniků

Pro další úvahy uvádí autor porovnání jednotlivých podniků z hlediska dopravních výkonů, přepravních výkonů, vozového parku a počtu zaměstnanců. Dále uvádí autor také výši kompenzací jízdného a výsledky hospodaření za rok 2012 jednotlivých podniků. Toto porovnání je přehledně zpracováno v následujících třech tabulkách. Uvedené údaje vychází z výročních zpráv jednotlivých podniků a z výroční zprávy Sdružení dopravních podniků ČR (SDP) za rok 2012.

Tabulka 9 Dopravní výkony

Dopravní podnik	tramvaje		trolejbusy		autobusy		celkem	
	počet vozů	ujeté vkm v tis.	počet vozů	ujeté vkm v tis.	počet vozů	ujeté vkm v tis.	počet vozů	ujeté vkm v tis.
Plzeň	122	5 508	88	4 261	<b>113</b>	<b>5 333</b>	323	15 102
Brno	309	15 020	151	6 316	<b>298</b>	<b>16 782</b>	758	38 118
Karlovy Vary					<b>67</b>	<b>2 624</b>	67	2 624
Ostrava	273	13 519	62	3 064	<b>297</b>	<b>17 190</b>	632	33 773

Zdroj: Upraveno podle Výroční zpráva SDP 2012

Co se týče vozového parku, disponují podniky, kromě karlovarského, tramvajemi, trolejbusy i autobusy. Z pohledu zkoumaného problému jsou velmi důležité především informace ohledně počtu ujetých vozokilometrů (počet kilometrů, které ujede dané vozidlo) autobusy, protože odráží poptávku jednotlivých podniků po naftě. Pohled do příslušné tabulky ukazuje, že autobusy ostravské a brněnské MHD v roce 2012 ujely podobný počet kilometrů, což bylo více než trojnásobek toho, co autobusy plzeňské MHD. Nejmenší počet ujetých kilometrů potom připadá DPKV.

Tabulka 10 Vozový park – autobusy

Dopravní podnik	autobusů celkem	nízko podlažních	2nápravových	3 nápravových bez kloubu	3 nápravových s kloubem	průměrné stáří
Plzeň	<b>113</b>	94	76	17	20	9
Brno	<b>298</b>	122	211		87	9,4
Karlovy Vary	<b>67</b>	42	17		8	7,7
Ostrava	<b>297</b>	156	216	30	51	8,8

Zdroj: Zdroj: Upraveno podle Výroční zpráva SDP 2012

Objem ujetých kilometrů poté samozřejmě odráží požadavky na počet vozů. Brno i Ostrava disponují bezmála 300 autobusy, Plzeň operuje se 113 autobusy a K. Vary s 67. Nejmodernější park autobusů potom má DPKV s průměrným stářím autobusů 7,7 let, naopak nejstarší autobusy mají v Brně.



**Tabulka 11 Přepravní výkony, kompenzace nákladu, počet zaměstnanců, VH**

Dopravní podnik	přeprav. osoby (tis. osob)	tržby (v tis. Kč)	kompenzace z nákladů (%)	počet zaměstnanců/z toho řidičů	VH za běžnou činnost (v tis. Kč)
Plzeň	99 154	300 097	63	1 030 / 570	68 961
Brno	352 052	994 040	65	2 727 / 1 375	181 034
Karlovy Vary	13 436	65 174	52	260 / 148	211
Ostrava	96 389	519 783	63	2 008 / 1 026	949

Zdroj: Zdroj: Upraveno podle Výroční zpráva SDP 2012

Jasně nejvíce osob přepravil DPMB, více jak 350 mil. Kupodivu PMDP převezly o téměř 3 mil. osob více než DPO, s tím že vozy ostravského podniku najely více jak dvojnásobek km než vozy plzeňského podniku a nehledě na to, že Ostrava má přibližně o 130 00 obyvatel více.

Ze samotné velikosti měst a počtu jejich obyvatel a tudíž i dopravní obslužnosti, které musejí dopravní podniky obsloužit, a konečně i z uvedeného srovnání, vyplývá, že DPMB a DPO jsou ze jmenovaných podniků největší. PMDP se nacházejí někde mezi těmito největšími podniky a DPKV, který je jasně nejmenším ze zkoumaných podniků.

## 4 Představení zkoumaného problému

Jak už bylo řečeno v úvodu, hlavním cílem práce je ověřit efektivnost nákupu motorové nafty ve společnosti Plzeňské městské dopravní podniky. Jak jsme objasnili výše, podnik dle zákona o veřejných zakázkách naplňuje podstatu zadavatele veřejné zakázky a jako takový, musí tedy postupovat při zajištění nafty pro své vozy dle tohoto zákona. V této kapitole bude čtenář seznámen s detaily Veřejné zakázky na dodávky motorové nafty zadané v roce 2013 podnikem PMDP. Představeny budou též způsoby nákupu nafty u Dopravního podniku města Brna, Dopravního podniku Ostrava a Dopravního podniku Karlovy Vary.

### 4.1 Nákup motorové nafty, jakožto předmět veřejné zakázky

Nákup motorové nafty je z pohledu dělení VZ podle předmětu, veřejnou zakázkou na dodávky. Plnění předmětu veřejné zakázky na dodávky nafty má řadu specifíků, jednak jedná se o plnění, jejichž (jednotková) cena v průběhu účetního značně fluktuuje (nelze ji tedy dopředu určit). Dále zadavatel pořizuje tyto dodávky opakovaně a dodávky jsou pořizovány podle aktuálních potřeb zadavatele (např. týdenní dodávky).

Při nákupu tohoto statku v rámci ZVZ je tedy značně obtížné stanovit předpokládanou hodnotu veřejné zakázky a vůbec rozhodnout, zda půjde o jedinou veřejnou zakázku či několik samostatných veřejných zakázek.

Při určování toho, zda se jedná o jednu či více veřejných zakázek, nám ZVZ nedává jasné vodítko, je možné proto vycházet např. z rozhodnutí Nejvyššího správního soudu (2010), podle něhož, jde-li o plnění, jež má být ve prospěch zadavatele podle předmětu veřejné zakázky uskutečňováno, svým *charakterem totožné či obdobné*, pak jde o plnění stejného nebo srovnatelného druhu, a tedy o plnění, které je *jedinou veřejnou zakázkou*.

Pokud budeme uvažovat problematiku stanovení výše předpokládané hodnoty, můžeme se odkázat na ustanovení ZVZ § 13 odst. 8: „*Při stanovení předpokládané hodnoty je zadavatel povinen sečíst předpokládané hodnoty obdobných, spolu souvisejících dodávek či služeb, které hodlá pořídít v průběhu účetního období. To neplatí pro dodávky nebo služby, jejichž jednotková cena je v průběhu účetního období proměnlivá a zadavatel tyto dodávky nebo služby pořizuje opakovaně podle svých aktuálních potřeb.*“ Tato výjimka se dle

Metodiky MMR k ZVZ (2013) týká např. pořizování potravin, jízdenek či letenek, **pohonných hmot** nebo léků. Z výše uvedeného tedy vyplývá, že zadavatel může ke každému jednotlivému nákupu nafty přistupovat, jako k jedinečné veřejné zakázce.

Pokud zadavatel využije výše zmíněného ustanovení a nebude sčítat hodnoty jednotlivých dodávek a nedosáhne tak ani limitu pro podlimitní VZ (Tabulka 1 Finanční limity), je oprávněn využít zákonné výjimky (§ 18 odst. 5) stanovené pro veřejné zakázky malého rozsahu. Tyto veřejné zakázky je zadavatel oprávněn zadávat mimo režim ZVZ.

Sektorový zadavatele (případ zkoumaných podniků) je dokonce oprávněn zadávat mimo režim ZVZ i podlimitní VZ, pokud jsou v souvislosti s výkonem relevantní činnosti. A postupuje tedy podle ZVZ *pouze v případě nadlimitních veřejných zakázek*.

Avšak i v případě postupu mimo režim ZVZ musejí zadavatelé postupovat v souladu se zásadami transparentnosti, rovného zacházení, jakož i v souladu se zákazem diskriminace.

Na druhé straně, jelikož tedy při nákupu nafty obvykle dochází k opakovaným dodávkám s obdobným plněním co do objemu a ceny, může zadavatel též uzavřít s dodavatelem/dodavatelem rámcovou smlouvu podle ZVZ. V případě rámcových smluv je předpokládanou hodnotou maximální předpokládaná hodnota všech veřejných zakázek, které mají být zadány za dobu trvání rámcové smlouvy. Autor považuje tuto možnost za efektivnější, pokud uvažujeme, že rámcová smlouva je uzavírána na delší časové období, dá se předpokládat dosažení lepší vysoutěžené ceny, obchodních podmínek, lepší záruky kvality a zajištění dodávek a ulehčení administrace.

Při pořizování opakujícího se a trvajících plnění je žádoucí aby zadavatel primárně do smlouvy zanesl mechanismus, kterým prováže nabídkovou cenu vítězného uchazeče (např. jednotkovou cenu) se skutečnostmi, které mají vliv na cenu předmětu plnění.

#### **4.2 Vymezení nákupu motorové nafty u PMDP**

Jak už bylo řečeno výše, nákup motorové nafty se uskutečňuje v Plzeňských městských dopravních podnicích prostřednictvím veřejné zakázky. Jelikož se autor při zkoumání problému zabývá rokem 2013, bude dále popsána VZ vypsaná právě pro tento rok. Autor při vymezení této VZ vychází ze Zadávací dokumentace k této zakázce (2012) a z návrhu Kupní smlouvy (2012).

Tato veřejná zakázka je zadávána v jednacím řízení s uveřejněním. Zadavatel, tedy Plzeňské městské dopravní podniky, a.s., je sektorovým zadavatelem vykonávajícím činnost související s poskytováním a provozováním dopravní sítě (městské hromadné dopravy) na území Města Plzně a jeho příměstských oblastí.

Předmětem plnění veřejné zakázky je dodávka motorové nafty dle ČSN EN 590 (norma kvality nafty), dodávané v odpovídající kvalitě v závislosti na ročním období a klimatických podmínkách.

Přepokládané množství odebrané nafty cca 2 800 000 litrů za dané období. Týdenní objem dodávek se přepokládá cca 55 000 litrů. Zadavatel není povinen toto množství odebrat.

Jedná se tedy o nadlimitní veřejnou zakázku na dodávky. Smlouva se uzavírá na dobu určitou od 1.1.2013 do 31.12.2013. Místem plnění je čerpací stanice v areálu vozovny autobusů kupujícího – Cukrovarská 19, Plzeň.

Uchazeč je povinen splnit základní kvalifikační a profesní předpoklady, tak jak ukládá zákon o veřejných zakázkách.

Technické kvalifikační předpoklady splní uchazeč, který předloží minimálně 2 reference významných dodávek realizovaných uchazečem v posledních 3 letech. Za významnou se rozumí dodávka, jejíž rozsah činí alespoň 50 mil. Kč bez DPH za jeden rok.

### **4.2.1 Nabídková cena, hodnotící kritéria**

Uchazeč stanoví **nabídkovou cenu hodnoty marže v USD** (Us American Dollar – 1 americký dolar). Marže v USD bude konstantní po celou dobu platnosti uzavřené smlouvy. V této položce je obsažena i cena za dopravu na místo určení, poplatek za plnění a cena biosložky přidávané do nafty, včetně ceny za službu spojenou se zajištěním příměsí biosložky (v této službě je obsaženo převzetí rizika se splněním zákonného limitu, laboratorní činnost, administrativní a evidenční činnost a vlastní mísení).

**Základním hodnotícím kritériem** pro zadání veřejné zakázky je nejnižší nabídková cena. Nejnižší nabídkovou cenou se rozumí **nejnižší hodnota marže** v USD za 1 tunu nafty bez DPH.

**Kupní cena** dodávek nafty je vždy stanovena jako násobek skutečně dodaného množství (litrů) nafty přepočteného na 15 °C a ceny za 1 litr nafty v Kč bez DPH. Výše kupní ceny za 1 litr nafty bez DPH se určuje dle **kalkulačního vzorce**. Tento vzorec je podrobně rozebrán v kapitole 6.1.

#### **4.2.2 Hodnocení nabídek a pravidla jednání o nabídkách**

Po posouzení nabídek uchazečů z pohledu zákonného splnění požadavků a splnění požadavků uvedených v zadávací dokumentaci, provede zadavatel předběžné hodnocení nabídek.

Pořadí uchazečů je stanoveno podle výše hodnoty marže za dodávku 1 tuny nafty v USD bez DPH sestupně, a to od nejnižší nabídkové hodnoty marže až po nejvyšší nabídkovou cenu (hodnotu marže).

Na základě výsledku předběžného hodnocení nabídek omezí zadavatel počet uchazečů. Tento omezený počet uchazečů (maximálně pět) s nejvýhodnějšími nabídkami bude vyzváno k dalšímu jednání o nabídkách, zadavatel v písemné výzvě uvede výsledek předběžného hodnocení nabídek.

O nabídkách omezeného počtu uchazečů se provede dvoukolové ústní jednání s postupným omezením počtu uchazečů. Každé kolo jednání se uskuteční vždy v jeden den, jednání bude vždy s každým uchazečem zvlášť. Pořadí v jakém budou uchazeči zváni, bude stanoveno na základě předběžného hodnocení nabídek, a to od nabídky nejméně výhodné.

Po ukončení prvního kola zadavatel opětovně předběžně posoudí nabídky uchazečů a sestaví nové předběžné pořadí nabídek a předloží jej všem dotčeným uchazečům. Druhého kola se zúčastní pouze 3 uchazeči, jejichž nabídky budou po prvním kole nejvýhodnější. Pořadí uchazečů v jakém s nimi bude v rámci druhého kola jednání, se stanoví obdobným způsobem jako v předchozím kole, rozhodující je tentokrát výsledek hodnocení prvního kola. Vítězem výběrového řízení se stává uchazeč, který nabídne ve druhém kole nižší cenu (marži).

Vítězným uchazečem výše popsaného výběrového řízení na dodávky nafty pro rok 2013 se stal podnik Petrol Plzen, spol. s.r.o., s vítěznou nabídkovou marží ve výši **72,49 dolarů** za 1 tunu motorové nafty.

### 4.3 Vymezení nákupu motorové nafty u DPMB

Dopravní podnik města Brna nakupuje naftu na základě uzavřené smlouvy podle zákona o veřejných zakázkách. Autor při vymezení této VZ vychází ze Zadávací dokumentace k této zakázce (2011) a z návrhu Rámcové smlouvy (2011).

Veřejná zakázka je zadávána formou otevřeného řízení, předmětem veřejné zakázky je **uzavření rámcové smlouvy** s uchazeči, kteří na základě výzev k podání nabídky (a následných objednávek) budou pro zadavatele zajišťovat dodávky motorové nafty dle EN 590 v letech 2012 - 2016. Místem plnění jsou nádrže dle objednávek zadavatele umístěné v provozovnách zadavatele Brno Medlánky a Brno Slatina.

Zadavatel předpokládá odběr motorové nafty v následujících objemech cca: 165 000 litrů za 1 týden, 8 900 000 litrů za 1 rok a 44 500 000 litrů za 5 let. Předpokládaná celková hodnota veřejné zakázky činí 1 200 420 000,- Kč za 5 let.

#### 4.3.1 Požadavky na způsob zpracování nabídkové ceny

Motorová nafta bude nakupována na základě jednotlivých výzev k podání nabídky a následných objednávek zadavatele. Ve výzvách k jednání bude upřesněno zejména požadované množství motorové nafty a požadované datum plnění. Na základě výzvy zadavatele k podání nabídek bude dodavatel pravidelně předkládat zadavateli nabídku na požadované období s uvedením ceny. Kupní cena uvedená v nabídce bude platná vždy po celou požadovanou dobu uvedenou ve výzvě. Předloženou nabídkovou cenu nebude již poté možné nijak navyšovat. Kupní cena bude uvedena za 1 litr zboží a bude obsahovat veškeré náklady spojené s dodávkou zboží (zejména dopravu, stáčecí poplatek, spotřební daň, apod.) Kupní cena bude uvedena bez daně z přidané hodnoty (DPH).

V případě prodlení prodávajícího s dodáním zboží je kupující oprávněn požadovat zaplacení smluvní pokuty ve výši ..xxx... (hodnotu této pokuty zadá uchazeč, minimálně však 10.000) Kč za každou započatou hodinu prodlení.

Pro účely vyhodnocení nabídek dodavatelů v rámci dílčího kritéria „výše celkové nabídkové ceny za 5 let“ v Kč bez DPH zadavatel požaduje, aby dodavatel vyplnil příložený cenový list. Dodavatel v cenovém listě uvede nabídkovou cenu v Kč za 1 litr. Dodavatel současně uvede v cenovém listě nabídkovou cenu za dodávku týdenního

množství zboží, za dodávku ročního množství zboží a celkovou cenu za předpokládanou pětiletou dodávku zboží.

#### 4.3.2 Kritérium pro zadání veřejné zakázky, způsob hodnocení nabídek

Nabídky budou hodnoceny dle kritéria ekonomické výhodnosti, a to na základě těchto dílčích kritérií:

- a) výše celkové nabídkové ceny dodávek za 5 let v Kč bez DPH ..... s váhou 70 %
- b) výše smluvní pokuty za nesplnění lhůty dodávky v Kč ..... s váhou 30 %

Pro hodnocení nabídek bude použita bodovací stupnice v rozsahu 0 až 100 k přidělení bodů každému dílčímu kritériu. Každé jednotlivé nabídce je dle dílčího kritéria přidělena bodová hodnota, která odráží úspěšnost předmětné nabídky v rámci dílčího kritéria.

Přidělená bodová hodnota bude vynásobena vahou daného dílčího kritéria (výsledkem budou tzv. přiřazené body).

- Nejnižší nabízená hodnota u kritéria „výše celkové nabídkové ceny dodávek za 5 let“ je považována za nejvýhodnější. Vyhodnocení proběhne podle následujícího vzorce:

přidělené body kritéria = 100 x (nejnižší nabídka/hodnocená nabídka)

**přiřazené body kritéria** = přidělené body kritéria x váha kritéria /100

- Nejvyšší nabízená hodnota u kritéria dle čl. „výše smluvní pokuty za nesplnění lhůty dodávky“ je považována za nejvýhodnější. Vyhodnocení proběhne podle následujícího vzorce:

přidělené body kritéria = 100 x (hodnocená nabídka/ nejvyšší nabídka)

**přiřazené body kritéria** = přidělené body kritéria x váha kritéria /100

- Všechny výsledné hodnoty přiřazených bodů budou **sečteny**. Bude stanoveno pořadí nabídek. Nejvhodnější je pak ta nabídka, která získala nejvíce bodů.

Zadavatel uzavře jedinou rámcovou smlouvu s maximálně 15 dodavateli, kteří se v hodnocení nabídek dle uvedených hodnotících kritérií umístí na prvním až patnáctém místě. Nebude-li zadavatel schopen vybrat takový počet uchazečů u důvodu, že nebyl podán dostatečný počet nabídek nebo tyto nabídky nesplnily požadavky stanovené zákonem či zadavatelem nebo dostatečný počet uchazečů neprokázal splnění kvalifikace v

požadovaném rozsahu, může zadavatel uzavřít rámcovou smlouvu pouze s těmi uchazeči, kteří tyto požadavky splnili.

Vítěznými uchazeči, s kterými DPMB uzavřel rámcovou, smlouvu jsou: ČEPRO, a.s., OMV Česká republika, s.r.o., Popilka spol. s r.o., Slovnaft Česká republika, spol. s r.o.

#### **4.4 Vymezení nákupu motorové nafty u DPO**

Dopravní podnik Ostrava soutěží nákup nafty v e-Aukcích přes Systém sdružených nákupů Ostrava (Nákupní portál Ostrava). Dopravní podnik Ostrava zadává poptávkové řízení na dodávky motorové nafty s elektronickou aukcí společně s podnikem OZO Ostrava s.r.o. a dalšími sdruženými komerčními subjekty. Tyto zadavatele v řízení společně zastupuje společnost eCENTRE a.s., která je provozovatelem Nákupního portálu Ostrava. Každý podnik však vystupuje svým jménem a na vlastní účet. Dalším specifikem je, že každá jednotlivá dodávka je soutěžena zvlášť.

Velkou výhodou je, že díky Nákupnímu portálu Ostrava mohou za výhodnější ceny nakupovat naftu i další organizace města Ostravy, jako například ZOO Ostrava, Městská nemocnice Ostrava či Magistrát města.

Poptávkové řízení Dopravního podniku Ostrava probíhá v režimu pro zakázky malého rozsahu a je v souladu s ustanovením § 6 zákona o veřejných zakázkách. Předmětem plnění jsou tedy dodávky motorové nafty se zaručenou filtrovatelností v závislosti na ročním období a klimatických podmínkách v kvalitě podle ČSN EN 590 v dílčích dodávkách o objemu v rozpětí mezi 20.000 až 34.000 litry.

Požadovaná množství pro jednotlivá místa plnění, stejně jako termín plnění, jsou vždy uvedena ve výzvě k účasti a v zadávací dokumentaci jednotlivých zakázek.

Zadavatel u každé z výše uvedených částí stanovil „cenové varianty“ pro dobu splatnosti faktur. Uchazeč je povinen nacenit obě varianty pro tu část, pro kterou hodlá podat nabídku.

I. varianta – splatnost faktur do 10 kalendářních dnů od obdržení faktury;



II. varianta – splatnost faktur „ihned“. Pod pojmem „ihned“ je pro toto poptávkové řízení myšlena doba splatnosti faktury, kdy zadavatel do 24 hod. od obdržení faktury provede příkaz k úhradě dané finanční částky.

Uchazeč garantuje, že každou dílčí dodávku zboží je schopen realizovat **nejpozději do 24 hodin** od obdržení objednávky od zadavatele.

#### **4.4.1 Hodnotící kritéria a způsob hodnocení nabídky**

Nabídky uchazečů jsou hodnoceny podle kritéria nejnížší nabídkové ceny s tím, že předmět zakázky je rozdělen na určitý počet samostatných částí (dle zadávací dokumentace), ve kterých je uchazeč povinen ocenit obě zadavatelem stanovené cenové varianty. Každá část bude hodnocena samostatně. Uchazeč přitom může ocenit všechny části, nebo libovolný počet částí předmětného plnění. Zadavatel provede výběr a uzavře smlouvu s vítězem každé části předmětu plnění. Nejlepší nabídku podá ten uchazeč, který nabídne nejnížší nabídkovou cenu pro danou část, pro kterou uchazeč hodlá podat svou nabídku.

Z důvodů, že zadavatel má při splatnosti faktur dle varianty II (splatnost faktur „ihned“) zvýšené náklady, zadavatel akceptuje (tj. bude k ní přihlížet při hodnocení) cenu uvedenou ve variantě II jen v případě, že nabídková cena je minimálně o 0,02Kč nižší než nabídková cena uvedená ve variantě I. V opačném případě zadavatel, bude hodnotit pouze nabídkovou cenu dle varianty I – splatnost faktur do 10 kalendářních dnů od obdržení faktury.

#### **4.4.2 Průběh poptávkového řízení**

Dopravní podnik zadává poptávkové řízení na dodávky motorové nafty s elektronickou aukcí s termínem plnění zpravidla 7 dní, a to následujícím způsobem:

- vždy v pátek (nebo jiný poslední pracovní den v týdnu) do 12:00 hodin příslušného kalendářního týdne zástupce zadavatele (společnost eCENTRE a.s.) vyzve vybrané dodavatele nafty k předložení nabídky (poptávkové řízení), DPO si za tímto účelem vede databázi dodavatelů, do které jsou zařazeni uchazeči po splnění stanovených podmínek. Dodavatel nafty bude povinen předložit svou nabídku v termínu do úterý 09:00 hodin následujícího týdne s tím, že bezprostředně poté bude následovat

elektronická aukce. Doba plnění zakázky (platnost cen) bude trvat zpravidla 7 dní a počíná běžet od středy následujícího týdne do úterý dalšího týdne.

- po uplynutí lhůty pro podání nabídek zadavatel provede vyhodnocení předložených nabídek. Nabídky bude vyhodnocovat hodnotící komise zadavatele.

#### **4.5 Vymezení nákupu motorové nafty u DPKV**

Nákup motorové nafty v Dopravním podniku Karlovy Vary, a.s. probíhá na základě poptávkového řízení. Poptávkové řízení probíhá pro každý závoz, přibližně jednou týdně. Podnik oslovuje minimálně 3 zájemce a objednávka je adresována tomu dodavateli, který nabídne nejnižší cenu.

Dodavatel musí splnit kvalifikační předpoklady v podobě potvrzení o finanční jistině a registrace u Ministerstva financí. Podnik dále požaduje prokázání původu nafty, jméno rafinérie kde byla ropa zpracována a způsob skladování.

Celkový objem spotřebované nafty u DPKV za rok 2013 činil 2 040 000 litrů, z toho ale asi 50 % činil prodej pro třetí osoby. Prodej pro tyto osoby je jen na základě uzavřené smlouvy a po složení určité jistiny. Mezi největší zákazníky patří např. společnost AVE Karlovy Vary.

## 5 Analýza vývoje ceny motorové nafty v ČR

V této kapitole se autor zabývá vývojem cen motorové nafty v České republice v roce 2013. Ověříme závislost mezi vývojem cen nafty a vývojem cen ropy a budeme zkoumat vliv dalších faktorů na ceny této komodity. V závěru kapitoly potom porovnáme vývoj maloobchodních cen v rámci zkoumaných okresů a celorepublikového průměru.

### 5.1 Cena ropy a korelace s cenou nafty

**Cena ropy** je samozřejmě hlavním faktorem určujícím cenu motorové nafty (dále též „nafta“). Na komoditních trzích se obchoduje především se dvěma hlavními druhy a to s ropou typu **Brent** a ropou typu **WTI**. Ropa Brent se těží v Severním moři a za cenu tohoto typu ropy je většinou prodávána ropa z Evropy, Afriky a Blízkého východu určená pro spotřebu na Západě. Ropa WTI (z anglického West Texas Intermediate) pochází z amerického kontinentu, za jejíž cenu se prodává severoamerická ropa. (Webball, 2013)

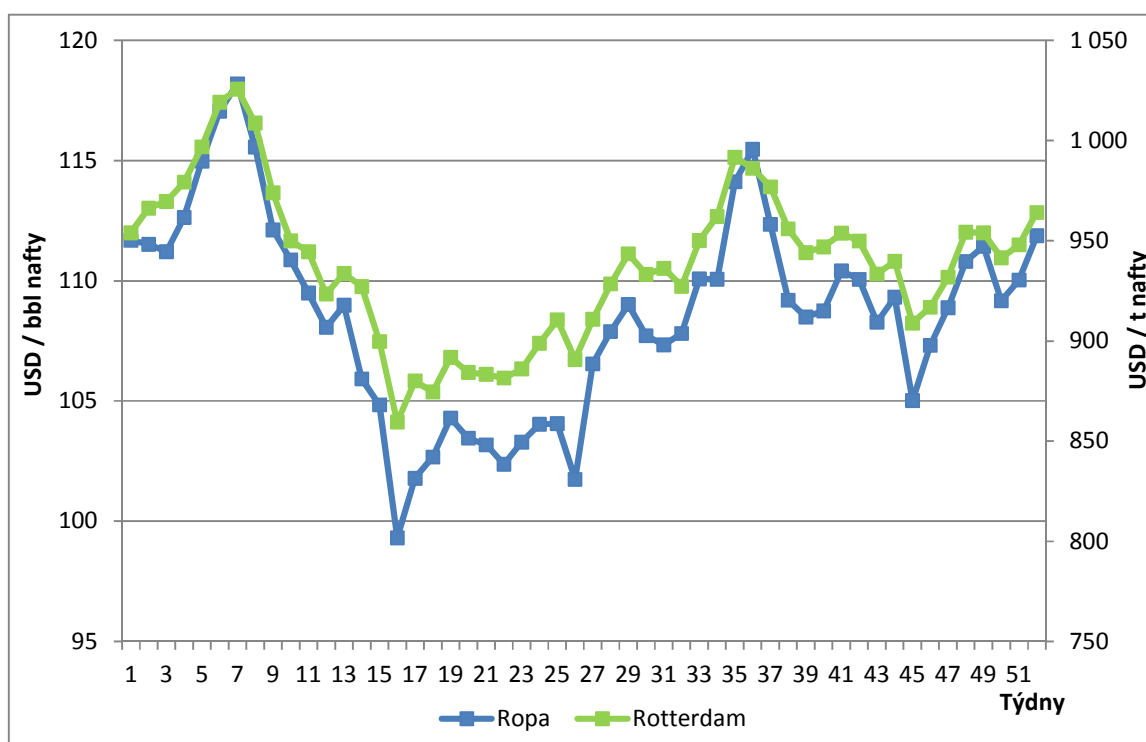
Cenou ropy (uváděnou za barel, zkratka bbl , 1bbl = 158,76 l) se většinou rozumí cena WTI ropy obchodované na newyorské komoditní burze (NYMEX), nebo cena ropy typu Brent obchodované na Mezinárodní ropné burze (IPE) v Londýně. Cena ropy velmi závisí na jejím druhu (který je určen především její hustotou a obsahem síry) a také na jejím původu. Velká většina ropy se neprodává na burzách, ale pomocí přímých transakcí, které se ovšem cenami na burze řídí. IPE tvrdí, že 65 % veškerých obchodů s ropou vychází z burzovní ceny ropy typu Brent. Jiné důležité referenční burzovní ceny jsou Dubai, Tapis a koš OPEC.

Na území České republiky se nachází velmi malé množství ropných nalezišť. Naprostá většina je proto dovážena, přibližně 60 % ropy se k nám dostává díky ropovodu Družba, jímž proudí ropa REBCO (Russian Export Blend Crude Oil) a 40 % je dováženo z kaspické oblasti (zejména Azerbajdžán a Kazachstán) ropovodem Ingolstadt. Cena obou těchto typů se odvozuje od ceny ropy Brent. (Webball, 2013)

Cena nafty není výhradně určována cenami ropy na světových trzích, ale roli hrají i **přirážky rafinerií**, k nimž si připočítávají své marže distributoři a prodejci pohonných hmot. Podle vzájemné dohody prodávají všechny rafinerie v Evropské unii své produkty **za stejnou cenu**, stanovovanou na komoditní burze v Rotterdamu.

Závislost ceny nafty na ropě jasně demonstruje následující graf. Cenou ropy jsou myšleny týdenní průměrné ceny ropy Brent vyjádřené v dolarech za barel (levá svislá osa) vypočítané z dat veřejných na webu kurzy.cz. Cenou nafty rozumíme týdenní průměry denních kotací ULSD (Ultra-low-sulfur diesel, tedy nafta s nízkým obsahem síry) na komoditní burze v Rotterdamu (v dolarech za jednu tunu, pravá svislá osa), tyto údaje byly pro účely této práce poskytnuty ze strany PMDP. V obou případech jde o kalendářní týdenní průměry roku 2013.

**Graf IV** Vývoj ceny ropy Brent a nafty ULSD Rotterdam



Zdroj: Vlastní zpracování, 2014

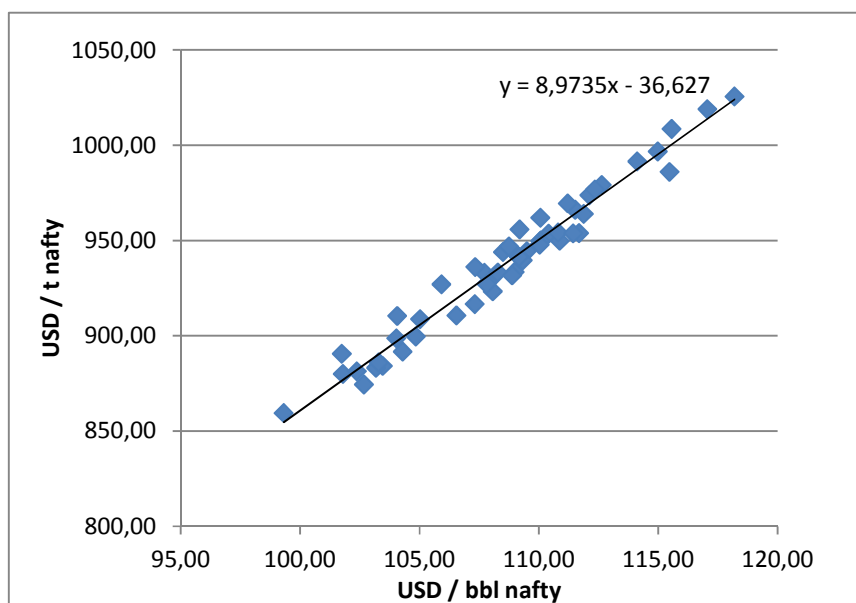
Z grafu je na první pohled patrné, že ceny ropy a nafty jsou silně korelované. A obě křivky se tak trendově velmi shodují.

Závislost ceny nafty (závisle proměnná) a ceny ropy (nezávisle proměnná) demonstruje regresní funkce<sup>1</sup> na grafu níže, přičemž autor předpokládá lineární závislost obou

<sup>1</sup> Regresní funkce – se snaží co nejlépe zobrazit průběh závislosti mezi proměnnými (HINDLS, 2007)

proměnných. Těsnost vztahu určená korelačním koeficientem<sup>2</sup> je 0,98 což znamená, že cena nafty s pravděpodobností 98 % následuje cenu ropy. Mezi oběma proměnnými existuje tedy téměř přímá funkční lineární závislost.

**Graf 2 Regresní funkce ceny ropy a nafty**



Zdroj: Vlastní zpracování, 2013

## 5.2 Další faktory ovlivňující cenu nafty

Další významnou roli v ceně PHM hraje daňové zatížení, sazba spotřební daně z nafty je v České republice nejvyšší ze zemí visegrádské skupiny a je i nad průměrem celé Evropské unie, činí 10,95 koruny na litr, což je 30,5 % z průměrné ceny za litr v ČR<sup>3</sup>. (iDNES.cz, ČTK, 2013) Konečného spotřebitele se ještě dotýká daň z přidané hodnoty, jejíž sazba činí u pohonných hmot 21 %.

Autoři Vrtěnová a Ullwer (2008) uvádí, že producenti/rafinérie v České republice obvykle stanovují ceny nafty vždy v pondělí. Tyto ceny jsou poté platné od úterý do následujícího pondělí, včetně těchto dnů. Obecný model pro stanovení cen PHM v České republice, uvádějí poté tito autoři na základě těchto proměnných:

<sup>2</sup> Korelační koeficient – používá se k měření těsnosti závislosti proměnných (HINDLS, 2007)

<sup>3</sup> Průměrná cena nafty roku 2013 = 35,85 Kč za litr. Vlastní výpočet z dat dostupných na: <http://www.ccs.cz>

- 1) kotovaná cena produktu (nafta, benzín) podle FOB Barges Rotterdam Mean<sup>4</sup> z předešlého kalendářního týdne;
- 2) směnný kurs CZK/USD – též průměr denních kotací předešlého týdne;
- 3) referenční hustota (obvykle konstantní) – pro naftu 845 kg/m<sup>3</sup>, pro benzín 755 kg/m<sup>3</sup>;
- 4) tzv. inland premium (IP) – provize rafinérie, připočítává se ke kotaci (1);
- 5) spotřební daň – v závislosti na aktuální legislativě, nafta v současné době 10,9 Kč/l.

Maloobchodní ceny jsou potom dále navýšeny zejména o provizi (marži) dodavatele/prodejce. Další významné faktory, které spoluutvářejí cenu na spotřebitelském trhu, jsou dle Vrtěnová, Ullwer (2008):

- obchodní politika prodejců a velkoobchodníků,
- aktuální poptávka a nabídka na sledovaném trhu,
- konkurence,
- nelegální kartelové dohody mezi obchodníky,
- chování leadrů na trhu při cenotvorbě,
- variabilita cen na trhu,
- sezónní poptávka,
- poptávkové šoky.

Tyto faktory vedou k tomu, že se vývoj maloobchodních cen může odchylovat od vývoje cen na komoditních burzách. Přesto autor přepokládá silnou korelaci těchto cen.

Následující graf zobrazuje stejně jako graf předchozí vývoj cen na komoditní burze v Rotterdamu a vývoj cen ropy Brent. S tím rozdílem, že jsme tentokrát převedli ceny pro naftu uváděné v USD za jednu tunu na ceny za barel, tedy stejně jak tomu je u cen ropy. Tento převod byl uskutečněn za předpokladu referenční hustoty ropy 0,845. Díky převodu je z grafu dobře čitelná marže rafinerií, tedy plocha, kterou mezi sebou svírají obě křivky.

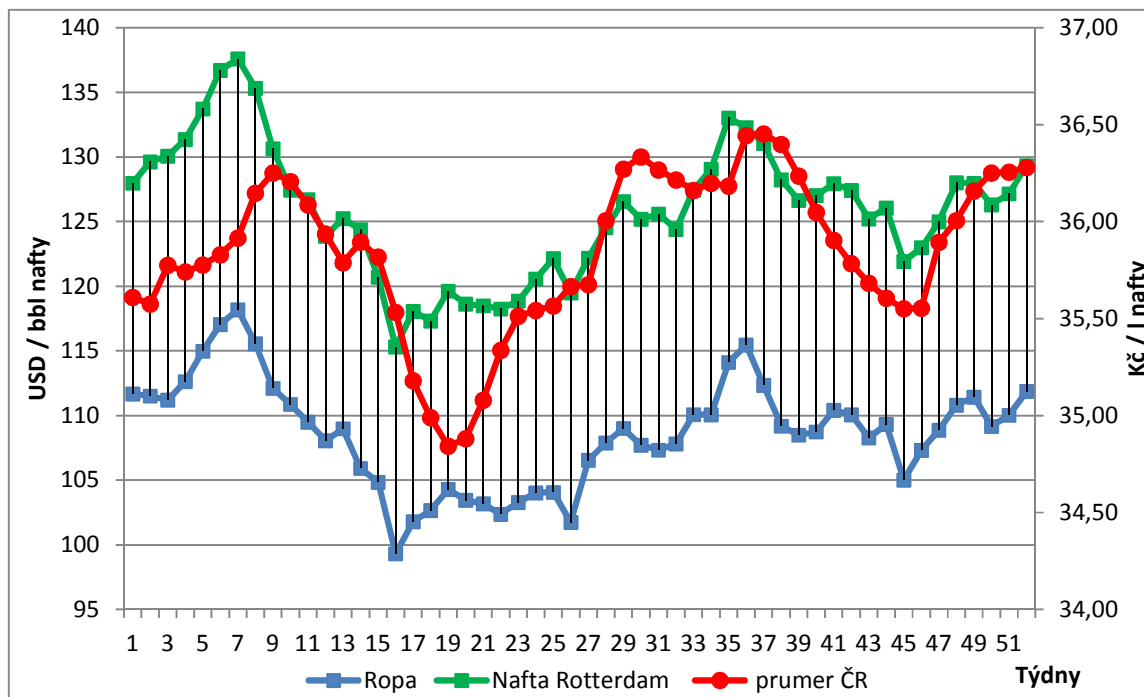
Navíc jsme oproti předchozímu grafu přidali časovou řadu vývoje průměrných týdenních maloobchodních cen v ČR, tyto ceny jsou naneseny na pravé svislé ose v Kč za jeden litr.

---

<sup>4</sup> Bude vysvětleno v další kapitole

Průměrné maloobchodní ceny jsme vypočítali z veřejně dostupných dat na webu ccs (cit. 10. 1. 2014).

**Graf 3 Srovnání vývoje cen ropy, nafty (Rotterdam) a nafty ČR**



Zdroj: Vlastní zpracování, 2014

Z grafu vyplývá, že předchozí tvrzení o korelaci můžeme považovat za správné. Na první pohled lze identifikovat shodné trendy. Obecně platí, že když cena ropy stoupá, stoupá i cena u čerpacích stanic. Na pokles ceny ropy reagují maloobchodní ceny již méně ochotně.

Dále můžeme pozorovat, že ceny nafty v ČR reagují se zpožděním na dění na burzách. To je dáno tím, že rafinerie stanovují své prodejní ceny z průměru cen na burze z předešlého týdne (jak bylo uvedeno výše). Bližší vysvětlení podává Müller (2011), který vysvětluje toto zpoždění tím, že část ropy se nakupuje s okamžitým dodáním (spot) a část s dodáním v budoucnosti (futures). Při změně aktuální (spotové) ceny ropy tedy nemůžeme čekat okamžitou reakci na cenících čerpacích stanic.

Z grafu lze pozorovat i přes samotnou velmi silnou korelaci mezi cenami ropy Brent a cenami na Rotterdamské burze, že tuzemské ceny někdy kopírují více či méně tu či onu cenu. Koeficient korelace pro prodejní ceny nafty na tuzemském trhu a pro ceny ropy je 0,59 a pro ceny nafty na Rotterdamské burze a ceny nafty na tuzemském trhu je 0,63. To že

koeficient bude v obou případech velmi podobný, naplnilo autorovo očekávání, ovšem očekával větší těsnost vztahu proměnných.

Nižší hodnota koeficientu se dá přisuzovat působení výše zmíněných faktorů a zpožděné reakci tuzemského trhu. Kdybychom dosadili do výpočtů pro koeficient korelace tuzemské ceny posunuté o týden nazpět (např. cenám na burze v pátém týdnu bude odpovídat cena v tuzemsku v šestém týdnu atd.), koeficient korelace by se zvýšil na 0,67 respektive 0,69. Pokud bychom uvažovali dvoutýdenní posun, dostaneme hodnoty koeficientu 0,65 pro korelaci s ropou a 0,66 pro korelaci s cenami Rotterdam, což je sice větší závislost než v případě bez uvažovaného zpoždění, ale horší ve srovnání s uvažovaným jednotýdenním zpožděním. Pokud dosadíme ceny s třítýdenním zpožděním, dojde již k výraznému snížení koeficientu. Lze tedy konstatovat, že na základě koeficientu korelace reagují maloobchodní ceny na čerpacích stanicích v ČR na vývoj cen na burzách s největší pravděpodobností s jednotýdenním zpožděním.

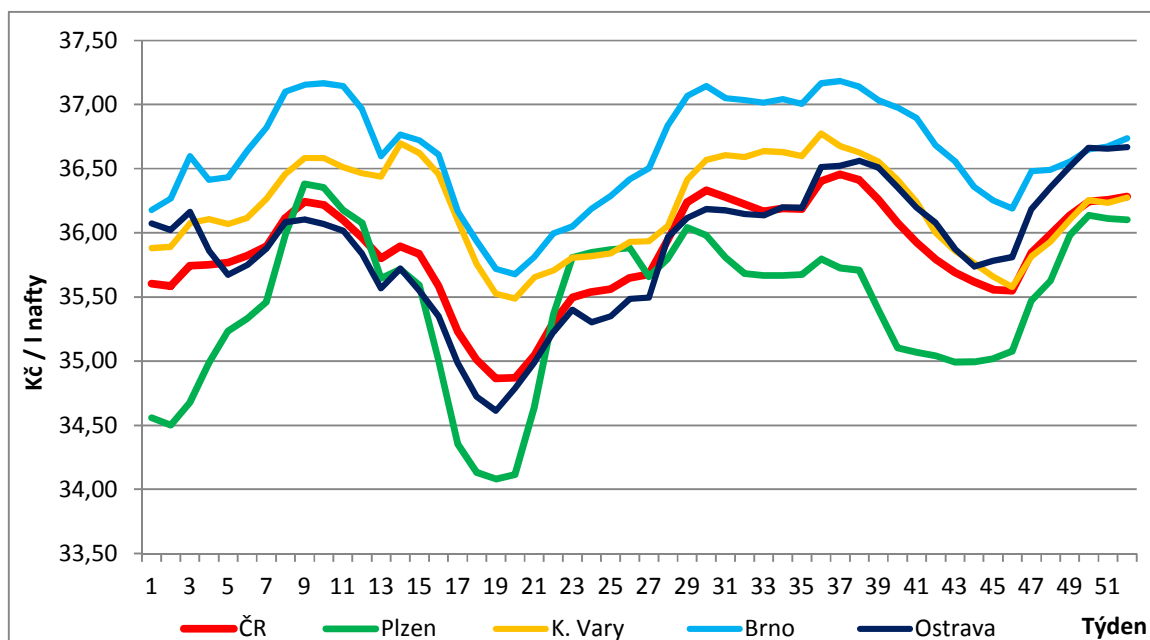
### **Rozdíl cen na regionální úrovni**

Obchodní politika prodejců a míra konkurence zapříčiňují, že se spotřební ceny liší i na úrovni jednotlivých regionů.

Vývoj týdenních průměrných cen na čerpacích stanicích v ČR a v jednotlivých okresech, které nás z pohledu řešeného problému zajímají, zobrazuje následující obrázek. Průměrné maloobchodní ceny jsme opět vypočítali z veřejně dostupných dat na webu ccs (cit. 10. 1. 2014).



Graf 4 Vývoj cen nafty ČR, Plzeň, Brno, Ostrava a Karlovy Vary



Zdroj: Vlastní zpracování, 2014

Ceny ve všech okresech mají velice podobný průběh a lze pozorovat závislost s celorepublikovým průměrem. Průměrné ceny v Brně jsou po celý rok nejvyšší ze všech měst, naopak ceny v Plzni jsou ze všech regionů nejnižší. Průměrné ceny v Plzni jsou dokonce i nižší až na pár případů než celkový průměr ČR a mají také největší rozptyl. Ceny v karlovarském a brněnském okrese jsou nad průměrem ČR, pouze na konci roku ceny na Karlovarsku téměř kopírují celorepublikový průměr. Ceny v ostravském okrese fluktuují nejbližší kolem průměru ČR a povětšinou jsou vyšší než ceny v plzeňském okrese.

## 6 Zhodnocení účinnosti vybraného kritéria u PMDP

V Kapitole 4.2 jsme se seznámili s podobou rozhodovacího kritéria, na základě kterého je vybírán dodavatel pro dodávky motorové nafty pro Plzeňské městské dopravní podniky, a.s. V této kapitole bude nejdříve uveden kalkulační vzorec pro výpočet kupní ceny u PMDP, zahrnující zmíněné kritérium a časová řada týdenních nákupních cen, kterých PMDP dosáhly v roce 2013.

Následovat bude srovnání dosažených cen PMDP s prodejními cenami v plzeňském okrese a dále srovnání s nákupními cenami uvedených referenčních podniků. Na základě těchto zjištění poté autor vyvodí závěry ohledně efektivnosti nákupu nafty (zvoleného kritéria) u PMDP.

### 6.1 Výpočet kupní ceny

Kupní cena dodávek nafty je vždy stanovena jako násobek skutečně dodaného množství (litrů) nafty přepočteného na 15 °C a ceny za 1 litr nafty v Kč bez DPH. Výše kupní ceny za 1 litr nafty bez DPH se určuje dle **kalkulačního vzorce**, viz níže.

Změna kupní ceny bude provedena na základě změny aritmetického průměru všech uveřejněných denních kotací Platts Barges FOB Rotterdam ULSD Mean z kalendářního týdne předcházejícího týdnu dodávky pro výpočet ceny pro naftu, aritmetického průměru všech uveřejněných denních kotací kurzu CZK/USD střed vydaných Českou národní bankou v kalendářním týdnu předcházejícím týdnu dodávky, případně na základě změny výše daňového zatížení (spotřební daně).

#### **Platts Barges FOB Rotterdam Mean**

- Platt's - rozumí se přehled evropských a světových cen ropných výrobků, vydávaný společností McGRAW HILL,
- Barges - mezinárodně akceptovaný pojem pro způsob dopravy nebo upřesnění cenové kotace, vydávané společností McGRAW HILL,
- FOB - rozumí se definice dodací parity dle mezinárodních pravidel pro výklad dodacích doložek INCOTERMS 2000,
- Rotterdam - rozumí se komoditní burza v Rotterdamu (Holandsko),

- Ultra-low-sulfur diesel (ULSD) - motorová nafta s nízkým obsahem síry,
- Mean - rozumí se průměrná hodnota kotované ceny Platt's v cenovém přehledu pro danou komoditu, zaokrouhlená na dvě desetinná místa.

### 6.1.1 Kalkulační vzorec

Uvedené veličiny, tedy kurz a kotované ceny nafty, tvoří proměnné veličiny kalkulačního vzorce pro stanovení kupní ceny za 1 tunu nafty:

$$C_{iz} = (Z_{i-1} + M) \times K_{i-1}$$

- $C_{iz}$  - cena v Kč za 1 tunu nafty,
- $Z_{i-1}$  - Platts Barges FOB Rotterdam ULSD Mean = aritmetický průměr všech uveřejněných denních kotací Platts Barges FOB Rotterdam Mean (dále též „cena Rotterdam“) z kalendářního týdne předcházejícího týdnu dodávky pro výpočet ceny 1 tuny nafty,
- $M$  – marže dodavatele v USD, která je konstantní po celou dobu platnosti uzavřené smlouvy; výše této marže v roce 2013 činila **72,49 USD/t**,
- $K_{i-1}$  - aritmetický průměr všech uveřejněných denních kotací kursu CZK/USD střed vydaných Českou národní bankou (dále též „kurz“) v kalendářním týdnu předcházejícímu týdnu dodávky.

Kupní cena 1 litru nafty při teplotě 15° C se vypočítá z kupní ceny za 1 tunu nafty, ke které se připočte spotřební daň:

$$C_{1Z} = (C_{iz} \times Q) / 1000 + S_i$$

- $C_{1Z}$  - výsledná cena v Kč bez DPH za 1 litr nafty při teplotě 15° C,
- $C_{iz}$  - cena v Kč za 1 tunu nafty ,
- $Q$  - referenční hustota při 15° C - konstanta (**0,845 t/1 000 l**),
- $S_i$  - hodnota spotřební daně v Kč na 1 litr nafty při 15° C – konstanta, v roce 2013 činila **10,9 Kč/l**.

Cena se bude skládat pouze z uvedených ukazatelů (veličin), s uvedením jejich hodnot (dosazením do kalkulačního vzorce).

Změna ceny směrem nahoru i dolů bude provedena 1x týdně, a to do pondělí do 12:00 hod. Účinky změny kupní ceny nastávají od úterý příslušného týdne, tj. ode dne následujícího po dni doručení takového oznámení o změně ceny nafty kupujícímu.

Tento model výpočtu kupní ceny, tedy odpovídá modelu autorů Vrtěnová, Ullwer (2008), který byl uveden výše. Pouze se do vzorce nedosazuje marže rafinérie, ale přímo marže dodavatele.

### 6.1.2 Ukázka výpočtu kupní ceny

Na tomto místě demonstruje autor konkrétní výpočet kupní ceny pro vybrané týdny v roce 2013. Ve výpočtu kupní ceny figurují tedy celkem tři konstanty: marže dodavatele, spotřební daň a hustota. Dále do vzorce dosazujeme dvě proměnné, tedy cenu Rotterdam a kurz, výpočet viz následující tabulka.

*Tabulka 12 Ukázka výpočtu kupní ceny*

M	72,49			
Q	0,845			
S	10,9			
Týden (i)	cena Rotterdam $Z_{i-1}$	Kč/USD $K_{i-1}$	$C_{iz} = (Z_{i-1} + M) \times K_{i-1}$	$C_{1Z} = (C_{iz} \times Q) / 1000 + S_i$
<b>15.</b>	899,75	19,77	x	x
<b>16.</b>	859,55	19,74	19 222,16	<b>27,19</b>
<b>17.</b>	880,09	19,87	18 401,27	<b>26,50</b>
<b>18.</b>	874,55	19,58	18 928,72	<b>26,94</b>
<b>19.</b>	891,81	19,68	18 546,83	<b>26,62</b>
<b>20.</b>	884,30	20,09	18 981,28	<b>26,99</b>

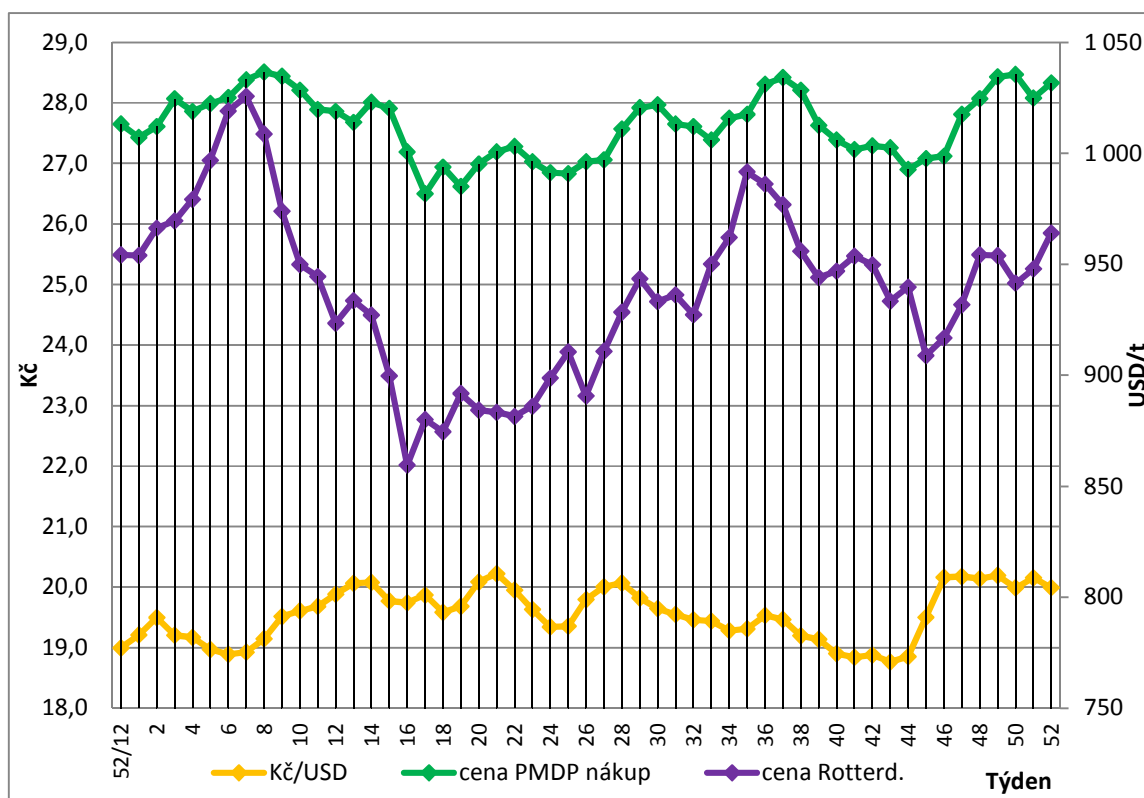
*Zdroj: Vlastní zpracování, 2014*

Pokud průměrná týdenní kotace kurzu CZK/USD i průměrná týdenní cena nafty na burze v Rotterdamu poklesnou, poklesne následující týden i nákupní cena pro PMDP, toto samozřejmě platí i naopak. Pokud se však ceny proměnných budou vyvíjet opačným směrem (jedna poroste, druhá bude klesat), výše kupní ceny bude záležet na tom, který efekt převáží, dá se očekávat, že ve většině případů převáží efekt změny ceny Rotterdam.

### 6.1.3 Časová řada nákupních cen PMDP

Následující graf zobrazuje časovou řadu nákupních cen PMDP vyjádřených v korunách za litr bez DPH, vývoj kurzu CZK/USD a dále vývoj cen nafty na komoditní burze v Rotterdamu vyjádřených v USD za tunu nafty. Ve všech případech se jedná o týdenní průměry roku 2013. Levá svislá osa zobrazuje tedy hodnoty nákupních cen PMDP a kurzu, pravá svislá reprezentuje hodnoty cen na burze v Rotterdamu v USD za jednu tunu nafty. Tento graf je možné ve větším měřítku nalézt v přílohách.

**Graf 5** Vývoj kupní ceny PMDP a uvozujičích proměnných roce 2013



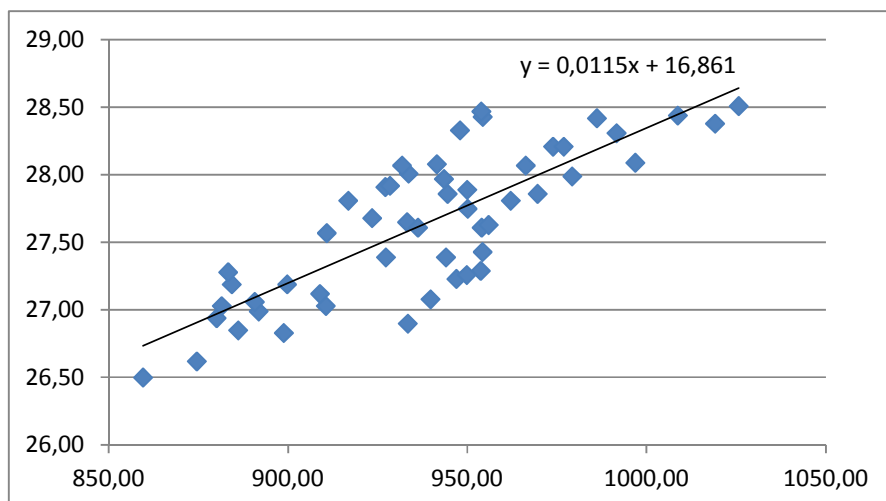
Zdroj: Vlastní zpracování, 2014

Graf potvrzuje výše zmíněná stanoviska, která vyplývají z podoby kalkulačního vzorce. Lze jasně identifikovat týdenní zpoždění reakce nákupních cen na změny cen proměnných. Dále je vidět, že nákupní ceny odrážejí ve většině případů dění na Rotterdamské burze. Největší rozpor v tomto tvrzení lze pozorovat mezi 20. až 22. týdnem, kdy přesto, že předcházel pokles cen Rotterdam, nákupní ceny PMDP rostly, převážil tedy efekt poklesu koruny oproti dolaru. Naopak mezi týdny 23 a 25 nákupní cena PMDP klesala, přestože

cena nafty Rotterdam rostla, ale koruna posilovala a to opět převážilo. Na vyšších kupních cenách se na konci roku podepsala intervence České národní banky na oslabení koruny.

Ověření závislosti mezi cenami na Rotterdamské burze a nákupními cenami nafty PMDP můžeme provést opět pomocí koeficientu korelace, i v tomto případě uvažujeme lineární závislost. Pokud neuvažujeme posun v týdnech z pohledu postupu výpočtu kupních cen PMDP, má korelační koeficient hodnotu 73 %. Víme ale, že výpočet nákupní ceny PMDP pro daný týden je závislý na vývoji cen proměnných v týdnu předchozím. Je tedy jasné, že vyšší těsnost vztahu získáme, pokud nákupní ceny PMDP posuneme o týden dozadu nebo ceny Rotterdam o týden dopředu, potom koeficient korelace vyjde **81 %**. Regresní přímka popisující průběh závislosti nákupních cen PMDP na cenách na burze nafty s uvažovaným posunem o týden je zobrazena v grafu č. 6.

**Graf 6 Regresní přímka ceny Rotterdam a kupní ceny PMDP**



Zdroj: Vlastní zpracování, 2014

## 6.2 Zhodnocení efektivnosti nákupu nafty u PMDP

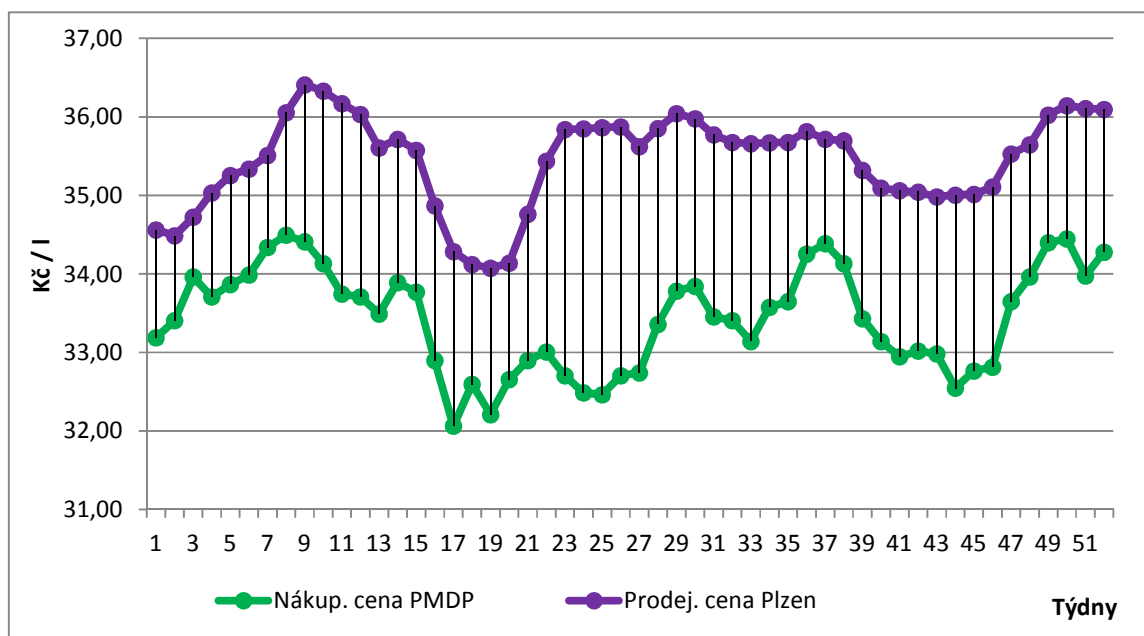
V předešlých kapitolách jsme se seznámili, jakým způsobem soutěžily Plzeňské dopravní podniky dodávky nafty v roce 2013. Na grafu jsme si ukázali vývoj týdenních nákupních cen, kterých PMDP dosáhly na základě stanoveného hodnotícího kritéria a použitého kalkulačního vzorce. V této kapitole se pokusíme zhodnotit, na kolik byl uvedený způsob nákupu nafty efektivní. K tomu nám pomůže jednoduché srovnání nákupních cen PMDP a

prodejních cen v okrese. Významnější výsledky pak dostaneme srovnáním vývoje a výše nákupních cen PMDP s referenčními podniky

### 6.2.1 Srovnání nákupních cen PMDP a prodejních cen v Plzeňském okrese

Srovnání nákupních cen PMDP s DPH a průměrných prodejních cen v Plzeňském okrese zobrazuje následující graf.

*Graf 7 Srovnání nákupních cen PMDP a prům. prodejních cen v Plzeňském okrese*



*Zdroj: Vlastní zpracování, 2014*

Průměrné týdenní nákupní ceny PMDP jsou po celý rok pod úrovní průměrných prodejních cen v Plzeňském okrese. Vzhledem k předchozím závěrům korelační analýzy nás nepřekvapí velmi podobný průběh obou křivek zobrazujících vývoj cen. Jediný větší rozdíl můžeme pozorovat v rozmezí týdnů 22 až 27, kdy nákupní ceny PMDP nejprve klesají a potom rostou, kdežto u prodejních cen v Plzni je tomu naopak. Vysvětlení nabízí pohled do grafu číslo 4 v kapitole 5.2, kde můžeme pozorovat relativně prudký nárůst cen nafty v Plzeňském okrese oproti ostatním okresům i oproti průměru ČR. Nákupní ceny PMDP tímto nárůstem ale nemohly být ovlivněny, protože nejsou závislé na vývoji na regionálním trhu, ale na vývoji cen na burze v Rotterdamu.

Průměrná prodejní cena nafty v Plzeňském okrese (na základě údajů CCS) činila ve zkoumaném roce 35,45 Kč za jeden litr s DPH. Oproti tomu průměrná nákupní cena s DPH u PMDP činila ve stejném roce 33,44 Kč za litr. Na základě jednoduchého srovnání nákupních cen Plzeňských dopravních podniků, a.s. s prodejními cenami na úrovni plzeňského okresu, považuje autor způsob zadání veřejné zakázky na dodávky nafty, včetně hodnotícího kritéria a stanovení kalkulačního vzorce pro výpočet nákupní ceny za **efektivní**.

### **6.2.2 Srovnání vývoje nákupních cen u PMDP a referenčních podniků**

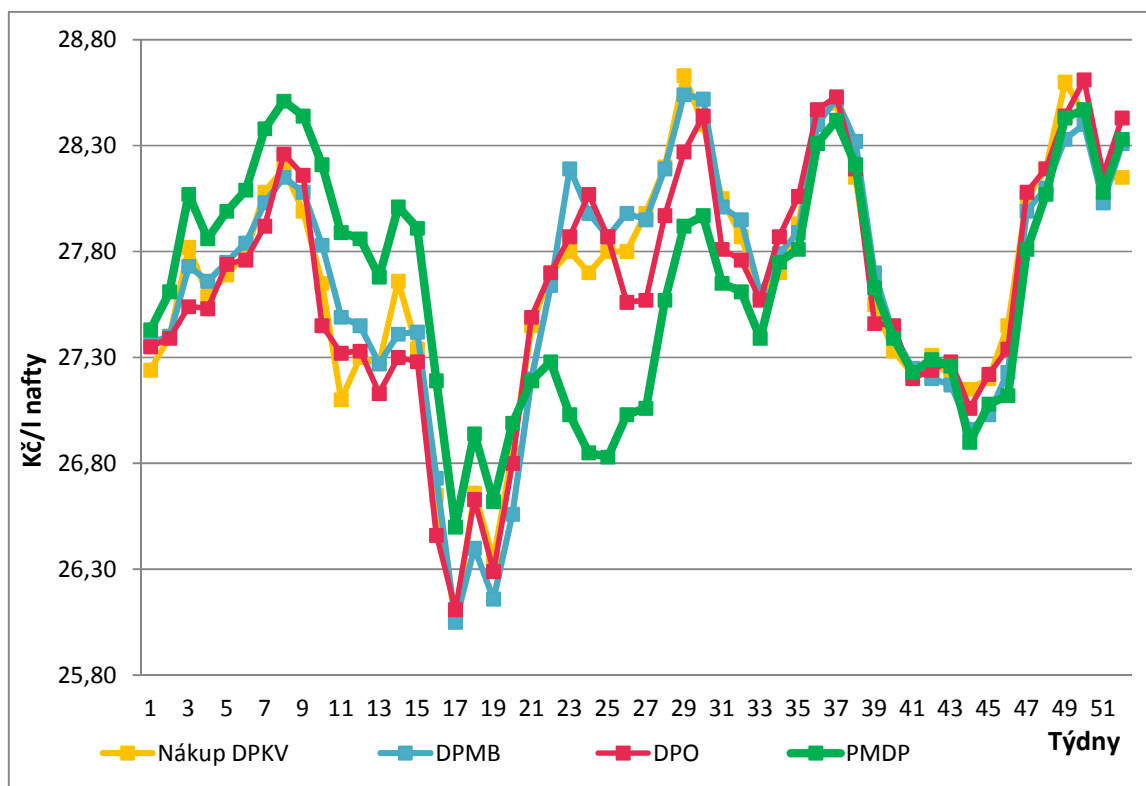
Ve čtvrté kapitole Představení zkoumaného problému jsme se krom vymezení nákupu nafty u PMDP, zabývali také nákupem této komodity u Dopravního podniku města Brna, u Dopravního podniku Karlovy Vary a u Dopravního podniku Ostrava. V této podkapitole autor srovnává a hodnotí efektivnost způsobu nákupu nafty jednotlivých podniků na základě vysoutěžených cen.

S časovou řadou týdenních průměrných nákupních cen PMDP jsme se už seznámili. V následujícím grafu uvádí autor též ceny ostatních zkoumaných podniků. V případě DPKV a DPMB byly nákupní ceny autorovi poskytnuty přímo podniky, v případě DPO jsou tyto ceny přímo dostupné na profilu podniku na portále eCENTRE.cz (2014).

Na následujícím grafu jsou na svislé ose naneseny nákupní ceny nafty vyjádřené v korunách za jeden litr nafty bez DPH. Na vodorovné ose potom týdny roku 2013. Tento graf je zařazen i do příloh, kde je ve větším měřítku a nabízí tak větší přehlednost.



Graf 8 Srovnání vývoje nákupních cen nafty u dopravních podniků



Zdroj: Vlastní zpracování, 2014

Přestože každý podnik nakupuje naftu rozdílným způsobem, panuje na první pohled mezi jednotlivými časovými řadami cen silná korelace. Pokud budeme srovnávat ceny DPMB a DPKV a DPO, dojdeme k závěru, že jsou po většinu roku téměř na stejné úrovni. Toto tvrzení můžeme rozšířit i na plzeňské dopravní podniky, ovšem až přibližně od 34. týdne. Ceny PMDP jsou totiž z počátku roku vyšší. Obrat nastává krátce potom, co ceny jednotlivých podniků dosáhnou svého ročního minima a to shodně v 17. týdnu. Ceny poté v dalším týdnu vzrostly, aby poté opět klesly, u PMDP následoval třítydenní růst, u DPMB a DPKV dokonce čtyřtydenní a u DPO pětitydenní. Navíc u PMDP byl tento růst značně mírnější, což společně s předchozím vedlo k tomu, že ceny PMDP se v 21. týdnu dostaly pod úroveň cen ostatních podniků. Tento rozdíl v cenách se v dalších týdnech ještě zvětšoval, ve vztahu k nákupním cenám ostatních podniků se ceny PMDP dostaly až o jednu korunu na litr níže, v případě DPMB a DPO dokonce i přes korunu. Vývoj mezi týdny 17 až 27 shrnuje také tab. č. 13.

Tabulka 13 Vývoj nákup. cen podniků v 17. – 27. týdnu

Týden	PMDP	Rozdíl	DPKV	Rozdíl	DPMB	Rozdíl	DPO	Rozdíl
17.	26,50		26,05		26,05		26,11	
18.	26,94	0,44	26,66	0,61	26,40	0,35	26,63	0,52
19.	26,62	-0,32	26,35	-0,31	26,16	-0,24	26,29	-0,34
20.	26,99	0,37	26,85	0,50	26,56	0,40	26,80	0,51
21.	27,19	0,20	27,45	0,60	27,20	0,64	27,49	0,69
22.	27,28	0,09	27,70	0,25	27,64	0,44	27,70	0,21
23.	27,03	-0,25	27,80	0,10	28,19	0,55	27,87	0,17
24.	26,85	-0,18	27,70	-0,10	27,98	-0,21	28,07	0,20
25.	26,83	-0,02	27,80	0,10	27,87	-0,11	27,87	-0,20
26.	27,03	0,20	27,80	0,00	27,98	0,11	27,56	-0,31
27.	27,06	0,03	27,98	0,18	27,95	-0,03	27,57	-0,01

Zdroj: Vlastní zpracování, 2014

Poté co nákupní ceny nafty plzeňského podniky byly delší dobu pod úrovní cen karlovarského a brněnského podniku, dochází v 34. týdnu téměř k vyrovnání cen všech podniků a to trvá až do konce roku.

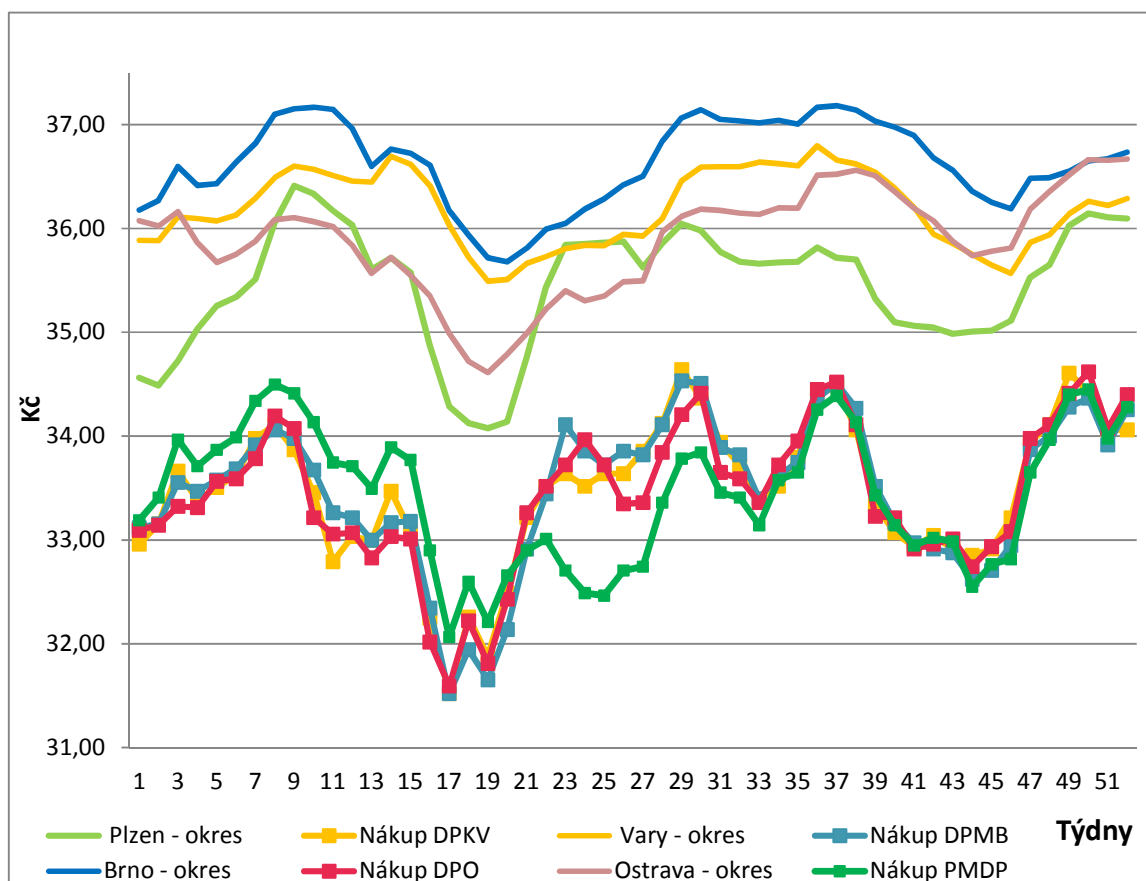
Podívejme se nyní ještě blíže na situaci kolem 22. týdne. Jak odůvodníme, že se ceny PMDP dostaly tak náhle pod úroveň cen obou dalších podniků? Jak víme, ceny PMDP jsou závislé s týdenním zpožděním na cenách Rotterdamské burzy a kurzu CZK/USD. Mezi 21. a 22. týdnem průměrná cena obou proměnných klesla, přímo úměrně tedy klesla i nákupní cena plzeňského podniku ve 23. týdnu, kdežto nákupní ceny ostatních podniků vzrostly.

Navíc vývoj proměnných „cena Rotterdam“ a „kurz“ byl v 19. až 24. týdnu opačný, vyjma předešle zmíněné situace mezi týdny 21 a 22. Cena Rotterdam v 19. až 21. týdnu mírně klesala, kdežto kurz rostl. Naopak v týdnech 22 až 24 cena nafty sice na burze rostla, ale kurz značně klesal. Výsledný efekt na nákupní ceny PMDP měl vývoj kurzu, přestože po zbytek roku tomu bylo povětšinou naopak. Autor se domnívá, že tato skutečnost mohla zapříčinit, že se nákupní ceny PMDP dostaly pod nákupní ceny ostatních podniků.

Na čem ale závisí nákupní ceny DPKV a DPMB a DPO? Víme, že všechny podniky vždy volí nejnižší nabídkovou cenu oslovených uchazečů, kteří jsou více či méně spjati s příslušným regionem zadavatele. Autor se tedy domnívá, že bude zřejmě silná závislost mezi nákupními cenami těchto podniků a vývojem cen v příslušném okrese. I když lze očekávat rozdílnou obchodní politiku dodavatelů při prodeji nafty na čerpacích stanicích spotřebitelům a při prodeji velkooběratelům typu dopravních podniků.

Graf číslo 9 dává do souvislostí vývoj nákupních cen zkoumaných podniků (se započítaným DPH) a vývoj prodejních cen na úrovni okresů jednotlivých dopravců. Stejně jako v předchozích případech, i tentokrát je graf k nahlédnutí ve větší velikosti v přílohách.

**Graf 9 Vývoj nákupních cen podniků a prodejních cen v okresech**



Zdroj: Vlastní zpracování, 2014

Na první pohled se zdá, že vyslovená hypotéza autora se jeví jako správná. V grafu lze nalézt korelaci vývoje nákupních cen dopravců a prodejních cen v okrese. S tím, že nákupní ceny dopravců vykazují značně větší variabilitu. Pokud ale spočítáme jednotlivé koeficienty korelace, zjistíme, že ve skutečnosti nijak zvlášť těsný vztah mezi nákupními cenami dopravců a prodejními cenami na čerpacích stanicích není (viz výpočty tab. č. 14). Autorem vyslovená hypotéza o očekávané silné závislosti nákupních cen DPMB, DPKV a DPO s prodejními cenami v příslušných okresech se nepotvrdila.

Zkusme ještě ověřit korelaci cen dopravních podniků s burzovními cenami Rotterdam. Pro PMDP jsou nám hodnoty této korelace již známé. Pokud jsme dávali do závislosti týdenní průměry z Rotterdamu s týdenními průměry nákupních cen (o týden posunutých „dozadu“), dospěli jsme k hodnotě koeficientu 0,81, tedy silné závislosti. Avšak v případě porovnání nákupních cen nafty ostatních podniků s cenami Rotterdam je závislost slabá, viz opět tab. č 14.

**Tabulka 14 Koeficienty korelace zkoumaných podniků**

korelace	DP Plzeň	DP K. Vary	DP Brno	DP Ostrava
Korelace s okresem	0,61	0,41	0,58	0,70
Korelace s Rotterdamem	0,73	0,51	0,51	0,53
Korelace s Rotterdamem posun.	0,81	0,48	0,49	0,50
Korelace mezi podniky	0,71 Plzeň/K.Vary	0,97 K.Vary/Brno	0,70 Plzeň/Brno	0,70 Plzeň/Ostrava

*Zdroj: Vlastní zpracování, 2014*

Pro úplnost autor ještě uvádí koeficienty korelace pro ověření závislosti nákupních cen jednotlivých podniků mezi sebou. Velmi silná závislost je mezi cenami DPMB a DPKV a DPO, koeficient korelace pro ceny DPO a DPMB je 0,96 (není uvedeno v tabulce). Z čehož vyplývá, že závislost mezi PMDP je téměř shodná jak s DPKV tak s DPMB tak i s DPO, koeficient korelace zde vyšel 0,71 respektive 0,70. Pokud by nedošlo ke zmiňovanému vychýlení cen kolem 21. týdne, byla by tato korelace dozajista ještě vyšší. Konečně můžeme shrnout, že i přes nízkou korelaci nákupních cen karlovarského, brněnského a ostravského podniku s cenami nafty na burze v Rotterdamu, existuje středně silná závislost s nákupními cenami plzeňského dopravního podniku.

### 6.2.3 Porovnání ročních průměrných nákupních cen PMDP a referenčních podniků

Pokud srovnáme celkové roční průměry nákupních cen za jeden litr nafty bez DPH všech zkoumaných podniků, dospějeme k neuvěřitelné shodě. Ceny jednotlivých podniků se liší maximálně pouze o 0,03 Kč na litr. Z tohoto pohledu, lze konstatovat, že nákup motorové nafty je u všech jmenovaných podniků přibližně stejně efektivní.

Můžeme ještě porovnat, jakých úspor dosáhly podniky v porovnání oproti prodejním cenám v jejich okresech. V tomto případě si nejlépe vedl brněnský dopravní podnik, jehož

nákupní cena byla v průměru o více než tři koruny na litr nižší, než průměrná prodejní cena v brněnském okrese. Karlovarský podnik dosáhl úspory 2,72 Kč/l, brněnský 2,45 Kč/l a plzeňské dopravní podniky 2,01 Kč/l. U nižší úspory u PMDP je nutné podotknout, že ceny v plzeňském okrese jsou výrazně pod průměrem České republiky a tak dosažená úspora 2 Kč/l je velmi dobrá. Výše zmíněné shrnuje následující tabulka.

**Tabulka 15** Rozdíl nákup. cen DP a prodejních cen v okrese

položka v Kč	Plzeň	K. Vary	Brno	Ostrava
Prům. nákupní cena DP bez DPH	27,64	27,66	27,66	27,63
Prům. prodejní cena v okrese	35,45	36,19	36,63	35,89
Prům. nákupní cena DP s DPH	33,44	33,47	33,47	33,44
<b>Rozdíl</b>	<b>2,01</b>	<b>2,72</b>	<b>3,15</b>	<b>2,45</b>

Zdroj: Vlastní zpracování, 2014

Přestože můžeme pozorovat značně odlišnou úroveň prodejních cen na čerpacích stanicích v jednotlivých regionech, velkoobchodní ceny jsou pro jednotlivé podniky ve výsledku téměř shodné. Na spotřební ceny na regionální úrovni působí více proměnných faktorů, na rozdíl od cen velkoobchodních, kde hraje roli hlavně marže dodavatelů.

Hodnotit efektivnost nákupu nafty zkoumaných podniků lze též z pohledu toho, při jakém poptávaném/odebíraném množství nafty se jim podařilo daných cen dosáhnout. Následující tabulka zobrazuje předpokládané a skutečně odebrané množství nafty jednotlivými podniky v roce 2013 a průměrnou cenu za jeden litr nafty.

**Tabulka 16** Srovnání odebraného množství nafty a nákupních cen

	Plzeň	K. Vary	Brno	Ostrava
Předpokládaný odběr (tis. l)	2 800	x	8 900	x
Skutečný odběr (tis. l)	2 679	2 040	8 100	6 526
Nákupní cena (Kč/l)	27,64	27,66	27,66	27,63

Zdroj: Vlastní zpracování, 2014

Předpokladem pro hodnocení efektivnosti nákupu nafty s ohledem na vztah dosažené ceny a zakoupeného množství je, že odběratel s nejvyšším odběrem by měl být schopen dosáhnout nejlepší ceny. V tomto případě můžeme za nejefektivnější označit nákup nafty u

DP K. Vary a DP Plzeň, protože vysoutěžily stejné ceny jako DPMB a DPO při značně menších odběrech.

### 6.2.3 Výše dosažené marže

Požadavky zadavatele PMDP na tvorbu nabídkové i kupní ceny tak, jak byly definovány výše, jsou v oblasti prodeje a nákupu pohonných hmot běžně rozšířené a používané i jinými zadavateli či dodavateli pohonných hmot. Důkazem toho jsou zakázky s obdobným předmět plnění zadané a realizované Ministerstvem vnitra České republiky, státním podnikem Česká pošta, s. p., podniky se státní účastí ČEPRO, a.s. anebo Český Aeroholding, a.s., příkladem jednoho z dodavatelů pohonných hmot a provozovatele čerpacích stanic je RoBiN OIL, s.r.o.

Výše vysoutěžené marže jednotlivých účastníků je pak závislá především na výši očekávaného odebraného množství zadavatelem, dodacích podmínkách (velikost a frekvence dodávek) a obchodních podmínkách (splatnost faktur, výše smluvních pokut apod.). To samozřejmě stěžuje porovnání dosažených marží jednotlivých zadavatelů.

Co do objemu můžeme srovnat VZ DPMB na dodávky motorové nafty s VZ vypsanou Ministerstvem vnitra ČR. To jakožto centrální zadavatel uzavřelo na základě veřejné zakázky rámcovou smlouvu na dodávky nafty pro své organizační celky (především krajská policejní ředitelství a krajské hasičské sbory) pro rok 2013. Celkový poptávaný objem činil 2 320 tis. litrů, tedy velmi podobné množství jako u PMDP (2 800 tis. l). Jediný rozdíl v kalkulačním vzorci oproti PMDP spočívá v rozdělení marže dodavatele na prémium tuzemského trhu vystihující obvyklé náklady prodávajícího na dopravu, skladování a administrativu na tuzemském trhu a na prémium tuzemského trhu v Kč nutné pro zajištění všech logistických nákladů. Pokud tyto dvě prémie sečteme, dospějeme k výsledku, že daná marže činila ministerstva vnitra **85,79** USD za jednu tunu nafty, u PMDP to bylo **72,49** USD/t tedy o 13,3 USD méně. Můžeme tedy výši vysoutěžené marže u PMDP hodnotit jako výhodnou, i když na vyšší marži pro ministerstvo mělo dozajista vliv větší počet odběrných míst a požadovaná vyšší frekvence dodávek.

## 7 Zhodnocení, doporučení a návrhy pro podnik

Jak autor demonstroval, přes využití různých modelů nákupu, byl vývoj týdenních nákupních cen jednotlivých podniků po celý rok velmi podobný. Navíc i úroveň cen u DPMB, DPO a DPKV byla po většinu roku na srovnatelné úrovni. Ceny PMDP byly po více než půl roku odlišné, nejdříve byly vyšší, poté zase nižší. Ale v konečném důsledku byla výsledná roční průměrná cena u všech podniků prakticky identická.

V postupu zadávání PMDP lze spatřovat následující výhody. Dodavatel má jistotu, pokud uspěje a uzavře s PMDP smlouvu, podnik od něj bude odebírat pravidelně smlouvený objem nafty po celý rok. Naopak zadavatel přepokládá nízkou výši marže. Podnik po uzavření smlouvy pouze dohlíží na dodržování smlouvených podmínek, nemusí řešit žádnou administrativu spojenou se soutěžením dodávek na každý týden. Odpadá pochybnost nad odpovědností za kvalitu dodávek, kterou nese vždy tento jediný dodavatel.

Na druhé straně ostatní podniky, které soutěží každý závoz zvlášť nutí nabídnout dodavatele pokaždé nejnižší cenu. Je to však pro ně administračně i časově náročnější.

Na otázku, zda je výhodnější nakupovat naftu na základě soutěže pro každý jednotlivý týden (závoz) nebo postupovat podle obdobného či stejného modelu jako PMDP, nelze jednoznačně odpovědět. V následující podkapitole autor předpokládá u PMDP zachování stávající podoby nákupu nafty a předkládá možné návrhy, které by mohly vést ke snížení marže dodavatele. V podkapitole 7.2 se autor dále stručně zmiňuje o možnostech přechodu na alternativní palivo – CNG (stlačený zemní plyn).

### 7.1 Dosažení nižší marže dodavatele

Už jsme se zmiňovali, že na výši dosažené marže dodavatele má vliv především objem odebrané nafty, obchodní, dodací a technické podmínky a v neposlední řadě i vhodný postup při zadávacím řízení a hodnocení nabídek.

Jak už jsme uvedli výše, PMDP vysoutěžili na rok 2013 marži ve výši 72,49 USD za tunu nafty. Snížení marže o jediný dolar při odebraném množství roku 2 679 000 litrů představuje úsporu v podobě 2 264 USD, tedy 44 307 Kč (při průměrném kurzu 19,57 roku 2013). Při snížení marže o pět dolarů by podnik dosáhl již zajímavější úspory 221 525 Kč.

Výše marže dodavatele tedy hraje významnou roli v nákladech na naftu, respektive nákladech podniku.

### 7.1.1 Zefektivnění výběrového řízení

Jak bylo uvedeno výše, PMDP zadává veřejnou zakázku v jednacím řízení s uveřejněním. Toto řízení umožňuje zadavateli na základě výsledku předběžného hodnocení nabídek vést další jednání o nabídkách s vybranými uchazeči. Ve výběrovém řízení pro dodávky na rok 2013 proběhly celkem **dvě kola** jednání o nabídkách ve dvou dnech. V prvním kole bylo jednáno s pěti uchazeči (**s každým zvlášť**) s nejvýhodnějšími nabídkami podle předběžného hodnocení. Do druhého kola postoupili již jen tři uchazeči podle hodnocení nabídek prvního kola.

Ve výběrovém řízení pro dodávky na rok 2014 došlo k malé změně pravidel jednání o nabídkách. O nabídkách bylo provedeno **jediné jednání** (jedno kolo) za účasti všech vybraných uchazečů **současně**. Toto jednání bylo vedeno způsobem obdobným **aukci s klesající cenou**, kdy výchozí cenou jednání byla nejnižší nabídka dle výsledku předběžného hodnocení. Každý uchazeč byl v rámci tohoto jednání oprávněn nabídnout zadavateli před ostatními uchazeči na výzvu předsedy komise výhodnější (nižší) cenu. Vítězem výběrového řízení se stal uchazeč, který nabídl zadavateli konečnou nejnižší cenu (marži).

Na základě tohoto jednání dosáhly PMDP marže 68 USD, tedy o 4,49 USD nižší než v předchozím roce. Dá se tedy konstatovat, že takto vedené ústní jednání při přítomnosti všech uchazečů formou aukce se velmi osvědčilo a podnik by měl tento postup zanechat i do zakázek na příští roky.

Pokud by se podnik někdy v budoucnu rozhodl uzavřít rámcovou smlouvu s více dodavateli a soutěžit plnění pro jednotlivé týdny na základě nejnižší nabídkové ceny, autor doporučuje využít jako prostředek hodnocení nabídek elektronickou aukci. Elektronické aukce přinášejí přímočaré a transparentní vyjednávání s dodavateli, šetří čas a peníze. Definice a průběh elektronické aukce byly již podrobně představeny v kapitole 2.4. V kapitole 4.4 byla popsána elektronická aukce pro nákupy nafty u PMO.



### 7.1.2 Zvětšení nakupovaného objemu

Jak už bylo vícekrát zmíněno PMDP odebraly v roce 2013 celkem 2 678 479 litrů nafty, z toho tvořil prodej pro třetí osoby 82 215 litrů. Pokud by podnik zvýšil své odběry, dá se očekávat, že by dosáhl na nižší provizi dodavatele a tím na výrazné úspory v nákupu nafty. Autor předkládá tyto tři návrhy, jejichž naplnění by vedlo k většímu odebíranému množství nafty:

- 1) zvýšení prodeje pro externí zákazníky,
- 2) společný nákup nafty s dalšími osobami,
- 3) provoz komerční čerpací stanice v areálu depa.

AD 1) V roce 2013 činil prodej nafty pro třetí osoby 82 215 litrů, tedy pouze zlomek z celkového odebraného množství. Kdežto pro srovnání například u Dopravního podniku K. Vary činil tento prodej téměř 50 % z celkového odebraného objemu.

Prodej nafty u PMDP probíhá na základě smlouvy s odběratelem, součástí které je též složení určité jistiny. Zákazníkům je vždy za smluvené období (týdně, měsíčně) vystavena faktura. Dopravní podnik má nastavenou pro odběratele velice příznivou cenovou politiku a nabízí naftu zaručené kvality. S ohledem na tato fakta by dopravní podnik mohl získat další zákazníky.

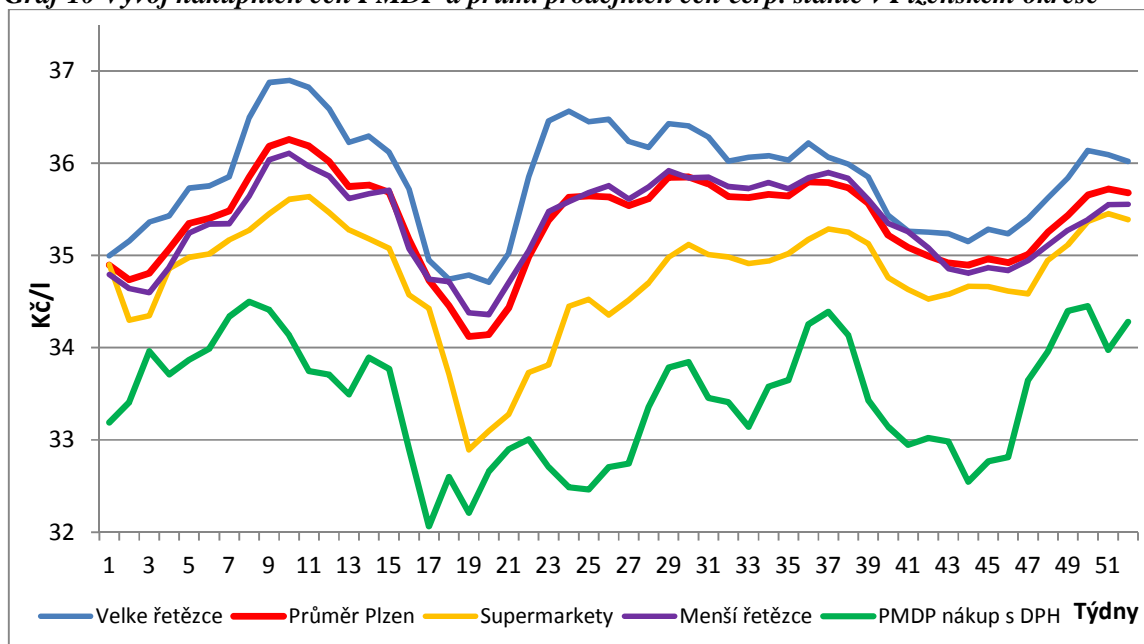
AD 2) V první kapitole byl představen pojem "Sdružení zadavatelů". Tento institut dává možnost spojení pro společný nákup více osob (jednou z těchto osob musí být vždy zadavatel podle ZVZ). Autor spatřuje příležitost ve sdružení PMDP s dalšími organizacemi města Plzeň jako: Magistrát města, Městská policie, Zoologická zahrada nebo Správa a údržba silnic Plzeňského kraje za účelem společného nákupu nafty. Například pouze Správa a údržba silnic má roční spotřebu přibližně 190 000 litrů nafty. I kdyby se tímto společným nákupem a zvýšeným objemem nepodařilo snížit marži dodavatele, daly by se přinejmenším ušetřit náklady zmíněné menší městské organizace a zefektivnilo by se vynakládání veřejných prostředků. Mimo institut sdružení zadavatelů připadá ještě v úvahu centrální zadávání. Úlohu centrálního zadavatele by ale v tomto případě musela vykonávat jiná osoba než PMDP, jelikož není možné, aby centrálním zadavatelem byl sektorový zadavatel.

Pro dopravní podnik se naskýtá i možnost sdružení s osobami, které nejsou zadavateli podle zákona o veřejných zakázkách. PMDP by mohly například oslovit malé čerpací „neřetězcové“ stanice s nižší výtočí, u kterých se předpokládají vyšší nákupní ceny, nebo spediční firmy.

AD 3) Provozování čerpacích stanic (dále též „ČS“) pohonných hmot vymezuje především zákon o pohonných hmotách a čerpacích stanicích pohonných hmot. Dalším základním dokumentem je živnostenský zákon, který řadí provozování čerpacích stanic mezi živnosti volné. Evidence čerpacích stanic pohonných hmot v ČR, vedená Ministerstvem průmyslu a obchodu, rozlišuje čerpací stanice s prodejem pohonných hmot na veřejné ČS a ČS s vymezeným přístupem a prodejem, dále na neveřejné ČS jakožto výdejní místa pohonných hmot pouze pro vlastní spotřebu provozovatelů. PMDP podle tohoto vymezení v současnosti provozují čerpací stanici veřejnou s vymezeným přístupem a prodejem. Autor se dále zabývá otázkou konkurenceschopnosti v případě, že by dopravní podnik provozoval jednodruhovou veřejnou ČS s prodejem motorové nafty.

Následující graf zobrazuje vývoj nákupních cen PMDP včetně DPH a vývoj týdenních průměrných prodejních cen čerpacích stanic v Plzeňském okrese. Modrá křivka odpovídá vývoji průměrných týdenních cen čerpacích stanic velkých řetězců (Agip, Benzina, OMV, Shell). Fialová křivka zobrazuje vývoj cen na čerpacích stanicích menších řetězců a samostatných neřetězcových čerpacích stanic (Papoil, Robinoil, Eurooil, Ostatní). Žlutá křivka značí vývoj cen na čerpacích stanicích supermarketových řetězců (Ahold, Makro, Tesco). Zmíněné průměrné ceny čerpacích stanic autor získal interně od provozovatele webu mBenzin.cz. Červená křivka je tvořena průměry výše uvedených prodejních cen a konečně zelená křivka odpovídá nákupním cenám PMDP.

Graf 10 Vývoj nákupních cen PMDP a prům. prodejních cen čerp. stanic v Plzeňském okrese

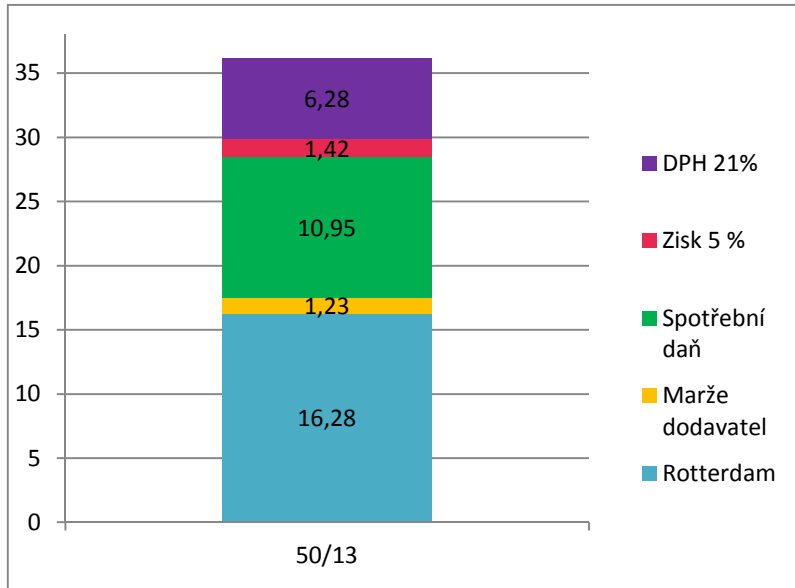


Zdroj: Vlastní zpracování, 2014

Jak se dalo očekávat, jelikož srovnáváme nákupní ceny PMDP s průměrnými prodejními cenami různých ČP, jsou ceny PMDP nejnižší. U čerpacích stanic supermarketových řetězců vidíme ve srovnání s PMDP nejmenší cenový rozdíl. Naopak největší rozdíl je v porovnání s cenami na velkých ČS.

Uvažujme nyní, že dopravní podnik bude prodávat naftu s pětiprocentním ziskem. Struktura prodejní ceny za jeden litr (demonstrováno pro 50. týden 2013) by potom měla tuto podobu:

Graf 11 Struktura prodejní ceny PMDP 5 % zisk

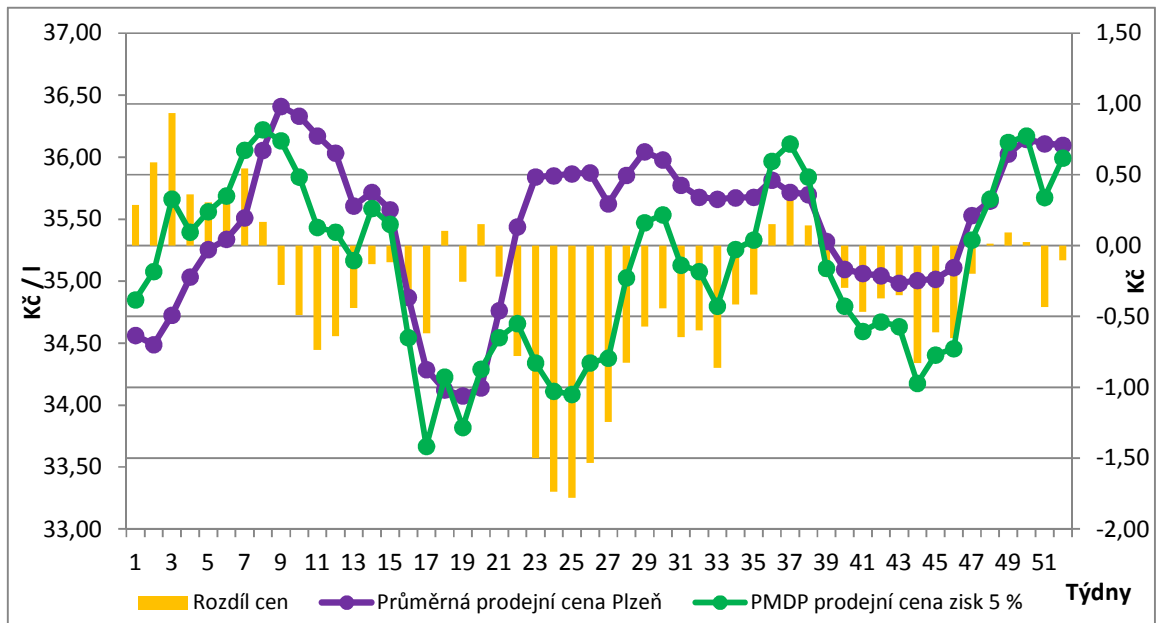


Zdroj: Vlastní zpracování, 2014

Na struktuře prodejní ceny se největší měrou podílí cena nafty na rotterdamské burze, dále spotřební daň a DPH. Výnos společnosti by v absolutním vyjádření tvořil 1,42 Kč za litr.

Teoretické orovnání prodejních cen PMDP, jak byly vymezeny výše, s průměrnými cenami na ČS v okrese Plzeň v roce 2013 zobrazuje následující graf.

Graf 12 Porovnání prodejních cen, průměr Plzeň vs PMDP



Zdroj: Vlastní zpracování, 2014

Z grafu je patrné, že až na začátek roku a pár případů v průběhu roku, jsou prodejní ceny PMDP s plánovaným ziskem 5 % pod úrovní prodejních cen v okrese Plzeň. Z pohledu tohoto faktoru se dá tedy o provozování čerpací stanice v areálu depa PMDP uvažovat. Je na dalším zvážení, zda by nabídka měla být rozšířena i o prodej benzínu. Na efektivnost projektu budou mít vliv také další vícenáklady spojené s rozšířením prodeje pro další osoby. Pro eliminaci osobních nákladů lze využít systému zcela samoobslužného prodeje, který je již zaveden pro stávající zákazníky.

## 7.2 Postupný přechod na CNG

V současnosti stále více dopravních podniků pořizuje autobusy na stlačený zemní plyn. Důvodem je nejen ekologie, ale hlavně ekonomika provozu. CNG / BioCNG (compressed natural gas - stlačený zemní plyn či biometan) je zemní plyn či biometan (zemní plyn vyrobený z obnovitelných zdrojů či odpadů) stlačený zpravidla na min 200 bar. Zemní plyn je považován za nejperspektivnější alternativní palivo, v České republice jezdí na CNG již 423 autobusů (RWE energo, 2013).

V 1 kg CNG je tolik energie, kolik odpovídá cca 1,4 litrům nafty. Z toho pak vychází porovnatelné ceny: Nafta 35,85 Kč/l, CNG 18,40 Kč/l (CNG+, cit. 8.3.2014). Navíc nízká cena CNG je dlouhodobě garantována z důvodu minimální výše spotřební daně (tj. podle zákona o spotřebních daních). Dopravní podnik v Pardubicích například uvádí, že provozem 20 CNG autobusů s minimálním projezdem 80 tisíc km ročně za rok 2012 uspořili 10,8 mil. Kč. Dopravní podnik v Jihlavě provozuje 13 CNG autobusů, za rok 2012 ušetřil 4,4 milionů Kč. Dopravní podnik Karlovy Vary dnes provozuje 20 CNG autobusů a od roku 2007 s nimi postupně najel 3,5 milionů kilometrů. To odpovídá spotřebě 1,33 milionu kg CNG. Dle slov ředitele DPKV úspora za celou dobu provozu CNG autobusů na jeden ujetý kilometr, v porovnání s cenou a spotřebou nafty, dosahuje přibližně 2,45 Kč/km.

Nákup CNG autobusů je také díky jejich ekologickému provozu podporován řadou dotačních programů, plynárenské společnosti přispívají na každý nový CNG autobus částkou 200 000 Kč. Na úrovni veřejných rozpočtů jsou dotace Ministerstva dopravy v rámci Programu obnovy vozidel veřejné autobusové dopravy a dotace v rámci výzev na nákup a modernizaci ekologických dopravních prostředků z jednotlivých regionálních

operačních programů (ROP). Poslední výzva na nákup nových autobusů v městské hromadné dopravě s pohonem na CNG byla vyhlášena Ministerstvem životního prostředí na začátku tohoto roku. Z evropského fondu soudružnosti byla na tyto dotace uvolněna částka ve výši přibližně jedné miliardy korun. Dotace jsou určeny pro regiony s největším imisním znečištěním, mohli o ně žádat v Moravskoslezském a Ústeckém kraji a v brněnském regiony.

Navýšení pořizovací ceny je u CNG autobusu oproti naftovému do 800 000 Kč, a jak autor uvedl výše, může být zčásti kryta dotacemi. O výstavbu plnicí stanice se postará plynárenská společnost, pokud se dopravce rozhodne postupně převádět svůj vozový park.

Dále vyčíslíme finanční úsporu při využití a autobusu na CNG.

#### **a) Stávající dieselové autobusy**

Náklady na provoz stávajících dieselových autobusů jsou na základě údajů poskytnutých provozovatelem kalkulovány pro průměrnou spotřebu ve výši 40 l/100 km a pro průměrnou nákupní cenu nafty 27,64 Kč/l bez DPH.

Náklady na ujetí 1 km lze tedy odhadnout ve výši:  $(40 \times 27,64)/100 = 11,1 \text{ Kč/km}$ . Pro dopravní výkon v hodnotě 47,2 tis. km na jeden autobus za rok činí náklady na pohonné hmoty 523 920,- Kč bez DPH za rok na jeden autobus.

#### **b) Nové CNG autobusy**

Předpokládaná spotřeba u nových autobusů s pohonem na CNG činí dle České plynárenské unie 54 m<sup>3</sup> na 100 km jízdy. Průměrná cena CNG při čerpání **na veřejné plnicí stanici**, tj. neprovozované žadatelem se předpokládá na úrovni cca 17 Kč/m<sup>3</sup> bez DPH.

Náklady na ujetí 1 km lze tedy odhadnout ve výši:  $(54 \times 17)/100 = 9,18 \text{ Kč/km}$ .

Celkový dopravní výkon nových autobusů na CNG bude stejný jako dopravní výkon nahrazených dieselových autobusů, tj. 47,2 tis. km na jeden autobus za rok. Celkové roční náklady tak činí 433 296,- Kč bez DPH za rok na jeden autobus.

Výše uvedené shrnuje tab. č. 17.

**Tabulka 17 Úspora PHM s CNG autobusy**

<b>Položka (Kč)</b>	<b>Stávající dieselové autobusy</b>	<b>Nové CNG autobusy</b>
Náklady na ujetí 1 km	11,1	9,18
Celková úspora 1 km	<b>1,92</b>	
Náklady na provoz 1 autobusu/1 rok	523 920	433 296
Celková úspora za 1 rok	<b>90 624</b>	

*Zdroj: Vlastní zpracování, 2014*

## Závěr

Hlavním cílem této diplomové práce bylo ověřit efektivnost nákupu motorové nafty u Plzeňských dopravních podniků.

Abychom se k tomuto primárnímu cíli dostali, museli jsme postupně splnit dílčí vytyčené cíle.

Nejprve bylo nutné seznámit se s hlavními ustanoveními zákona o veřejných zakázkách. Kde jsme ověřili, že zkoumaný podnik je podle tohoto zákona sektorovým zadavatelem a že se v případě nákupu nafty jedná o veřejnou zakázku na dodávky. Tyto poznatky jsme poté rozšířili a vyvodili jsme z nich konkrétní možnosti, jak můžou dopravní podniky při nákupu nafty postupovat.

V rámci zákona o veřejných zakázkách a souvisejících zákonů upravujících hospodárné, efektivní a účelné vynakládání finančních prostředků jsme řešili problematiku hodnotících kritérií. Kde jsme dospěli k závěru, že pro řešený problém je vhodné především volit kritérium nejnižší nabídkové ceny.

Ve třetí kapitole jsme blíže představili jednotlivé zkoumané dopravní podniky a podrobili je srovnání z hlediska dopravních a přepravních výkonů. Dále jsme charakterizovali přístupy jednotlivých dopravců k řešené problematice.

Autor definoval v zásadě čtyři různé způsoby nákupů motorové nafty u čtyř rozdílných dopravních podniků, které se liší jak v geografickém rozmístění, tak velikostí plynoucí ze zajišťování dopravní obslužnosti různě velkých a zalidněných měst. Dopravní podnik města Plzně jako jediný využívá pro všechny dodávky po celý rok jediného dodavatele. Provázanost nákupní ceny s děním na trhu odráží proměnné složky kalkulačního vzorce. Dopravní podnik města Brna a Dopravní podnik Ostrava uzavírají rámcové smlouvy na dodávky nafty s více dodavateli, kteří dále soutěží v tzv. minitendru o jednotlivé zakázky, DPO navíc využívá pro hodnocení nabídek elektronické aukce. Poslední zkoumaný subjekt Dopravní podnik Karlovy Vary postupuje podobně, ale vyzývá rovnou oslovené uchazeče (nejméně tři) o zaslání nabídek.



Také jsme určili faktory ovlivňující cenu nafty a analyzovali jsme vývoj těchto cen na českém trhu. Zde jsme dospěli k závěru, že cena nafty je odvozena především z kotované ceny na komoditní burze v Rotterdamu respektive z ceny ropy. Ale roli hrají i další faktory, které se promítají především na maloobchodním trhu.

Na grafu jsme si poté ukázali vývoj týdenních nákupních cen, kterých PMDP dosáhly na základě stanoveného hodnotícího kritéria a použitého kalkulačního vzorce.

Zhodnocení účinnosti vybraného kritéria bylo provedeno porovnáním nákupních cen PMDP jednak s prodejními cenami v plzeňském okrese, ale především v porovnání s nákupními cenami referenčních podniků.

Na základě tohoto porovnání můžeme konstatovat, že způsob nákupu u PMDP je efektivní.

V poslední kapitole autor uvádí doporučení a návrhy pro daný podnik.

**Seznam tabulek**

Tabulka 1 Finanční limity platné od 1. 1. 2014 .....	17
Tabulka 2 Průběh vybraných zadávacích řízení .....	23
Tabulka 3 Vztah mezi kritérii, sledovanými ukazateli 3E a příklady typických předmětů VZ .....	36
Tabulka 4 Typy předmětu plnění veřejné zakázky z hlediska jejich vazby na výdajovou aktivitu .....	37
Tabulka 5 Volba rozhodovacího kritéria v závislosti na výdajové aktivitě.....	38
Tabulka 6 Struktura majetku.....	44
Tabulka 7 Struktura výnosů.....	44
Tabulka 8 Struktura nákladů.....	45
Tabulka 9 Dopravní výkony .....	48
Tabulka 10 Vozový park – autobusy .....	48
Tabulka 11 Převážní výkony, kompenzace nákladu, počet zaměstnanců, VH .....	49
Tabulka 12 Ukázka výpočtu kupní ceny.....	68
Tabulka 13 Vývoj nákup. cen podniků v 17. – 27. týdnu.....	74
Tabulka 14 Koeficienty korelace zkoumaných podniků .....	76
Tabulka 15 Rozdíl nákup. cen DP a prodejních cen v okrese .....	77
Tabulka 16 Srovnání odebraného množství nafty a nákupních cen .....	77
Tabulka 17 Úspora PHM s CNG autobusy.....	87

**Seznam obrázků**

Obrázek 1 VZ zastoupení dle druhu zadávacího řízení 2013 .....	21
Obrázek 2 Postup zadavatele při výběru kritérií s ohledem na typické předměty VZ a se zřetelem na požadavky 3E .....	32
Obrázek 3 Organizační struktura PMDP .....	43

**Seznam grafů**

Graf 1 Vývoj ceny ropy Brent a nafty ULSD Rotterdam .....	60
Graf 2 Regresní funkce ceny ropy a nafty .....	61
Graf 3 Srovnání vývoje cen ropy, nafty (Rotterdam) a nafty ČR.....	63
Graf 4 Vývoj cen nafty ČR, Plzeň, Brno, Ostrava a Karlovy Vary.....	65
Graf 5 Vývoj kupní ceny PMDP a uvozujících proměnných roce 2013 .....	69
Graf 6 Regresní přímka ceny Rotterdam a kupní ceny PMDP .....	70
Graf 7 Srovnání nákupních cen PMDP a prům. prodejních cen v Plzeňském okrese.....	71
Graf 8 Srovnání vývoje nákupních cen nafty u dopravních podniků .....	73
Graf 9 Vývoj nákupních cen podniků a prodejních cen v okresech .....	75
Graf 10 Vývoj nákupních cen PMDP a prům. prodejních cen čerp. stanic v Plzeňském okrese .....	83
Graf 11 Struktura prodejní ceny PMDP 5 % zisk.....	84
Graf 12 Porovnání prodejních cen, průměr Plzeň vs PMDP .....	84

## **Seznam použitých zkratek**

bbl - barel

CNG - compressed natural gas (stlačený zemní plyn)

ČS - čerpací stanice

DP - dopravní podnik

DPKV - Dopravní podnik Karlovy Vary, a.s.

DPMB - Dopravní podnik města Brna, a.s.

DPO - Dopravní podnik Ostrava, a.s.

IP - Inland Premium

MMR - ministerstvo pro místní rozvoj

NIPEZ - Národní infrastruktury pro elektronické zadávání veřejných zakázek

PMDP - Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

Principy 3 E - hospodárné, efektivní a účelné vynakládání finančních prostředků

SDP - Sdružení dopravních podniků ČR

ULSD - Ultra-low-sulfur diesel

USD - americký dolar

VKM - vozokilometr

VZ - Veřejná zakázka

ZVZ - Zákon o veřejných zakázkách

## Seznam použité literatury

BUSINESSINFO.cz. Veřejné zakázky. In: *Businessinfo* [online]. Praha: Bussinesinfo.cz, 3. 12. 2010 [cit. 2. 2. 2014]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/verejne-zakazky-opu-4643.html>

CCS.cz [online]. CCS Česká společnost pro platební karty. [cit. 10. 1. 2014].

Cngplus. Ekonomika. *CNG+* [online]. [cit. 8. 3. 2014]. Dostupné z: <http://www.cngplus.cz/o-cng/ekonomika.html>

*Dopravní podnik Karlovy Vary* [online]. Karlovy vary: Dopravní podnik Karlovy Vary, © 2009- [cit. 22. 2. 2014]. Dostupné z: <http://www.dpkv.cz/>

*Dopravní podnik města Brna* [online]. Brno: Dopravní podnik města Brna, [cit. 22. 2. 2014]. Dostupné z: <http://www.dpmb.cz/>

*Dopravní podnik Ostrava* [online]. Ostrava: Dopravní podnik Ostrava, [cit. 22. 2. 2014]. Dostupné z: <http://dpo.cz/>

*Dopravní podnik Plzeň* [online]. Plzeň: Dopravní podnik města Plzně, © 2012- [cit. 18. 2. 2014]. Dostupné z: <http://www.pmdp.cz/>

eCentre. Kolik jsme ušetřili. *eCentre* [online]. Ostrava: © 2014 eCENTRE, a.s. [cit. 15. 3. 2014]. Dostupné z: <http://www.ecentre.cz/statutarni-mesto-ostava/o-systemu/kolik-jsme-usestrili>

E-ZAK. Dynamický nákupní systém. *E-ZAK* [online]. Praha: E-ZAK [cit. 12. 2. 2014]. Dostupné z: <http://www.ezak.cz/dynamicky-nakupni-system>

E-ZAK. Elektronická aukce. *E-ZAK* [online]. Praha: E-ZAK [cit. 12. 2. 2014]. Dostupné z: <http://www.ezak.cz/elektronicka-aukce>

HINDLS, Richard. *Statistika pro ekonomy*. Praha: Professional Publishing, 415s. 2007, ISBN 978-80-86946-43-6

iDNES.cz, ČTK. Spotřební daň z nafty je v Česku nejvyšší ze zemí visegradské čtyřky. In: *ekonomika.idnes.cz* [online]. Mafra a.s. ©1999–2014 [cit. 22. 2. 2014]. Dostupné z: [http://ekonomika.idnes.cz/spotrebni-dan-z-nafty-0tm-/ekonomika.aspx?c=A130929\\_125318\\_ekonomika\\_neh](http://ekonomika.idnes.cz/spotrebni-dan-z-nafty-0tm-/ekonomika.aspx?c=A130929_125318_ekonomika_neh)

*Kurzy.cz* [online]. *Kurzy.cz*, © 2000 – 2014 [cit. 22. 2. 2014]. Dostupné z: <http://www.kurzy.cz/komodity/ropa-brent-graf-vyvoje-ceny/>

MACHOVÁ, Milena. Druhy zadávacího řízení. *APUeN* [online]. Praha: APUeN, 21. 3. 2011, [cit. 26. 2. 2014]. Dostupné z: <http://www.apuen.cz/druhy-zadavaciho-rizeni?highlightWords=zad%C3%A1vac%C3%AD+%C5%99%C3%ADzen%C3%AD>

- MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *Jak zohledňovat principy 3E (hospodárnost, efektivnost a účelnost) v postupech zadávání veřejných zakázek* [online]. Praha: MMR, 2008 [cit. 6.2.2014]. Dostupné z: [http://www.portal-vz.cz/getmedia/617a16c3-e25a-4c60-b636-b63223ce1f12/Sbornik-autorskych-textu\\_3E\\_vs\\_principy\\_ZVZ](http://www.portal-vz.cz/getmedia/617a16c3-e25a-4c60-b636-b63223ce1f12/Sbornik-autorskych-textu_3E_vs_principy_ZVZ)
- MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. *Metodika hodnocení veřejných zakázek* [online]. Praha: MMR, 2012 [cit. 7. 2. 2014]. Dostupné z: [www.komora.cz/download.aspx?dontparse=true&FileID=8260](http://www.komora.cz/download.aspx?dontparse=true&FileID=8260)
- MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. Metodika zadávání veřejných zakázek. In: *Portál veřejných zakázek* [online]. Praha: MMR, 2014 [cit. 22. 2. 2014]. Dostupné z: <http://www.portal-vz.cz/cs/Jak-na-zadavani-verejnych-zakazek/Metodiky-stanoviska>
- MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. NIPEZ. *Portál veřejných zakázek* [online]. Praha: MMR [cit. 15. 3. 2014]. Dostupné z: <http://www.portal-vz.cz/cs/Informacni-systemy-a-elektronicke-vzdelavani/NIPEZ>
- MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. Statistické údaje o veřejných zakázkách. *Portál veřejných zakázek* [online]. Praha: MMR [cit. 15. 3. 2014]. Dostupné z: <http://www.portal-vz.cz/cs/Spoluprace-a-vymena-informaci/Vyrocni-zpravy-a-souhrne-udaje-o-verejnych-zakazk/Statisticke-udaje-o-verejnych-zakazkach>
- MÜLLER, Jan. Proč stojí benzin a nafta tolik?. In: *peníze.cz* [online]. 2. 11. 2011 [cit. 22. 2. 2014]. Dostupné z: <http://www.penize.cz/spotrebni-dane/223858-male-penize-proc-stoji-benzin-a-nafta-tolik-nejvic-na-nich-vydela-stat>
- OCHRANA, František. *Postupy pro výběr kritérií vhodných pro typické předměty s ohledem na možnosti definování měřitelných ukazatelů* [online]. Praha: MMR, 2008 [cit. 6.2.2014]. Dostupné z: [http://www.portal-vz.cz/getmedia/f27b2362-e9f7-40cd-b1f6-99f6036eca3a/3E\\_vs\\_principy\\_ZVZ\\_B2](http://www.portal-vz.cz/getmedia/f27b2362-e9f7-40cd-b1f6-99f6036eca3a/3E_vs_principy_ZVZ_B2)
- PAVEL, Jan. *Postupy při volbě základního hodnotícího kritéria v procesu zadávání veřejných zakázek s ohledem na složitost předmětu veřejné zakázky se zohledněním principů 3E (hospodárnost, efektivnost a účelnost)*[online]. Praha: MMR, 2008 [cit. 6.2.2014]. Dostupné z: [http://www.portal-vz.cz/getmedia/2e180c37-1654-4943-a392-19f0c6f695be/3E\\_vs\\_principy\\_ZVZ\\_B3](http://www.portal-vz.cz/getmedia/2e180c37-1654-4943-a392-19f0c6f695be/3E_vs_principy_ZVZ_B3)
- RWE Energo. CNG autobusy mohou ušetřit i miliony korun ročně. In: *CNG* [online]. RWE Energo 7.12.2013 [cit. 6. 3. 2014]. Dostupné z: <http://www.cng.cz/cs/866-896/>
- VRTĚNOVÁ, Lucie. ULLWER, Jan. ANALYSIS OF OIL PRODUCT PRICES - SELECTED PRACTICAL ISSUES [online]. *E + M Ekonomie a management*, 2008 [cit. 6.3.2014]. Dostupné z: <http://www.ekonomie-management.cz/archiv/detail/606-analysis-of-oil-product-prices-selected-practical-issues/>

WEBALL. Obchod s ropou. *Ropa* [online]. Weball, 2004-2013 [cit. 22. 2. 2014]. Dostupné z: <http://www.ropa.cz/obchod-s-ropou/>

WIKIPEDIA. Městská hromadná obsluha. *WIKIPEDIA* [online]. 7.3.2013 [cit. 22. 2. 2014]. Dostupné z: [http://cs.wikipedia.org/wiki/M%C4%9Bstsk%C3%A1\\_hromadn%C3%A1\\_doprava](http://cs.wikipedia.org/wiki/M%C4%9Bstsk%C3%A1_hromadn%C3%A1_doprava)

### **Legislativní dokumenty**

Návrh Zákona č. 294/2010 o veřejných službách v přepravě cestujících § 2

Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 15.12.2010 , č.j. 2 Afs 55/2010

Zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, účinné od 1. ledna 2014. Dostupné též [online] z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/?path=/portal/obcan/>

Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách § 7 odst. 1

Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách § 2 odst. 2

Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách § 2 odst. 3

Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách § 3 odst. 1

Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách § 8 odst. 1

Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách § 9 odst. 1

Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách § 10 odst. 1

Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách § 44 odst. 1

Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách § 50 odst. 4

Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách § 78 odst. 3

Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách § 13 odst. 8

### **Podnikové dokumenty a jiné zdroje:**

DOPRAVNÍ PODNIK KARLOVY VARY. *Výroční zpráva 2012*

DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA BRNA. *Výroční zpráva 2012*

DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA BRNA. *Vzor rámcové smlouvy*

DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA BRNA. *Zadávací dokumentace k veřejné zakázce „Uzavření rámcové smlouvy na dodávky motorové nafty dle EN 590“*. 2011

DOPRAVNÍ PODNIK OSTRAVA. *Zadávací dokumentace poptávkového řízení na „Dodávky motorové nafty pro Dopravní podnik Ostrava a.s.“*

mBenzin.cz, průměrné ceny na čerpacích stanicích v plzeňském okrese

PLZEŇSKÉ DOPRAVNÍ PODNIKY. *Výroční zpráva 2012*

PLZEŇSKÉ DOPRAVNÍ PODNIKY. *Vzor rámcové smlouvy č. 273/2013/PMDP*

PLZEŇSKÉ DOPRAVNÍ PODNIKY. *Zadávací dokumentace k Nadlimitní veřejné zakázce: Dodávka motorové nafty*. 2012, 2013

PLZEŇSKÉ DOPRAVNÍ PODNIKY. *Jiné interní materiály*

SDRUŽENÍ DOPRAVNÍCH PODNIKŮ ČR. *Výroční zpráva 2012*



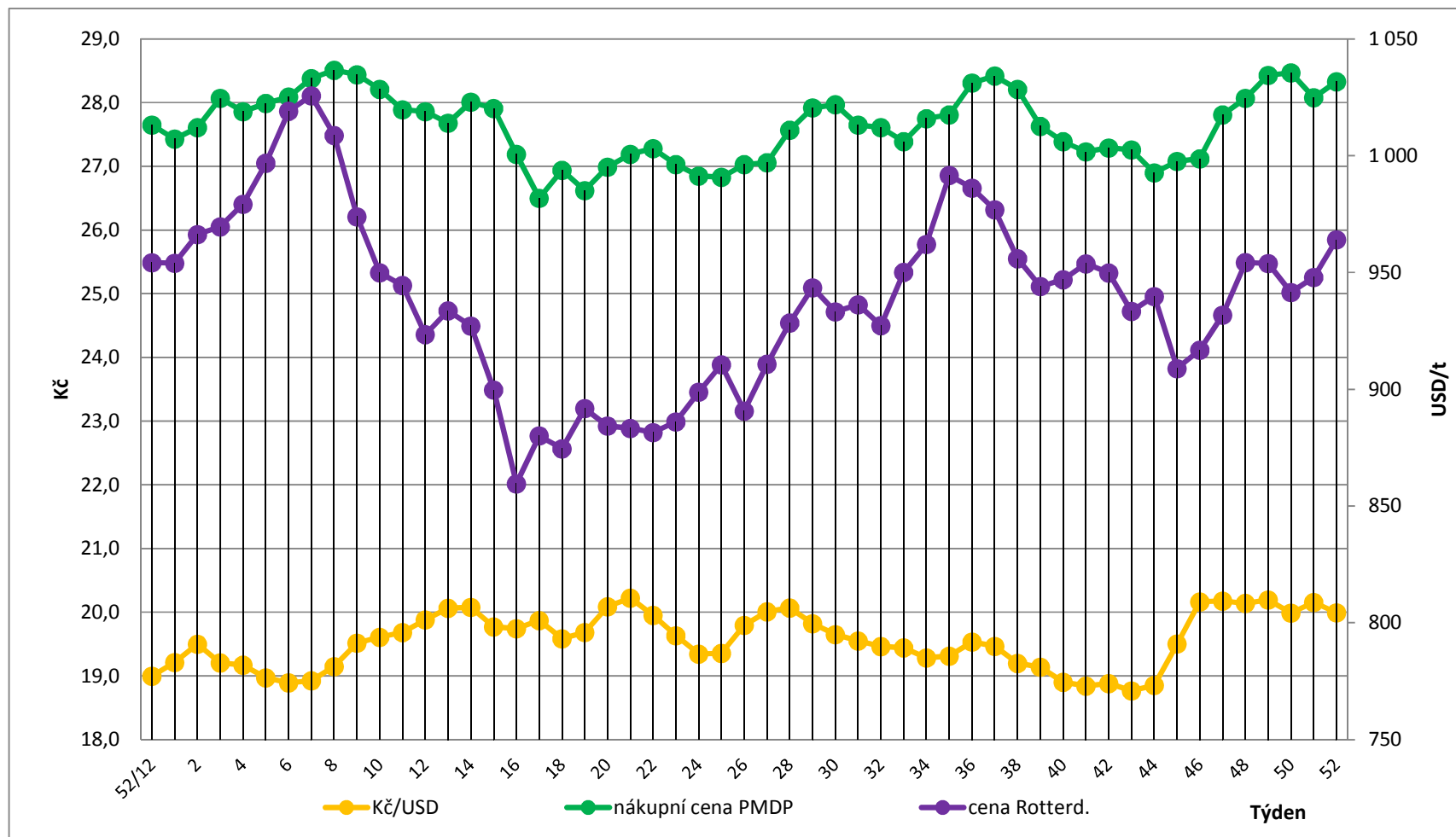
## **Seznam příloh**

**Příloha A: Vývoj kupní ceny PMDP a uvozujících proměnných roce 2013**

**Příloha B: Srovnání vývoje nákupních cen nafty u dopravních podniků**

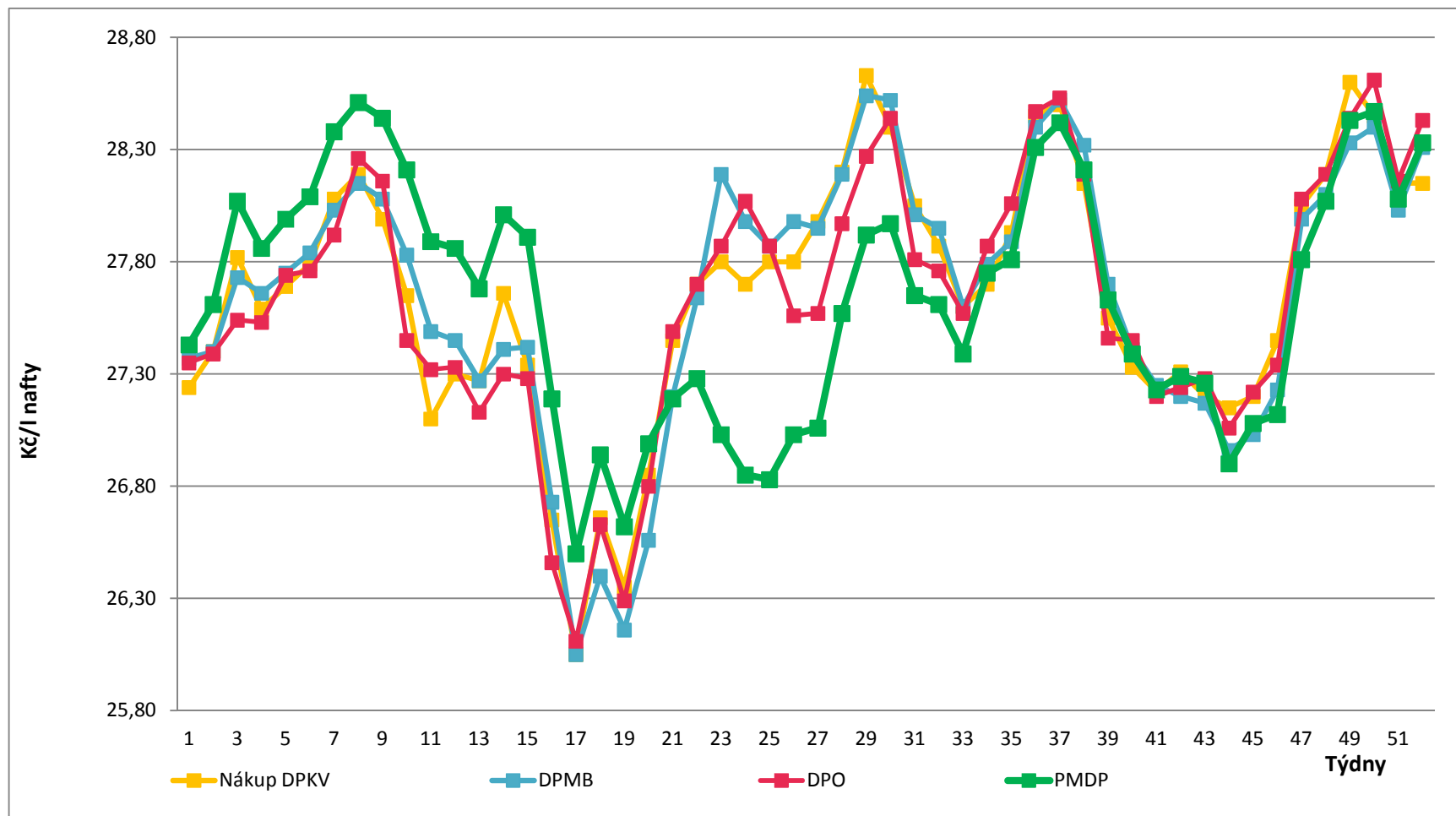
**Příloha C: Srovnání vývoje nákupních cen nafty u dopravních podniků a prodejních cen v okresech**

**Příloha A: Vývoj kupní ceny PMDP a uvozujičích proměnných roce 2013**



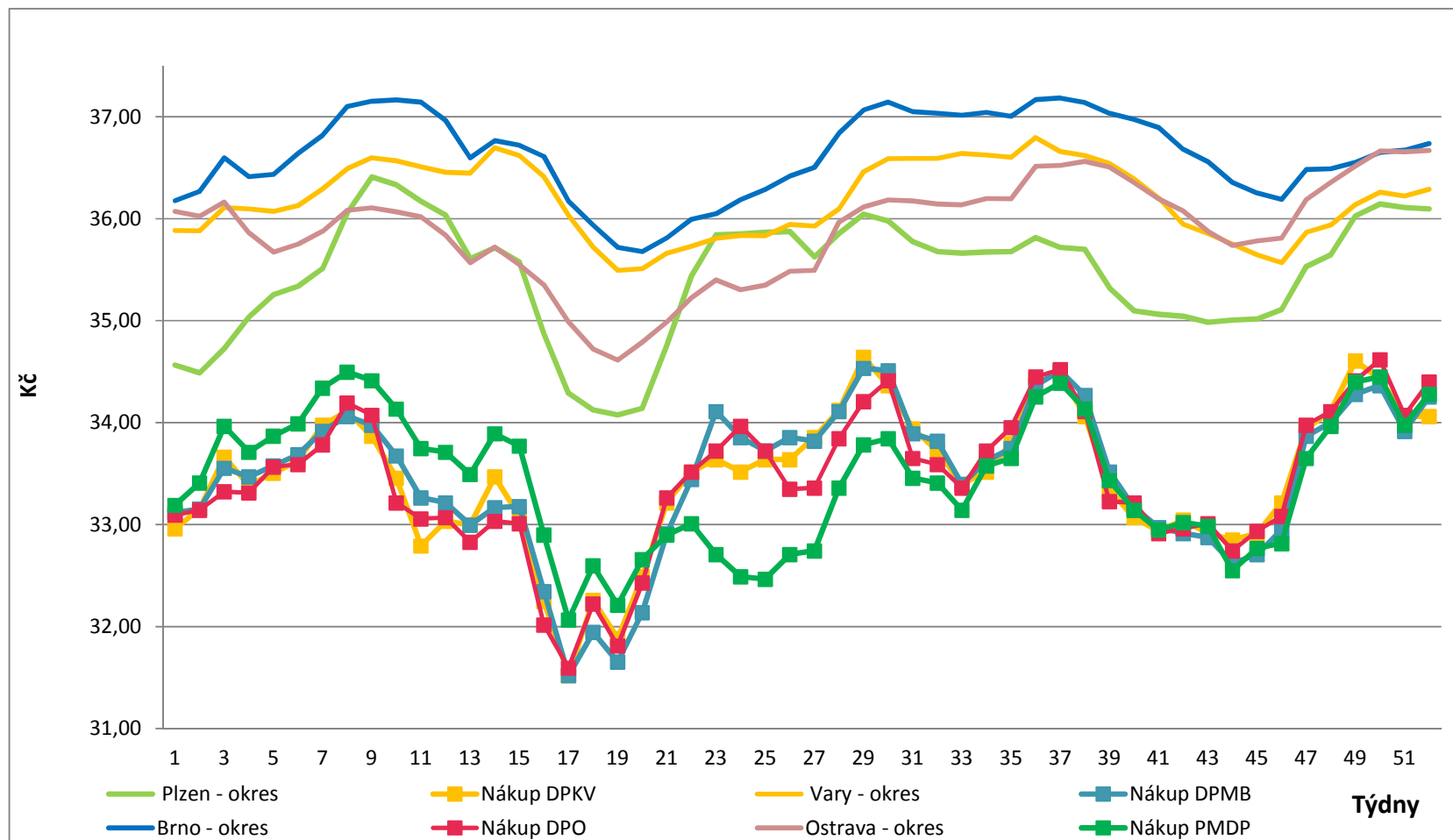
Zdroj: Vlastní zpracování, 2014

**Příloha B: Srovnání vývoje nákupních cen nafty u dopravních podniků**



Zdroj: Vlastní zpracování, 2014

**Příloha C: Srovnání vývoje nákupních cen nafty u dopravních podniků a prodejních cen v okresech**



Zdroj: Vlastní zpracování, 2014

## **Abstrakt**

NOSEK, František. *Ověření efektivnosti nákupu pohonných hmot u vybraného podniku*.  
Diplomová práce. Plzeň: Fakulta ekonomická ZČU v Plzni, 96 s., 2014

**Klíčová slova:** veřejné zakázky, hodnotící kritéria, zadávací řízení, dopravní podnik, městská hromadná doprava, motorová nafta

Předložená práce je zaměřena na problematiku nákupu motorové nafty u veřejných dopravních podniků. Dopravní podniky ať už z důvodu předmětu své činnosti nebo z titulu, že nakládají s prostředky z veřejných rozpočtů, musejí brát v potaz zákon o veřejných zakázkách. Autor na začátku práce vymezuje nejdůležitější ustanovení tohoto zákona a podrobně rozebírá hodnotící kritéria užívaná ve výběrových řízeních. Aby mohl později specifikovat možnosti, které jednotlivé podniky při pořizování nafty, jakožto předmětu veřejné zakázky mají. Pro pochopení problematiky se práce také zabývá analýzou a vývojem cen nafty a jsou formulovány hlavní proměnné utvářející ceny na trhu. Významnou částí práce je porovnání a posouzení efektivnosti nákupu zkoumané komodity u vybraných podniků.

## **Abstract**

FRANTIŠEK, Nosek. *Examination of Effectiveness of Fuel Purchase at a Chosen Business*. Thesis. Pilsen: Faculty of Economics, University of West Bohemia in Pilsen, 96 p., 2014

Key words: public tenders, evaluation criteria, procurement, transport company, municipal public transport, diesel oil

The submitted thesis is focused on problems of diesel oil purchase at public transport companies. Transport companies, whether for the reason of their subject of business activity, or that they use the means from public budgets, have to take into account the Public Tender Act. In the beginning of the thesis the author defines the most important provisions of this act and describes in details the evaluation criteria used within competitive tenders. He later tries to specify possibilities that single businesses have while purchasing the oil as the subject of public tender. To understand the problems the thesis also deals with analysis and development of oil prices and major variables forming the market prices are formulated here, too. The essential part of the thesis is comparison and evaluation of effectiveness of purchase of the examined commodity with the chosen businesses.

