

## DODATEK Č. 2

číslo SŽ: 29497\_2018

číslo dopravce:

ke **Smlouvě o dodávkách trakční elektrické energie** ze dne 16.12.2018 (dále také „**smlouva**“),  
uzavřené mezi:

### **Správa železnic, státní organizace**

se sídlem Praha 1 - Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 11000,

IČO: 709 94 234,

DIČ: CZ70994234,

zapsaná v obchodním rejstříku vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384,

bankovní spojení: Česká národní banka,

číslo účtu: [REDACTED]

zastoupená: Ing. Jaromírem Hrubým, ředitelem Odboru elektrotechniky a energetiky, pověřeným  
k podpisu tohoto dodatku Bc. Jiřím Svobodou, MBA, generálním ředitelem

(dále také „**provozovatel**“)

a

### **City Rail, a.s.**

se sídlem: Magistrů 202/16, 140 00, Praha 4 Michle,

IČO: 241 99 010,

DIČ: CZ24199010,

zapsaná v obchodním rejstříku vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka 17774,

bankovní spojení: ČSOB a.s.,

číslo účtu: [REDACTED]

zastoupená: Bc. Jan Hrnčík, člen představenstva

(dále také „**dopravce**“)

(provozovatel a dopravce společně dále také „**smluvní strany**“).

Smluvní strany uzavírají níže uvedeného dne, měsíce a roku tento dodatek č. 2 (dále také  
„**dodatek**“):

**Článek I**  
**Předmět dodatku**

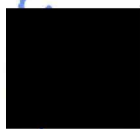
1. Smluvní strany uzavřely dne 16.12.2018 smlouvu o dodávkách trakční elektrické energie zavazující provozovatele poskytovat dopravní službu dodávek trakční elektrické energie. Nedílnou součástí smlouvy je příloha č. 1 – Hybridní model.
2. Smluvní strany se dohodly na změně údajů uvedených v hybridním modelu. Tím dochází ke změně znění přílohy č. 1 smlouvy. Nové znění přílohy č. 1 – Hybridní model, je nedílnou přílohou tohoto dodatku.

**Článek II.**  
**Závěrečná ustanovení**

1. Ostatní ustanovení smlouvy zůstávají beze změn.
2. Smluvní strany se dohodly, že veškeré závazky vzniklé do 31. 12. 2020 se řídí dle předchozí úpravy Přílohy č. 1 – Hybridní model a od 1. 1. 2021 se veškeré závazky řídí novou úpravou Přílohy č. 1 – Hybridní model, viz příloha tohoto dodatku.
3. Tento dodatek nabývá platnosti okamžikem podpisu obou smluvních stran. Účinnosti nabývá okamžikem uveřejnění v registru smluv.
4. Tento dodatek obsahuje úplné ujednání o předmětu dodatku a všech náležitostech, které smluvní strany měly a chtěly v dodatku ujednat, a které považují za důležité pro závaznost tohoto dodatku.
5. Tento dodatek je vyhotoven ve třech originálních stejnopisech, z nichž dopravce obdrží jeden (1) stejnopis, a provozovatel obdrží dva (2) stejnopisy.
6. Dodatek vyjadřuje svobodnou a vážnou vůli smluvních stran, které si její znění přečetly, což stvrzují svými podpisy.

**Za provozovatele**

V PRAZE dne 25-11-2020 2020



**Správa železnic, státní organizace**

Jméno: Ing. Jaromír Hrubý


Funkce: ředitel Odboru elektrotechniky  
a energetiky

**Za dopravce**

V Praze dne 1.12. 2020

**City Rail, a.s.**

Jméno: Jana Hrušková

Funkce: 

**CityRail, a.s.**  
Magistrů 16/202  
140 00 Praha 4 - Michle  
IČO: 24199010, DIČ: CZ24199010

## Příloha č. 1 – Hybridní model

- 1.1. Strany se dohodly na věcně technickém popisu principů fungování hybridního modelu, který je uveden dále v této příloze č. 1 ke smlouvě o dodávkách (dále jen „**příloha**“):
- 1.2. Jedná se o systém rozúčtování trakční elektrické energie dopravci v závislé trakci, který kombinuje stanovení spotřeby trakční elektrické energie spotřebované dopravcem jeho hnacími vozidly, vybavenými systémem pro měření spotřeby trakční elektrické energie (dále též „**EMS**“), a hnacími vozidly bez EMS.
- 1.3. V případě hnacích vozidel vybavených EMS bude spotřeba trakční elektrické energie stanovena na úrovni jednotlivého vlaku dle příslušných kategorií vlaku dle Smlouvy o provozování (jak je definována v preambuli této smlouvy o dodávkách).

Měrnou spotřebou se v této smlouvě o dodávkách rozumí spotřeba trakční elektrické energie změřená nebo vypočtená (tzv. stanovená) na sběrači hnacího vozidla na jednotku dopravního výkonu bez technických ztrát v trakční soustavě.

Vstupem do hybridního modelu budou vlaky rozděleny do následujících skupin:

### a) Vlaky bez funkčního EMS

V případě, že u všech EHV/EJ (EHV = elektrické hnací vozidlo závislé trakce, EJ = elektrická jednotka závislé trakce), podílejících se na realizaci dopravního výkonu, není možné dosáhnout hodnoty naměřené spotřeby trakční elektrické energie, je vlak vyhodnocen jako neměřený a pro tento dopravní výkon se vypočítá spotřeba trakční elektrické energie pomocí měrných spotřeb.

### b) Vlaky s funkčním EMS

V případě, že u všech EHV/EJ podílejících se na realizaci vlakového výkonu je možné dosáhnout hodnoty naměřené spotřeby trakční elektrické energie, je vlak vyhodnocen jako měřený a spotřeba trakční elektrické energie se zahrnuje do celkové spotřeby EHV/EJ za celý měsíc.

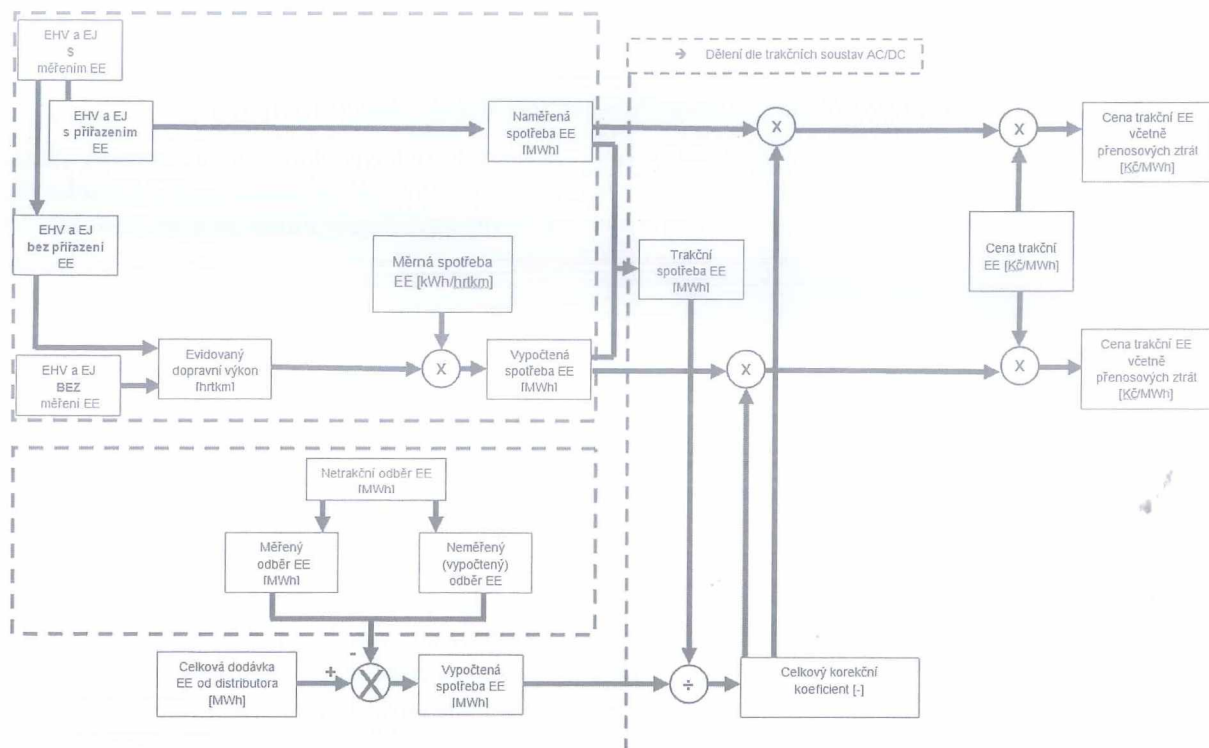
### c) Vlaky s více EHV/EJ a současně kombinací EHV/EJ s a bez EMS

V případě, že pouze u části vlaku je možné dosáhnout hodnoty naměřené spotřeby trakční elektrické energie, je vlak vyhodnocován jako kombinovaný a to tak, že je pro něj vypočítána spotřeba trakční elektrické energie pomocí měrných spotřeb (stejně jako u neměřeného vlaku – bez EMS) a od této hodnoty je odečtena spotřeba trakční elektrické energie na měřených EHV/EJ. Tato odečtená naměřená spotřeba trakční elektrické energie je zahrnuta do celkové spotřeby trakční elektrické energie EHV/EJ za celý měsíc.

### d) Vlaky s nevalidními daty z EMS

V případě, že není možné vyhodnotit spotřebu trakční elektrické energie u měřeného EHV/EJ (např. je znám stav elektroměru na počátku, ale z důvodu výpadku není znám stav elektroměru na konci měření), je na tomto vlaku EHV/EJ vyhodnocováno jako neměřené – vlak bez EMS. Veškerá spotřeba trakční elektrické energie tohoto EHV/EJ na vlaku, kterou je možné vyhodnotit z části (konkrétní dny v měsíci) dle **odstavce 1.3 písm. b)** této přílohy je odečtena od celkové měsíční spotřeby trakční elektrické energie příslušného EHV/EJ vypočítané podle dle **odstavce 1.3 písm. a)** této přílohy. Tato odečtená naměřená spotřeba trakční elektrické energie je zahrnuta do celkové spotřeby trakční elektrické energie EHV/EJ za celý měsíc.

- 1.4. Principiálně je hybridní model popsán v níže uvedeném schématu, z něhož sice nelze dovozovat detailní fungování a nastavení způsobu rozúčtování trakční elektrické energie, nicméně smluvní strany se dohodly na tom, že toto schéma popisuje základní principiální schéma hybridního modelu, které bude respektováno a je pro obě smluvní strany závazné, a bez případné dohody obou smluvních stran na případné změně těchto principů pozdějším nelze tyto principy měnit.



- 1.5. Hybridní model pracuje s pojmem technologická spotřeba EHV ( $TS_{EHV}$ ). Vychází se z faktu, že měřené EHV/EJ vykazuje spotřebu i „mimo vlak“ v systému ISOR/KAPO (čas odjezd, čas dojezd). Koeficientem  $TS_{EHV}$  budou zatíženy neměřené vlaky, protože návrh nových měrných spotřeb bude vycházet ze statistického sledování naměřených hodnot spotřeby sledovaných kategorií vlaků v čase odjezd vlaku – dojezd vlaku. Jedná se tedy o průměrnou hodnotu spotřeby hnacích vozidel „mimo vlak“.
- 1.6. Rekuperace bude vypořádána pouze za měřené EHV/EJ. Naměřené množství rekuperované energie v tzv. režimu „Dodávka“ bude oceněno:
- 1.6.1. Pro stejnosměrnou trakční soustavu: jednotkovou cenou trakční elektrické energie, jejíž cena bude stejná jako v tzv. režimu „Odběr“, tedy v režimu **článku 5** této smlouvy o dodávkách.
- 1.6.2. Pro střídavou trakční soustavu: jednotkovou cenou trakční elektrické energie ve výši 30% ceny jako v tzv. režimu „Odběr“, tedy v režimu **článku 5** této smlouvy o dodávkách
- Vyjádření množství rekuperované a takto oceněné trakční elektrické energie v naturální podobě (kWh, MWh) bude součástí přílohy faktury pro dopravce.
- 1.7. Služba dodávek bude sledována a vyhodnocována zvlášť pro DC trakční soustavu a zvlášť pro AC trakční soustavu.

V této smlouvě o dodávkách je detailně rozlišován měřený odběr, čímž se rozumí odběr naměřený pomocí EMS, a který se bude zvyšovat o koeficient technických ztrát v trakční soustavě, kterýžto odběr bude sloužit pro výpočet účtované trakční elektrické energie. Týž princip bude užit i v případě výpočtu odebrané trakční elektrické energie pomocí koeficientů měrných spotřeb v případech předvídaných **odstavcem 1.3 písm. a), c) a d)** této přílohy, kteréžto odběry budou opět navýšeny o koeficient technických ztrát.

Smluvní strany se rovněž dohodly, že velikost koeficientu technických ztrát v trakční soustavě bude určována pro DC trakční soustavu a AC trakční soustavu zvlášť. Hodnoty těchto ztrát budou určeny provozovatelem a následně ověřeny výpočtem na základě měření, přičemž obě smluvní strany předpokládají jako vstupní hodnoty pro funkčnost hybridního modelu 15 % (slovy: patnáct procent) pro DC trakční soustavu, a 14 % (slovy: čtrnáct procent) pro AC trakční soustavu. Tyto hodnoty se smluvní strany zavazují změnit bez zbytečného odkladu poté a tehdy, pokud bude prokázána jejich změna hodnověrným technickým výpočtem a doloženým měřením.

Smluvní strany konstatují, že pro případy předvídané v **odstavci 1.3 písm. a), c) a d)** této přílohy byly pro první rok trvání této smlouvy o dodávkách použity měrné spotřeby pro jednotlivé kategorie vlaků v takových hodnotách, které byly stanoveny na základě analýzy dostupných dat získaných z EHV/EJ vybavených EMS.

Smluvní strany se dohodly, že hodnoty dle předchozího odstavce budou pro každý následující kalendářní rok účinnosti této smlouvy o dodávkách zpřesňovány, a to opět na základě výsledků analýzy dostupných dat získaných z EHV/EJ vybavených EMS.

- 1.8. Měrné spotřeby budou přepočteny na úroveň sběrače hnacího vozidla. Hodnoty budou stanoveny s rozlišením typu trakční soustavy, ročního období a kategorie vlaku.
- 1.9. Přehled použitých koeficientů v této příloze
- Koeficient „Vyrovnání bilance trakční soustavy“ včetně technických ztrát, rozlišení hodnoty podle druhu trakční soustavy (AC/DC), a
  - Koeficient „Technologická spotřeba“ pouze pro neměřené vlaky ve výpočtu přes měrnou spotřebu.

Způsob výpočtu příslušné konečné MS<sub>k</sub>:  $MS_k = MS \times k_r \times k_z \times k_t$

Přehled měrných spotřeb a koeficientů:

#### Střídavá trakční soustava

Koeficienty ročního období - k<sub>r</sub>

Měrné spotřeby – MS

Typ vlaku	Měrná spotřeba EE [kWh/tis. hrtkm]
Vlaky Ex a R (SC, EC, IC, Ex, R, Sp, Sv)	25,5
Vlaky Os (zast. Os. vlaky, ostatní vlaky osobní dopravy)	35,5
Vlaky nákladní (Nex, Rn, Pn, Vn, Mn+Vleč)	15,25
Ostatní vlaky (lokomotivní)	29

Měsíce			
prosinec - únor	březen - květen	červen - srpen	září - listopad
1,15	1	1	1,05
1,15	1	1	1,05
1,05	1	1	1
1	1	1	1

Koeficient technických ztrát - k<sub>z</sub> 1,14

#### Stejnoseměrná trakční soustava

Koeficienty ročního období - k<sub>r</sub>

Měrné spotřeby – MS

Typ vlaku	Měrná spotřeba EE [kWh/tis. hrtkm]
Vlaky Ex a R (SC, EC, IC, Ex, R, Sp, Sv)	24
Vlaky Os (zast. Os. vlaky, ostatní vlaky osobní dopravy)	35
Vlaky nákladní (Nex, Rn, Pn, Vn, Mn+Vleč)	12,50
Ostatní vlaky (lokomotivní)	29

Měsíce			
prosinec - únor	březen - květen	červen - srpen	září - listopad
1,15	1	1	1,05
1,15	1	1	1,05
1,05	1	1	1
1	1	1	1

Koeficient technických ztrát - k<sub>z</sub> 1,15

**Koeficient technologické spotřeby -  $k_t$** 

Typ vlaku	hodnota
Vlaky Ex a R (SC, EC, IC, Ex, R, Sp, Sv)	1,11
Vlaky Os (zast. Os. vlaky, ostatní vlaky osobní dopravy)	1,11
Vlaky nákladní (Nex, Rn, Pn, Vn, Mn+Vleč)	1,08
Ostatní vlaky (lokomotivní)	1

Celkový bilanční koeficient pro trakční soustavu 5% (průměrná roční hodnota).

## POVĚŘENÍ č. 2910

Pověřuji

**Ing. Jaromíra Hrubého**

datum narození 26. 10. 1958, zaměstnance Správy železnic, státní organizace (dále též „Správa železnic“), ve funkci ředitele odboru elektrotechniky a energetiky generálního ředitelství státní organizace, aby Správu železnic zastupoval a za ni jednal s dotčenými subjekty a samostatně činil veškerá nutná a/nebo vhodná právní a jiná jednání a nezbytné úkony spojené s přípravou a uzavíráním, včetně podepisování, níže uvedených oblastí smluv:

- **Smlouvy o dodávce trakční elektrické energie připravované a uzavírané s dopravci v závislé trakci;**
- **Smlouvy o připojení podle zákona č. 458/2000 Sb., energetický zákon, pro předávací místa elektrické trakce, uzavírané v souvislosti se zajištěním připojení napájecích stanic elektrické trakce s provozovatelem distribuční soustavy.**

Pověřený je povinen postupovat v souladu s účinnými interními předpisy organizace, jakož i účinnými právními předpisy.

Pověření je uděleno na dobu pracovního poměru zaměstnance a výkonu funkce ředitele odboru elektrotechniky a energetiky a jeho ukončením, či odvoláním ze shora uvedené funkce, zaniká.

V Praze dne - 8 -04- 2020

**Bc. Jiří Svoboda, MBA**  
generální ředitel

Toto pověření v plném rozsahu přijímám.  
V Praze dne - 8 -04- 2020

**Ing. Jaromír Hrubý**  
ředitel odboru elektrotechniky a energetiky

OVĚŘENÍ - LEGALIZACE

Běžné číslo ověřovací knihy O 265/2020-----  
-----Ověřuji, že níže uvedená osoba:-----  
Jiří Svoboda, nar. [REDACTED],-----  
bydliště [REDACTED]-----  
uznala přede mnou podpis na listině za vlastní.---  
Totožnost uvedené osoby byla prokázána.-----  
Notář provedením legalizace ne [REDACTED] á za obsah  
listiny.

V Praze dne 08.04.2020

Jitka Švantnerová  
notářská tajemnice  
pověřená Mgr. Janou Rybářovou  
notářkou se sídlem v Praze





**Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.**

**Doložka číslo:** 1278994

**Původní datový formát:** application/pdf

**UUID původní komponenty:** 25bfc9a7-841a-4973-8771-05cb3317f020

**Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:**

System ERMS (zpracovatel dokumentu Marcela DVOŘÁKOVÁ RYNTOVÁ)

**Subjekt, který změnu formátu provedl:** Správa železnic, státní organizace

**Datum vyhotovení ověřovací doložky:** 18.12.2020 11:40:02



0f2b6c62-e942-4d58-a637-41b5dc36303f