

DODATEK č. 2

číslo SŽ: 29055 2018
číslo dopravce:

ke Smlouvě o dodávkách trakční elektrické energie ze dne 31. 12. 2018 (dále také „smlouva“),
uzavřené mezi:

Správa železnic, státní organizace

se sídlem Praha 1 - Nové Město, Dlážďená 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: ██████████

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

(dále také „provozovatel“)

a

RegioJet a.s.

se sídlem: nám. Svobody 86/17, 602 00 Brno,

IČO: 28333187,

DIČ: CZ28333187,

zapsaná v obchodním rejstříku vedeném u Krajského soudu v Brně, oddíl B, vložka 5816,

bankovní spojení: Komerční banka a.s.,

číslo účtu: ██████████

zastoupená: Ing. Radimem Jancúrov, předsedou 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 31. 12. 2018 smlouvu o dodávkách trakční elektrické energie zavazující provozovatele poskytovat dopravci 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

Správa železnic, státní organizace

Jméno: Ing. Jaromír Hrubý

Funkce: ředitel Odboru elektrotechniky
A energetiky

Za dopravce

10-02-2021

V Brně dne 10-02-2021

RegioJet a.s.

Jméno: Ing. Radim Jančura

Funkce: předseda představenstva

RegioJet a.s.

Jméno: _____

Funkce: _____

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 beze 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.

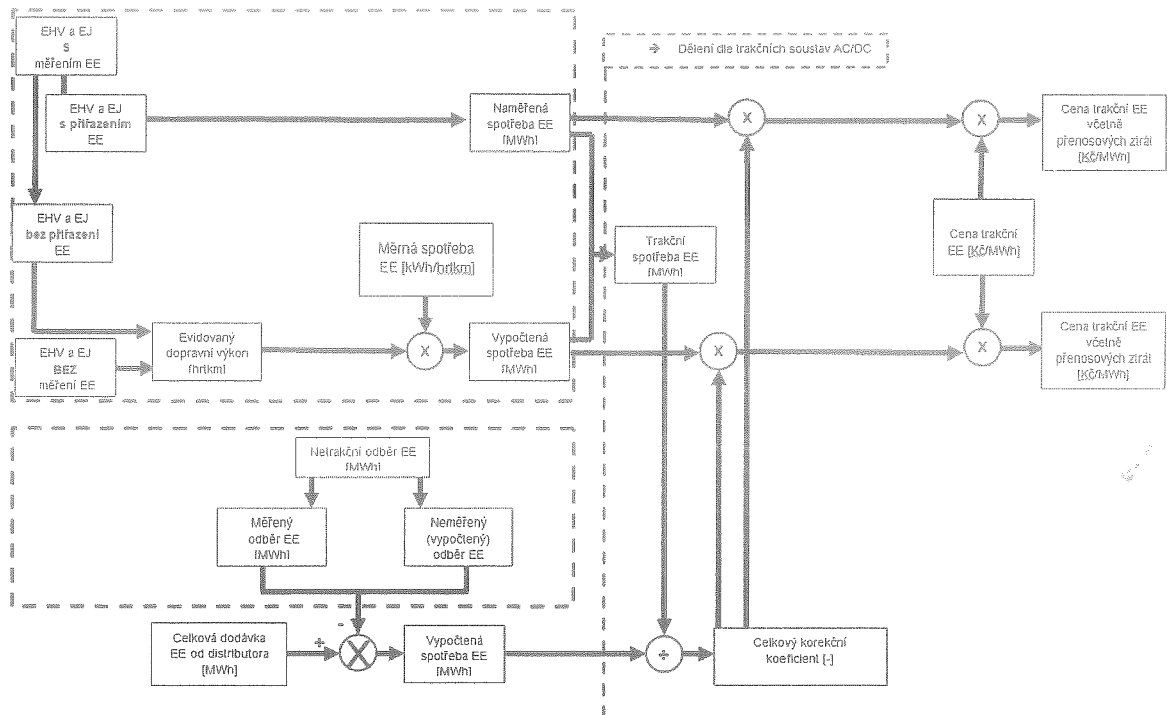
c) Vlaky s více EHV/EJ a současně kombinací EHV/EJ s a bez EMS

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 ISOŘ/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 měřená 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. Tým 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_k: $MS_k = MS \times k_r \times k_z \times k_t$

Přehled měrných spotřeb a koeficientů:

Střídavá trakční soustava

Měrné spotřeby – MS

Typ vlaku	Měrná spotřeba EE [kWh/tis. hrtnm]
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

Koeficienty ročního období - k_r

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_z 1,14

Stejnoseměrná trakční soustava

Měrné spotřeby – MS

Typ vlaku	Měrná spotřeba EE [kWh/tis. hrtnm]
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

Koeficienty ročního období - k_r

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_z 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).

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

Doložka číslo: 1372268

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: ea6e4c3d-fd7c-4e9c-a9b6-086889a8460e

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: 24.02.2021 14:29:04



c64df713-973e-4bda-8073-0d89a974d614