

Centrum pro regionální rozvoj České republiky

Argentinská 1610/4

170 00 Praha

číslo kontroly 000012-2026/IROP

Kontrolovaná osoba:

Město Heřmanův Městec, IČO: 00270041

se sídlem městského úřadu Havlíčkova 801, 538 03 Heřmanův Městec

zast. Mgr. et Mgr. Michalem Bouškou, advokátem, ev. č. ČAK 17528, se

sídlem Teplého 2786, 530 02 Pardubice

N Á M I T K Y (dle ustanovení § 13 zákona č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád), ve znění pozdějších předpisů, dále také jen „kontrolní řád“) **proti kontrolnímu zjištění č. 1 uvedenému v protokolu o kontrole ze dne 16. 6. 2026, č.j. CENT 7882/2026, č. kontroly 000012-2026/IROP**

*Přílohy: 1. Plná moc advokáta
dále dle textu*

Kontrolovaná osoba se seznámila s obsahem protokolu ze dne 16. 6. 2026, č.j. CENT 7882/2026, č. kontroly 000012-2026/IROP (dále jen „*Protokol*“), který jí byl doručen dne 17. 6. 2026.

Jelikož kontrolovaná osoba s kontrolními zjištěními, konkrétně s kontrolním zjištěním č. 1, nesouhlasí, podává v souladu s § 13 kontrolního řádu ve lhůtě stanovené v protokolu

námítky

proti kontrolnímu zjištění č. 1. Současně kontrolovaná osoba své námítky v následujícím textu **konkretizuje a podrobně odůvodňuje**.

Na základě výsledku kontroly provedené na místě projektu realizovaného v rámci Integrovaného regionálního operačního programu bylo v rámci zjištění č. 1, které je blíže popsáno v protokolu, zjištěno údajné porušení dotačních podmínek. Ze strany Centra pro regionální rozvoj České republiky (dále jen „*CRR ČR*“) bylo v rámci této kontroly identifikováno porušení bodu 9. odst. 1. v části III „*Podmínky, na které je poskytnutí dotace vázáno*“ Specifických pravidel pro žadatele a příjemce.

Jako objem zjištění (poměrná část způsobilých výdajů připadající na období, kdy projekt neplnil svůj účel) byla určena částka ve výši 27 599 123,70 Kč (zaokrouhleno na 2 desetinná místa).

I.

Porušení legitimního očekávání

- [1] Předně je třeba uvést, že pochybnost, která vedla ke kontrolnímu zjištění č. 1, vyvstala v rámci kontroly udržitelnosti č. 2. Z tohoto je tak zřejmé, že již dříve proběhla **první kontrola udržitelnosti**, kdy kontrolovaná osoba zdůrazňuje, **že tato byla uzavřena bez jakéhokoliv pochybení. Nebylo konstatováno porušení dotačních podmínek.** Jediné, co bylo v průběhu kontroly kontrolované osobě vyčítáno, bylo nevykázání indikátoru „Počet osob přepravených veřejnou dopravou“ a nedoložení kolaudačních souhlasů. V předchozí větě uvedený indikátor není závazný, přičemž kontrolovaná osoba kontrolnímu orgánu vysvětlila, z jakého důvodu nebyly kolaudační souhlasy přiloženy. O tom, že není dodržen celkový počet spojů, se kontrolní orgán nikde nezmiňuje.
- [2] Dle názoru kontrolované osoby by se tak měl kontrolní orgán vypořádat s tím, proč v rámci první kontroly udržitelnosti, přestože posuzoval tytéž skutečnosti, přičemž měl k dispozici údaje o skutečném počtu spojů, tento stav akceptoval bez výhrad, ale nyní tomu tak není. **Kdyby bylo porušení konstatováno již dříve, tak by kontrolovaná osoba zjednala nápravu dříve, což by mohlo mít výrazný vliv na výši finanční opravy.**
- [3] Rozhodné skutkové okolnosti byly kontrolnímu orgánu známy již při první kontrole a mezi oběma kontrolami nedošlo k žádné změně, tudíž je dle kontrolované osoby povinností kontrolního orgánu srozumitelně vysvětlit, proč tentýž stav nyní hodnotí odlišně. **Bez tohoto vysvětlení působí postup kontrolního orgánu nepředvídatelně a zasahuje do právní jistoty a dobré víry kontrolované osoby. Pokud měl tedy kontrolní orgán údaje k dispozici již při první kontrole, ale na možné porušení neupozornil, neměl by být kontrolované osobě přičítán celý následující časový úsek, během něhož mohla důvodně vycházet z toho, že postupuje správně.** Není přiměřené, aby důsledky pasivity kontrolního orgánu byly v plném rozsahu přeneseny na kontrolovanou osobu prostřednictvím finanční opravy narůstající v závislosti na délce období.
- [4] **Kontrolovaná osoba tak měla legitimní očekávání, že vše je v souladu s dotačními podmínkami, Obecnými i Specifickými pravidly, zjednodušeně řečeno, že je vše v pořádku.** Ve vztahu k požadavku legitimního očekávání a právní jistoty dále kontrolovaná osoba uvádí, že dle konstantní judikatury Nejvyššího správního soudu (např. rozsudek ze dne 15. 8. 2012, č. j. 1 Afs 15/2012-38) se lze legitimního očekávání ve vztahu k poskytnutí dotace domáhat v případě, že je příjemci dotace poskytnuto ze strany správního orgánu jakožto poskytovatele dotace konkrétní ujištění.
- [5] V daném případě nelze mít dle názoru kontrolované osoby pochyb o tom, že **bylo poskytnuto konkrétní ujištění** o tom, že vše probíhá v souladu s dotačními podmínkami, když první kontrola byla **ukončena bez výhrad.** Tato skutečnost tak byla

způsobilá založit dobrou víru a legitimní očekávání kontrolované osoby, že nedochází k žádnému porušení dotačních podmínek.

- [6] **Kontrolovaná osoba** tak uvádí, že **byla v dobré víře a legitimně očekávala**, že nebude shledáno žádné pochybení, neboť první kontrola proběhla bez výhrad, přičemž kontrolovaná osoba na projektu, zejména ve vztahu k počtu spojů, od té doby neměla důvod ničeho měnit.

II.

Pojem „předpokládaný počet spojů“ a nezohlednění počtu spojů

- [7] Počet spojů, které musí být na terminálu odbaveny, je uveden ve specifických pravidlech, přičemž se **jedná o předpokládané využití terminálu** linkami veřejné dopravy.
- [8] Pro úplnost kontrolovaná osoba dodává, že terminálem se rozumí přestupní uzel veřejné dopravy. Přestupní uzel je místo, ve kterém je cestujícím umožněn přestup mezi více než dvěma linkami pro jeden směr jízdy nebo mezi různými druhy veřejné dopravy. Terminálem je také přestupní uzel složený ze dvou nebo více oddělených částí, mezi kterými existuje přímé propojení bezbariérovou komunikací pro pěší, případně bezbariérovou komunikací pro pěší s přechodem pro chodce, o délce max. 200 m.
- [9] Dále je v kritériích pro hodnocení poskytnut návod k tomu, co se rozumí druhy veřejné dopravy, přičemž zde jsou vyjmenovány druhy veřejné hromadné dopravy (železniční, regionální autobusová, městská autobusová, městská trolejbusová nebo tramvajová doprava).
- [10] Toto je v protokolu uvedeno pouze okrajově, kdy se kontrolní orgán věnuje primárně autobusovým spojům, aniž by řádně zohlednil i vlaková spojení. Kontrolovaná osoba připouští, že ani v součtu vlakových a autobusových spojení nebylo dosaženo počtu minimálně 41 spojů, **ale jednalo se o 38 spojů, což je jen těsně pod hranicí 41 spojů. Jedná se pouze o marginální odchylku. Toto by dle názoru kontrolované osoby také mělo být při kontrole zohledněno. Je také třeba zopakovat, že v žádosti byl uveden předpokládaný počet spojů, předpokládané využití terminálu**, přičemž z tohoto výrazu je zřejmé, že skutečný stav se mohl od předpokladu odchýlit.
- [11] V osnově studie proveditelnosti je pak také uvedeno, že v projektu měl být popis velikosti a vazeb projektu, který měl obsahovat popis předpokládaného využití terminálu linkami veřejné dopravy – počet odjíždějících spojů v běžný pracovní den, obslužené obce s rozšířenou působností, krajská města nebo hl. m. Praha. Tedy i v této osnově je uvedeno, že se jedná o předpokládaný počet spojů. Již od začátku tak bylo zřejmé, že se jedná jen o předpoklad, který se v reálu může lišit (srov. rozsudek

Městského soudu v Praze, č.j. 9 A 143/2019 – 75, rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem - pobočka Liberec ze dne 13. 9. 2016, č. j. 59 Af 18/2014-147).

- [12] Kontrolovaná osoba navíc vše od začátku transparentně komunikovala s poskytovatelem dotace, kontrolním orgánem a snažila se najít různá řešení, jak tuto situaci řešit. Dokonce kontrolovaná osoba přednesla poskytovateli dotace návrh na posunutí okamžiku rozhodného pro počátek doby udržitelnosti, konkrétně se jednalo o návrh, že by celá doba udržitelnosti počínala běžet až dnem, kdy bylo na terminálu dosaženo 41 odbavovaných spojů, čímž by došlo k provázání předpokladu s reálným počtem spojů. Tento návrh však nebyl ze strany poskytovatele dotace akceptován, aniž by k tomu byly podstatné důvody.
- [13] Dále kontrolovaná osoba upozorňuje na skutečnost, že **je povinností poskytovatele dotace vymezit dotační podmínky jednoznačným, určitým a srozumitelným způsobem**, který zajistí předvídatelnost postupu při případném zpětném vymáhání poskytnuté dotace či jejím nevyplacení (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 11. 11. 2010, č. j. 1 Afs 77/2010 – 81). V případě nejednoznačnosti dotačních podmínek není možné příjemce dotace sankcionovat za jejich nesplnění. Poskytovatel dotace je totiž tím subjektem, který svým rozhodnutím vytváří právní rámec, v jehož mezích se má příjemce dotace pohybovat (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 29. 9. 2020, č. j. 3 Afs 22/2019 – 52).
- [14] Konstantní rozhodovací praxe Nejvyššího správního soudu tedy stanovuje, že **nejednoznačnost a neurčitost dotačních podmínek nikdy nemůže jít k tíži příjemce dotace** (tj. kontrolované osoby), jakožto „slabší“ strany (srov. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 1. 2. 2023, č.j. 2 Afs 73/2022-20).
- [15] **Kontrolní orgán se žádným způsobem nevypořádal s tím, že jedno z kritérií hodnocení žádostí bylo stanoveno jako předpokládané, přičemž reálná situace se mohla (může) měnit zcela nezávisle na vůli kontrolované osoby.** Počet spojů není plně v dispozici kontrolované osoby. Provoz spojů závisí především na dopravcích, objednatelích dopravy a dalších vnějších okolnostech (mimo sféru vlivu kontrolované osoby). Kontrolovaná osoba přitom vybudovala terminál umožňující požadovaný provoz. **S ohledem na výše uvedené je tak nutné konstatovat, že za nejednoznačné vymezení dotačních podmínek nese plnou odpovědnost právě poskytovatel dotace, nikoli její příjemce** (tj. kontrolovaná osoba).
- [16] **Na tomto místě ještě kontrolovaná osoba uvádí, že účelu dotace bylo dosaženo, neboť byl terminál postaven, čímž došlo k umožnění vyváženého rozvoje území, zlepšení veřejných služeb a veřejné správy a zajištění udržitelného rozvoje města**, kdy na něm bylo odbavováno jen o něco málo než 41 spojů (konkrétně 38 spojů). **Nejedná se tak o stav, kdy by terminál nebyl využíván (nemohl být využíván) nebo kdy by jeho využití bylo pouze zanedbatelné.**
- [17] Kontrolní orgán se tak nijak nevěnoval tomu, že kontrolovaná osoba nesplňuje stanovený počet spojů pouze o tři spoje. Kontrolovaná osoba má pocit, že se kontrolní

orgán v rámci protokolu snaží navodit dojem, že počet spojů, které na terminál zajiždějí, je pouze 12 autobusových spojů, když ve skutečnosti se jednalo o 12 autobusových spojů a 26 vlakových spojů. Kontrolní orgán tuto skutečnost v protokolu zmiňuje velmi okrajově, ač provázanost všech forem veřejné dopravy je podstatným rysem terminálu a všechny tyto formy je namístě bez omezení započítat. Kontrolní orgán se navíc nijak nevypořádal s tím, že se jednalo pouze o předpokládaný počet spojů.

III.

Zkušební provoz

- [18] Dále kontrolovaná osoba namítá, že kontrolní orgán při navrhování finanční opravy nezohlednil, že projekt byl relativně dlouhou dobu ve zkušebním provozu před tím, než byly vydány kolaudační souhlasy. Pro úplnost kontrolovaná osoba dodává, že zkušební provoz není běžným ani plnohodnotným provozem stavby. Jeho účelem je teprve ověřit funkčnost a vlastnosti provedené stavby.
- [19] Zkušební provoz budovy a zastřešení trval do 30. 1. 2024 a až následně byl vydán kolaudační souhlas, stejně tak byl prvně zahájen zkušební provoz pro drážní objekty, komunikaci a zpevněné plochy, a to rovněž do 30. 1. 2024 (kolaudační souhlasy byly vydány až v září 2024, respektive v dubnu 2025 – tento byl zároveň posledním kolaudačním souhlasem, kdy následně již bylo možné terminál zcela užívat i po formální stránce). O veškerých těchto skutečnostech byl poskytovatel dotace, resp. kontrolní orgán vždy informován.
- [20] S ohledem na výše uvedené má tak kontrolovaná osoba za to, že by měl být zkušební provoz zohledněn při výpočtu doby, kdy nebylo dosahováno počtu 41 odbavovaných spojů na terminálu. Terminál totiž nebyl formálně právně v plném rozsahu způsobilý k běžnému užívání. Za dobu, kdy byl terminál ve zkušebním provozu, by tak neměla být vyčíslována finanční oprava.
- [21] Nesplnění počtu spojů v tomto období (před dokončením všech schvalovacích a kolaudačních procesů) tak nemůže být vnímáno jako pochybení kontrolované osoby. Nelze rozumně očekávat, že dopravci upraví jízdní řády a převedou na terminál plný předpokládaný počet spojů již v době, kdy se stavba nachází ve zkušebním režimu (kdy není dosud v celém rozsahu zkolaudována). Nižší počet spojů v tomto období tak vypovídá pouze o postupném náběhu provozu terminálu.
- [22] **Kontrolní orgán by tak dle názoru kontrolované osoby neměl do výpočtu finanční opravy zahrnout období, kdy terminál zůstával ve zkušebním provozu, respektive období, ve kterém nedisponovala kontrolovaná osoba všemi potřebnými kolaudačními souhlasy (v právní moci).**

IV.

Nepřiměřenost finanční opravy

- [23] Kontrolovaná osoba dále namítá, že navrhovaná finanční oprava je s ohledem na výše uvedené specifické okolnosti tohoto případu nepřiměřeně vysoká, na čemž ničeho nemění okolnost, že postup kontrolního orgánu vychází z přílohy závazného stanoviska Řídícího orgánu IROP č. 55.
- [24] V rozsudku ze dne 25. 3. 2021, č. j. 4 Afs 253/2020-31, Nejvyšší správní soud k této problematice uvedl, že „je třeba se zabývat zejména k námitce příjemce dotace tím, **zda výše vrácení dotace není zcela nepřiměřená ve vztahu k porušení podmínek dotace**. Konkrétně je třeba hodnotit poměr mezi závažností porušení podmínek dotace, které v posuzované věci spočívá v porušení měřitelných indikátorů týkajících se výstupu, a cílů projektu, k jejichž dodržování se žalobce zavázal v rámci dohody o poskytnutí dotace, a výší finančních prostředků (poskytnuté dotace), jež je žalobce povinen vrátit v důsledku tohoto porušení podmínek dotace.“ (srov. i rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 1. 2. 2023, č. j. 2 Afs 73/2022-20).
- [25] Dále kontrolovaná osoba odkazuje například na rozsudek NSS ze dne 23. 4. 2021, č. j. 1 Afs 132/2019-76, ve kterém je uvedeno, že zohledněna má být „závažnost porušení povinností příjemce dotace v kontextu konkrétních okolností a míru naplnění účelu poskytnuté dotace.“
- [26] Jak již bylo konstatováno i výše, tak účelu dotace bylo dosaženo, v rámci podporovaného projektu byl vybudován přestupní terminál, který slouží jako přestupní uzel, což podporuje rozvoj území města Heřmanův Městec a zlepšuje jeho dopravní obslužnost.
- [27] **Finanční oprava v rozsahu vyšším než polovina poskytnuté dotace, respektive zhruba ve výši poloviny poskytnuté dotace je poté, co byla celá částka do projektu investována a projekt byl řádně realizován, zjevně nepřiměřeně přísná.**
- [28] Zároveň kontrolovaná osoba predestiruje, že je nepřiměřeně tvrdé, aby nebyla zohledněna míra a intenzita porušení spočívající v nedodržení předpokládaného počtu spojů, neboť, jak je uvedeno výše, se jednalo pouze o rozdíl v rozsahu 3 spojů, tudíž by v tomto rozsahu měla být ještě případná finanční oprava pokrácena. **Výpočet podle počtu dnů v podstatě předpokládá, že podmínka nebyla plněna vůbec, což ale není tento případ.** Žádným způsobem není diferenciován rozdíl mezi porušením, které by bylo způsobeno tím, že na terminál jezdí 38 spojů (z 41 předpokládaných), a porušením, kdy by na terminál jezdil pouze jeden spoj (ba dokonce žádný spoj). Podle výkladu, který zaujal kontrolní orgán, je tak stejně přistupováno k tomu, když by na terminál nejezdil žádný spoj, jako když jich tam jezdilo těsně pod 41. **Takový výklad však neodpovídá skutečnému smyslu závazného stanoviska, neboť zcela opomíjí požadavek na individuální posouzení a proporcionalitu při ukládání finančních oprav.**

- [29] **V posuzovaném případě bylo dosaženo 93 % předpokládaného počtu spojů. Míra nesplnění tedy činila pouze cca 7 %.** Přesto má být po kontrolované osobě požadováno vrácení částky odpovídající přibližně polovině poskytnuté dotace. **Mezi rozsahem vytýkaného nedostatku a výší navrhované finanční opravy je proto zjevný nepoměr.** Kontrolní orgán by tak měl posoudit nejen dobu, po kterou nebyla hranice 41 předpokládaných spojů dosažena, ale rovněž to, v jakém rozsahu byla podmínka fakticky plněna.
- [30] **Dle názoru kontrolované osoby by tak měl kontrolní orgán postupovat při výpočtu finanční opravy proporcionálně, a to nejen ve vztahu k období, ale i ve vztahu k počtu spojů, které na terminál skutečně zajižděly.** Kontrolovaná osoba má proto za to, že při posuzování přiměřenosti finanční opravy musí být jednoznačně zohledněn primárně rozsah, v němž předmětné hodnoty nebylo dosaženo.

V.

Nesprávně provedený výpočet

- [31] Za situace, kdy by i přes výše předestřenu argumentaci kontrolní orgán trval na tom, že nebyl dodržen celkový počet spojů a že má být využit výpočet uvedený v protokolu, tak kontrolovaná osoba upozorňuje, že byl proveden výpočet nesprávný [*kontrolovaná osoba v zájmu předcházení pochybnostem uvádí, že upozornění na chyby ve výpočtu rozhodně neznamena akceptaci výpočtu po případné opravě chyb*]. Dle přílohy k závaznému stanovisku Řídicího orgánu IROP č. 55 má být při porušení čl. III. odst. 1. bodu 9. využit vzorec $x=b/a*c$ (kdy a = stanovená doba trvání podmínky, b = skutečná doba neplnění podmínky, c = částka poskytnuté dotace; doba trvání podmínky a neplnění podmínky je počítána ve dnech). Kontrolní orgán při výpočtu finanční opravy vycházel z částky schválených způsobilých výdajů, což je ale v rozporu s přílohou závazného stanoviska č. 55. Do vzorce totiž měla být dosazena částka poskytnuté dotace (tj. částka 52 580 887,65 Kč), nikoli celkové schválené způsobilé výdaje (tj. částka 58 423 208,50 Kč).
- [32] Stejně tak nebyl správně vypočten ani počet dnů, během nichž nebylo na terminálu odbaveno 41 spojů, ani celková doba udržitelnosti (obě hodnoty měly být o 1 nižší).

Důkaz:

2. Údaje z kalendářní kalkulačky

- [33] Odpovídající – byť kontrolovanou osobu nepřiměřeně postihující – výpočet by tak dle kontrolované osoby měl být následující:
- $862/1826 * 52\,580\,887,65 = 24\,821\,864,82$ Kč (zaokrouhleno na 2 desetinná místa)**
- [34] S ohledem na výše uvedené by tak případná finanční oprava měla činit částku 24 821 864,82 Kč, nikoliv 27 599 123,70 Kč.

VI.
Závěrečný návrh

Kontrolovaná osoba na základě shora uvedených námitek kontrolujícímu orgánu navrhuje, aby jejím námitkám v souladu s § 14 odst. 1 kontrolního řádu vyhověl a nařídil dopracování kontrolního protokolu za účelem řádného posouzení situace s důrazem na vysvětlení, proč došlo k odchýlení od závěrů první kontroly, a s důrazem na to, že se jednalo o předpokládaný počet spojů, respektive se zohledněním intenzity případného porušení ve vztahu k individuálním okolnostem tohoto případu, eventuálně za účelem provedení správného výpočtu finanční opravy.

V Pardubicích dne 23. 7. 2026

Město Heřmanův Městec
zast. Mgr. et Mgr. Michalem Bouškou,
advokátem