

Dodatek č. 4
ke Smlouvě o veřejných službách v přepravě cestujících
veřejnou drážní osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti
vlaků celostátní dopravy na lince
R26 Praha – Příbram – Písek – České Budějovice

(dále jen „**Smlouva**“)

Smluvní strany:

Česká republika – Ministerstvo dopravy

se sídlem: nábr. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

IČO: 66003008

DIČ: CZ66003008

jejímž jménem jedná: Mgr. Martin Kupka, ministr dopravy

(dále jen „**Objednatel**“)

a

ARRIVA vlaky, s.r.o.

se sídlem: Křižíkova 148/34, 186 00 Praha 8

IČO: 28955196

DIČ: CZ699001947

bankovní spojení: Komerční banka a.s., číslo účtu: [REDACTED]

zapsaná: v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl C, vložka 155614

jejímž jménem jedná/zastoupená:

Ing. Mgr. Jiří Nálevka, jednatel

(dále jen „**Dopravce**“)

(Dopravce společně s Objednatelem dále též „**Smluvní strany**“)

uzavírají tento dodatek č. 4 Smlouvy:

ČLÁNEK 1 ÚČEL DODATKU

Účelem dodatku č. 4 je stanovit podmínky modernizace vozidlového parku, umožňující využití zabezpečení na dráhách, vybavených evropským vlakovým zabezpečovačem European Train Control System (ETCS).

ČLÁNEK 2 INVESTICE DO VOZIDEL

1. Smluvní strany se dohodly, že Dopravce s ohledem na požadavky infrastruktury zajistí modernizaci vozidlového parku. Smluvní strany se dále dohodly, že Dopravce modernizovaná vozidla po skončení Doby plnění využije v rámci stávající smlouvy o veřejných službách na linkách R21, R22 a R24 a/nebo stávající smlouvy o veřejných službách na lince R14.
2. Dopravce doložil, že je připraven k začátku platnosti jízdního řádu 2026/2027 nasadit vozidla vybavená zařízením umožňujícím využití zabezpečení na dráhách, vybavených evropským vlakovým zabezpečovačem European Train Control System (ETCS), přičemž dodávka 6 vybavených souprav do provozu bude realizována k začátku platnosti jízdního řádu 2026/2027.
3. Připravované investice Dopravce doložil kalkulačním modelem, který zohledňuje:
 - a) upravený výchozí finanční model a výchozí model provozních aktiv a
 - b) rozdílovou tabulku mezi původním a upraveným výchozím finančním modelem a výchozím modelem provozních aktiv.
4. S ohledem na shora uvedené se Smluvní strany dohodly na následujících změnách Smlouvy:
 - a) V článku 5 se za odstavec 4 doplňuje nový odstavec 5, který zní:

„5. Dopravce podpisem této Smlouvy bere na vědomí, že na infrastruktuře pojižděné vlaky podle této Smlouvy dojde v průběhu jejího plnění ke změně způsobu zabezpečení jízdy vlaků, kdy provoz bude zajišťován s výlučným dohledem systému ETCS podle vnitrostátního prováděcího plánu technické specifikace interoperability subsystémů „Řízení a zabezpečení“ ve smyslu článku 7.4.4 přílohy nařízení Komise (EU) č. 2023/1695. Dopravce v této souvislosti deklaruje, že výchozí finanční model uvedený v této Smlouvě zahrnuje náklady spojené s povinností vybavit mobilní částí ETCS vozidla potřebná pro plnění této Smlouvy.“
 - b) V článku 22 odst. 9 se na závěr doplňují nové věty, které znějí:

„9. Objednatel je dále oprávněn vůči Dopravci uplatnit smluvní pokutu až do výše 50 000 Kč za každé vozidlo až do celkového počtu 6 vozidel v případě, že Dopravce nezajistí vybavení vozidel určených k plnění Dopravních výkonů vlakovým zabezpečovačem European Train Control System (ETCS) v souladu s článkem 1 písm. c) přílohy č. 7 této Smlouvy k začátku platnosti jízdního řádu 2026/2027 a k začátku každého dalšího kalendářního měsíce v období do 30. června 2027. Objednatel je dále oprávněn vůči Dopravci uplatnit smluvní pokutu až do výše 500 000 Kč za každé vozidlo až do celkového počtu 6 vozidel v případě, že Dopravce nezajistí vybavení vozidel určených k plnění Dopravních výkonů vlakovým zabezpečovačem European Train Control System (ETCS) v souladu s článkem 1 písm. c) přílohy č. 7 této Smlouvy k začátku každého dalšího kalendářního měsíce v období od 1. července 2027 včetně do konce Doby plnění této Smlouvy.
 - c) V článku 12 se za odstavec 8 doplňuje nový odstavec 9, který zní:

„9. Dopravce se zavazuje, že po skončení Doby plnění této Smlouvy budou vozidla vybavená mobilní částí ETCS v souladu s ustanovením článku 5 odst. 5 této Smlouvy plně využita v rámci stávající smlouvy o veřejných službách na lince R14, a to po dobu od začátku platnosti jízdního řádu 2027/2028 do konce doby plnění uvedené smlouvy o veřejných službách. Smluvní strany se zavazují k danému účelu uzavřít dodatek smlouvy o veřejných službách na linkách R21, R22 a R24 a/nebo stávající smlouvy o veřejných službách na lince R14, přičemž upravený výchozí finanční model v rámci těchto smluv bude zahrnovat odpovídající část nákladů spojenou s vybavením vozidel mobilní částí ETCS a jejich provozem.“

- d) Článek 1 přílohy č. 7 se nahrazuje novým zněním:

**„ČLÁNEK 1
TECHNICKÉ POŽADAVKY NA VOZIDLA**

Vozidla určená k plnění Dopravních výkonů podle této Smlouvy musí

- a) být ke dni zahájení provozu schválena pro provoz na předemětných úsecích drah podle článku 4 této Smlouvy,*
 - b) mít nejvyšší povolenou rychlost vozidla alespoň 100 km/h,*
 - c) být ke dni začátku platnosti jízdního řádu 2026/2027 vybavena vlakovým zabezpečovačem European Train Control System (ETCS) a*
 - d) umožnit efektivní využití technických parametrů infrastruktury a disponovat dostatečnými dynamickými vlastnostmi pro rychlé dosažení maximální traťové rychlosti i ve sklonově náročných úsecích; přičemž požadovaný výkon souprav vozidel při všech pravidelných variantách řazení¹ je nejméně 4,0 kW/t².“.*
- e) Článek 2 odst. 3 přílohy č. 7 se nahrazuje novým zněním:
- „3. Dopravce se zavazuje po celou dobu plnění Veřejných služeb v drážní dopravě disponovat kapacitou vozidel, aby na každý vlak bylo možné vystavit Kmenovou soupravu podle článku 12 odst. 1 písm. a) této Smlouvy splňující kvalitativní požadavky kladené na Kmenové soupravy podle této Smlouvy. Kapacita každé takové Kmenové soupravy musí být alespoň sto deset (110) míst k sezení. Dopravce je oprávněn na základě vlastního posouzení nasadit na určité vlaky (např. v okrajovém období dne) soupravu o nižší kapacitě, než je Kmenová souprava, i v případě využití tohoto oprávnění však musí splnit alespoň povinnost podle odst. 2 tohoto článku.“.*
- f) Výchozí finanční model je vymezen v příloze č. 3A tohoto dodatku, která nahrazuje dosavadní přílohu č. 3A Smlouvy.
- g) Výchozí model provozních aktiv je vymezen v příloze č. 3B tohoto dodatku, která nahrazuje dosavadní přílohu č. 3B Smlouvy.
- h) Změny výchozího finančního modelu ve formě rozdílové tabulky mezi původním a upraveným výchozím finančním modelem a výchozím modelem provozních aktiv obsahuje Příloha č. 12 tohoto dodatku, která tvoří novou Přílohu č. 12 Smlouvy.

**ČLÁNEK 5
ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ**

1. Tento dodatek nabývá platnosti dnem jeho podpisu oběma Smluvními stranami a účinnosti dnem uveřejnění v informačním systému veřejné správy – registru smluv. Smluvní strany výslovně souhlasí s uveřejněním textu tohoto dodatku v informačním systému veřejné správy – registru smluv. Smluvní strany se dohodly, že zákonnou povinnost dle § 5 odst. 2 zákona o registru smluv splní Objednatel.
2. Tento dodatek je vyhotoven v elektronické formě a podepsán elektronickými podpisy obou smluvních stran v souladu se zákonem č. 297/2016 Sb., o službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce, ve znění pozdějších předpisů.
3. Ostatní ustanovení Smlouvy zůstávají tímto dodatkem nezměněna.
4. Nedílnou součástí tohoto dodatku jsou následující přílohy:
Příloha č. 3A – Výchozí finanční model
Příloha č. 3B – Výchozí model provozních aktiv
Příloha č. 12 – Odůvodnění změn výchozího finančního modelu

Za Objednatele: 3.10. 2025

Za dopravce 25.9. 2025

.....
Mgr. Martin Kupka
ministr dopravy

.....
Ing. Mgr. Jiří Nálevka
jednatel

Příloha č. 3A-I/II: Výchozí finanční model

Linka R26 Praha – Příbram – Písek – České Budějovice[illegible]

Příloha č.12 Odůvodnění změn výchozího finančního modelu

v cenové hladině VFM

Linka **R26 Praha – Příbram – Písek – České Budějovice**

Dopravce: ARRIVA vlaky s.r.o.

Objednatel: Ministerstvo dopravy

Předpoklady:

Celková hodnota investice v tis. Kč:

Roční odpis v tis. Kč

Finanční náklady v tis. Kč



Výchozí finanční model		Řádek	Stálé ceny dle pův. VFM					Poznámka
			JŘ 2025/2026 (14.12.2025 - 31.12.2025)	JŘ 2025/2026 (1.1.2026 - 12.12.2026)	Pův.VFM JŘ 2025/2026 14.12.2025-12.12.2026	Nový VFM JŘ 2025/2026 14.12.2025-12.12.2026	Rozdíl	
Výchozí náklady	Opravy a údržba vozidel	4						Zvýšené údržbářsko-opravárenské náklady spojené s modernizovanými vozidly
	Odpisy dlouhodobého majetku	5						Investice do modernizace vozového parku
	Mzdové náklady	7						Školení ETCS
	Sociální a zdravotní pojištění	8						Školení ETCS
	Ostatní přímé náklady	12						Investice do modernizace vozového parku
Výchozí náklady celkem (řádek 1 až 15)		16						
Hodnota provozních aktiv (dle přílohy č. 3B)		21						Navýšení z důvodu investice do vozového parku, od JŘ 2026/27
Čistý příjem		22						
KOMPENZACE (ř. 16 – ř. 20 + ř. 22)		23	3 694,702	71 020,324	74 715,026	100 372,775	25 657,749	Navýšení kompenzace z důvodu růstu kvality vozového parku
Plánovaný dopravní výkon (vlkm)		27	36 134,0	694 575,3	730 709,3	730 709,3		
Kompenzace Kč/vlkm (ř. 23/ř. 27)		28	102,250	102,250	102,250	137,363	35,113	