

D o d a t e k č . 4

ke Smlouvě o dodávkách trakční elektrické energie

(dále jen „**Dodatek**“)

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 vedeným u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384,

bankovní spojení: [REDACTED]

číslo účtu: [REDACTED]

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

(dále jen „**Provozovatel**“)

a

Cargo Motion s.r.o.

se sídlem: Těšínská 120/54, 710 00, Ostrava – Slezská Ostrava,

IČO: 282 70 304,

DIČ: CZ28270304,

zapsaná v obchodním rejstříku vedeným u Krajského soudu v Ostravě, oddíl C, vložka 75447,

bankovní spojení: [REDACTED]

číslo účtu: [REDACTED]

zastoupená: _____

Ing. Martin Záh

jednatel

(dále jen „**Dopravce**“),

(provozovatel a dopravce dále společně jako „**Smluvní strany**“ nebo jednotlivě jako „**Smluvní strana**“),

tímto uzavírají níže uvedeného dne, měsíce a roku podle § 1902 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**občanský zákoník**“), tento Dodatek:

P r e a m b u l e

Smluvní strany spolu dne 16. 01. 2019 uzavřely Smlouvu o dodávkách trakční elektrické energie, číslo smlouvy provozovatele: 469/2019-SŽDC-SŽE, číslo smlouvy dopravce: --- (dále jen „**Smlouva**“).

Smluvní strany tímto Dodatkem vyjadřují vůli upravit vztah založený Smlouvou, zejména co se týká úpravy koeficientů měrné spotřeby pro jednotlivé kategorie vlaků obsažené v Příloze č. 1 Smlouvy – Hybridní model.

Smluvní strany se dále dohodly na úpravě způsobu provádění změn nebo doplnění Smlouvy v uvedených případech.

Článek 1

Předmět Dodatku

1. Smluvní strany se na základě výsledků analýzy měrné spotřeby dohodly na úpravě koeficientů měrné spotřeby pro jednotlivé kategorie vlaků 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.
2. Smluvní strany se dohodly na novém znění čl. 10 odst. 4 Smlouvy [Závěrečná ustanovení], který nově zní:

„Veškeré změny nebo doplnění této smlouvy o dodávkách, mimo případů uvedených v tomto odstavci, musí být učiněny formou písemného dodatku podepsaného oprávněnými zástupci smluvních stran, jinak taková změna nebo doplnění této smlouvy o dodávkách smluvní strany nezavazuje. Za písemnou formu se považuje pouze forma listinná. Písemná forma není zachována při právním jednání učiněném elektronickými nebo technickými prostředky ve smyslu § 562 občanského zákoníku, nedohodnou-li se smluvní strany jinak.

Smlouva o dodávkách smí být měněna nebo doplňována formou písemného oznámení druhé smluvní straně, aniž by se uzavíral písemný dodatek, avšak pouze v případech, kdy:

- a) dochází ke změně bankovního spojení;*
- b) dochází ke změně sídla – místa podnikání;*
- c) dochází ke změně způsobu zasílání daňových dokladů."*

Článek 2

Závěrečná ustanovení

1. Ostatní ujednání Smlouvy nedotčené tímto Dodatkem zůstávají v platnosti beze změn.
2. Smluvní strany se dohodly, že veškeré závazky vzniklé do 31. 12. 2024 se řídí dle předchozí úpravy Přílohy č. 1 – Hybridní model a od 1. 1. 2025 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. Smluvní strany berou na vědomí, že tento Dodatek podléhá uveřejnění v registru smluv podle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZRS“), a současně souhlasí se zveřejněním údajů o identifikaci smluvních stran, předmětu smlouvy, jeho ceně či hodnotě a datu uzavření této smlouvy.
5. 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.
6. Tento dodatek je vyhotoven ve třech originálních stejnopisech, z nichž Dopravce obdrží jeden (1) stejnopis, a provozovatel obdrží dva (2) stejnopisy.
7. Dodatek vyjadřuje svobodnou a vážnou vůli Smluvních stran, které si její znění přečetly, což stvrzují svými podpisy.
8. Nedílnou součástí tohoto Dodatku je následující příloha:

Příloha č. 1 – Hybridní model

Za Provozovatele

V Praze dne 11. 12. 2024


Správa železnic, státní organizace

Jméno: Ing. Luboš Krátký

Funkce: ředitel Odboru elektrotechniky
a energetiky

Za Dopravce

V OSTRAVĚ dne 20. 12. 2024


Cargo Motion s.r.o.

Jméno: MARTIN ŽÁK

Funkce: VEDUATEL



Cargo Motion s.r.o.

Technická 120/54

710 01 Ostrava

- Střední Ostrava

100 01 dne 20. 12. 2024

V

3

DIE: 0003270304

Cargo Motion s.r.o.

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.

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. hrtkm]
Vlaky Ex a R (SC, EC, IC, Ex, R, Sp, Sv)	27,5
Vlaky Os (zast. Os. vlaky, ostatní vlaky osobní dopravy)	37,5
Vlaky nákladní (Nex, Rn, Pn, Vn, Mn+Vleč)	14,25
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
1,03	1	1	1
1	1	1	1

Koeficient technických ztrát - k_z **1,12**

Stejnoseměrná trakční soustava

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)	37
Vlaky nákladní (Nex, Rn, Pn, Vn, Mn+Vleč)	14
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
1,03	1	1	1
1	1	1	1

Koeficient technických ztrát - k_z **1,14**

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).