

## D o d a t e k   č .   5

### 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 vedeném u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384,

bankovní spojení: [REDACTED]

číslo účtu: [REDACTED]

zastoupená: Ing. Lubošem Krátkým, ředitelem odboru elektrotechniky a energetiky,  
na základě pověření č. 3291 ze dne 22. 2. 2023

(dále jen „**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: [REDACTED]

číslo účtu: [REDACTED]

bankovní spojení pro případ fakturace rekuperace: [REDACTED]

číslo účtu pro případ fakturace rekuperace: [REDACTED]

zastoupená: Ing. Radimem Jančurou, členem správní rady

(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 31. 12. 2018 uzavřely Smlouvu o dodávkách trakční elektrické energie, číslo smlouvy provozovatele: 29055/2018-SZDC-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.

## **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. 2025 se řídí dle předchozí úpravy Přílohy č. 1 – Hybridní model a od 1. 1. 2026 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 elektronicky, každý elektronický obraz Dodatku má platnost originálu.
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**



26.01.2026 10:04  
Podepsáno  
elektronicky

**Za D**



Digitally signed



Date: 2026.01.27  
09:39:11 +01'00'

---

**Správa železnic, státní organizace**

Jméno: Ing. Luboš Krátký  
Funkce: ředitel odboru elektrotechniky  
a energetiky

---

**RegioJet a.s.**

Jméno: Ing. Radim Jančura  
Funkce: člen správní rady

## 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.

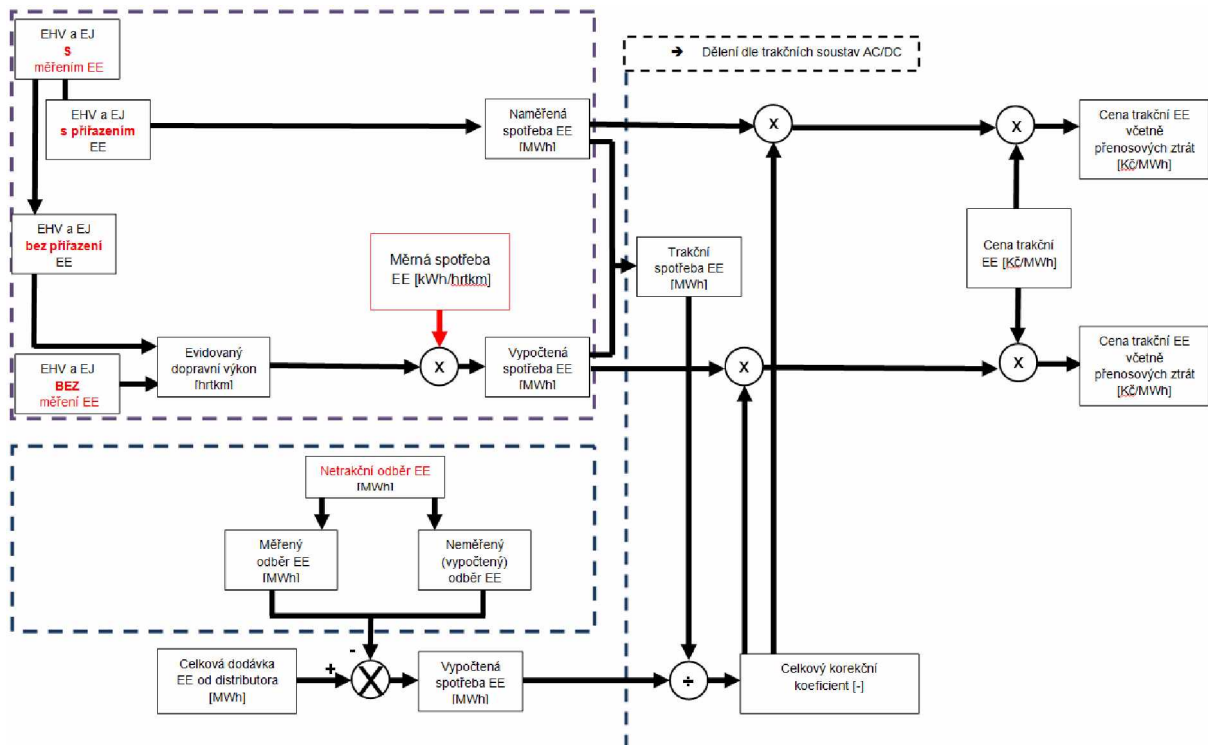
### c) Vlaky s více EHV/EJ a současně kombinací EHV/EJ s a bez EMS

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 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 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 70% 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

- a) Koeficient „Vyrovnaní bilance trakční soustavy“ včetně technických ztrát, rozlišení hodnoty podle druhu trakční soustavy (AC/DC), a
- b) 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

Měrné spotřeby – MS

Typ vlaku	Měrná spotřeba EE [kWh/tis. hrtkm]
Vlaky Ex a R (SC, EC, IC, Ex, R, Sp, Sv)	<b>27,5</b>
Vlaky Os (zast. Os. vlaky, ostatní vlaky osobní dopravy)	<b>37,5</b>
Vlaky nákladní (Nex, Rn, Pn, Vn, Mn+Vleč)	<b>14,25</b>
Ostatní vlaky (lokomotivní)	29

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

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<sub>z</sub> **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)	<b>26</b>
Vlaky Os (zast. Os. vlaky, ostatní vlaky osobní dopravy)	<b>37</b>
Vlaky nákladní (Nex, Rn, Pn, Vn, Mn+Vleč)	<b>13,5</b>
Ostatní vlaky (lokomotivní)	29

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

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<sub>z</sub> **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).