



Metodické a odborné poradenství v oblasti veřejné podpory a vzdělávání
www.institutcerebro.cz

Odborné stanovisko k veřejné podpoře Dopravnímu podniku města Jihlavy, a.s.

Upozornění

Toto odborné stanovisko bylo zpracováno na základě znalostí, kterými JUDr. Michael Kincl v oblasti veřejné podpory disponuje. Při jeho tvorbě bylo vycházeno pouze z informací obsažených v níže uvedených podkladech. Zdůrazňujeme, že závazné rozhodnutí o existenci či neexistenci veřejné podpory je podle současného stavu pravidel oprávněna učinit **jen Evropská komise**.

Předložené podklady

- Žádost o posouzení veřejné podpory ze dne 19. 4. 2022.
- Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících na území statutárního města Jihlavy (dále jen „Město“) a o kompenzaci za tyto služby uzavřená mezi Městem a Dopravním podnikem města Jihlavy, a.s. (dále jen „DP“), včetně jejího dodatku č. 11. Dokument bude v textu souhrnně označován jako „Smlouva“.
- Smlouva o dílo uzavřená mezi DP a společností Elektroline a.s. týkající se úpravy trakčního vedení Havlíčkova – Pražská.
- Zhodnocení postupů jednotlivých měst při financování dopravních podniků.

Popis situace

DP zajišťuje na základě Smlouvy pro Město provoz MHD. Z předložených podkladů vyplývá, že DP je vlastníkem trolejového vedení na trolejbusové dráze a provozovatelem trolejbusové dráhy a drážní dopravy. Jediným akcionářem DP je Město.

Podklady uvádějí, že Město realizuje investici - Rozšíření trolejbusové dopravy Jihlava – sever, v jejímž rámci bylo nutné upravit i část stávajícího trolejového vedení v majetku DP (řešená investice úprava trolejového vedení Havlíčkova - Pražská). Tuto investici nebylo možné zahrnout do výše popsaného projektu Města a byla tudíž realizována ze strany DP v celkovém nákladu 7.108.499 Kč.

Řešená otázka

Posoudit, zda lze DP ze strany Města poskytnout dotaci na úhradu uvedené investice, případně navrhnout jiný způsob řešení.

Obecně k veřejné podpoře

Vymezení veřejné podpory je obsaženo v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU (dále jen „SFEU“).

Čl. 107 odst. 1 SFEU stanoví, že:

„Podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem, nestanoví-li Smlouvy jinak“.

Veřejná podpora tak bývá vymezována prostřednictvím znaků, na nichž se shodla teorie i rozhodovací praxe orgánů a institucí EU. Jsou jimi:

1. Selektivní zvýhodnění určitého podniku (podniků) či odvětví výroby (služeb), a to jakoukoliv formou.
2. Poskytování státem nebo ze státních prostředků (zatížení veřejných rozpočtů).
3. Možné narušení soutěže na vnitřním trhu EU a
4. Možné ovlivnění obchodu mezi členskými státy EU.

Z rozhodovací praxe Evropské komise vyplývá, že naplnění uvedených znaků vždy ve svých rozhodnutích posuzuje. **V této souvislosti platí, že tyto znaky musí naplněny kumulativně.** Pokud by absentoval byť jediný z nich, o veřejnou podporu by se nejednalo.

Znak č. 1 – Selektivní zvýhodnění určitého podniku (podniků) či odvětví výroby (služeb), a to jakoukoliv formou

Pro závěr o naplnění tohoto znaku je třeba analyzovat několik skutečností. Za prvé je třeba určit, zda příjemce opatření z veřejných rozpočtů je podnikem. Za druhé je nezbytné posoudit, jestli příslušné opatření tomuto podniku poskytuje selektivní výhodu.

Podnik

SFEU definici podniku neobsahuje. Pro vymezení tohoto pojmu je tak nezbytné aplikovat konstantní judikaturu, podle níž je podnikem jakákoliv entita bez ohledu na právní status či způsob financování,

vykonávající tzv. ekonomickou aktivitu¹. Ekonomickou aktivitou je činnost spočívající v nabízení zboží a služeb na daném trhu².

Z uvedeného lze vyvodit následující závěry.

Předně, pro identifikaci, zda určitá entita naplňuje znaky podniku, není rozhodující její status podle národního práva. Podniky tak mohou být entity řídicí se právem veřejným, tak i entity práva soukromého. Stejně tak nerozhoduje, komu patří kapitál takových entit atd.

Dále platí, že pro aplikaci pravidel EU regulujících veřejnou podporu není rozhodující, je-li příslušná entita zisková. Judikatura jasně dokládá, že i neziskové entity mohou nabízet zboží a služby na trhu³.

To znamená, že pro stanovení, zda určitá entita je podnikem či nikoliv, je rozhodující pouze charakter vykonávané činnosti (jestli jde o nabízení zboží a služeb na trhu). Právní forma, právní rámec upravující fungování dané entity apod. může být pouze podpůrnou indicií, nikoliv však rozhodující.

O ekonomickou aktivitu jde v případech, kdy určitá entita nabízí zboží a služby potenciálním zákazníkům na určitém trhu. To, jestli pro určité zboží a službu existuje trh, záleží na právní či faktické organizaci podmínek v daném členském státě.

V tomto případě platí, že DP nabízí mimo jiné dopravní služby na území Města, a to za úplatu. Jde tak o podnik ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

¹ Srov. rozsudek ESD ve spojených případech C – 180/98 a C – 184/98 Pavlov a rozsudek ESD v případě C – 41/90 Höfner v Macrotron.

² Rozsudek Evropského soudního dvora ve spojených případech C – 180/98 a C – 184/98 Pavlov a rozsudek ESD v případě 118/85 Komise v Itálii.

³ Srov. rozsudek ESD ve spojených případech 209/78, 215/78 a 218/78 Van Landewyck a rozsudek ESD v případě C-244/94 FFSA a další.

Výhoda

Pravidla EU pro oblast veřejné podpory chápou výhodu jako ekonomický benefit, který by daný podnik na trhu nezískal bez intervence veřejných institucí⁴. V této souvislosti platí, že příslušné opatření je třeba posuzovat podle jeho účinku, nikoliv podle cíle veřejné asistence⁵.

Rozhodovací praxe Evropské komise rovněž potvrzuje, že za výhodu považuje opatření, které podniku pokrývá náklady, které by za běžného fungování na trhu musel hradit ze svého rozpočtu⁶.

Výhoda je přítomna v okamžiku, kdy je finanční pozice podniku zlepšena v důsledku veřejné asistence. V tomto ohledu je porovnávána finanční situace podniku bez asistence a po ní⁷.

Pokud jde o formu veřejné asistence, ta nerozhoduje⁸. Výhoda může být poskytnuta přímo či nepřímo, například přes různé prostředníky. Existenci výhody v žádném případě neeliminuje skutečnost, že konkurenční podniky v jiných státech EU se nacházejí v lepším postavení než daný příjemce⁹, neboť existence výhody je založena na analýze finanční situace podniku ve faktickém a právním kontextu.

Podle přeložených podkladů Město zvažuje poskytnout DP dotaci na úhradu popsané investice. Dotace je asistencí, která není na trhu běžná. Je zřejmé, že trolejové vedení DP potřebuje pro realizaci své ekonomické činnosti. **Poskytnutá dotace by tak DP kompenzovala povinné náklady a jednalo by se tudíž o výhodu.**

⁴ Srov. například rozsudek ESD v případě C-39/94 SFEI a další a C-342/96 Španělsko v Komise.

⁵ Srov. rozsudek ESD v případě 173/73 Itálie v Komise.

⁶ Srov. např. rozhodnutí Evropské komise č. N 675/2006 – Slovenská republika – Madách – Posonium s.r.o. – individuální pomoc periodiku.

⁷ Srov. rozsudek ESD v případě 173/73 Itálie v Komise.

⁸ Srov. například rozsudek ESD v případě C-280/00 Altmark Trans.

⁹ Srov. např. rozsudek Tribunálu v případě T-55/99 Confereración Espanola de Transporte de Mercancías v Komise.

Selektivita

Z čl. 107 odst. 1 SFEU vyplývá, že aby určité opatření zakládalo veřejnou podporu, musí (vedle naplnění ostatních znaků) směřovat pouze ve prospěch určitého podniku (podniků) či celých odvětví. To znamená, že selektivně zvýhodňuje pouze jasně vymezené entity či hospodářská odvětví.

Selektivita je naplněna například v případech, kdy opatření směřuje pouze vybraným podnikům či odvětvím (např. dotační program je zaměřen na podniky podle velikosti, podle právních forem, podle aktivity v určitých sektorech, podle výše investice atd.).

Navržená dotace má být poskytnuta DP. Je tudíž selektivní.

Znak č. 2 - Poskytování státem nebo ze státních prostředků (zatížení veřejných rozpočtů)

Judikatura soudů EU potvrzuje, že nezbytnou podmínkou pro to, aby určité opatření vůbec mohlo být považováno za veřejnou podporu, je jeho přímé či nepřímé poskytnutí ze státních (veřejných) prostředků či rozpočtů a zároveň jeho přičitatelnost státu či některému z orgánů veřejné správy¹⁰.

Tyto podmínky jsou zpravidla posuzovány společně, neboť se vztahují k veřejnoprávnímu „původu“ příslušného opatření.

Stát

Pojem „stát“ je třeba chápat velmi široce. Podle judikatury Evropského soudního dvora totiž zahrnuje nejen centrální vládu a jí řízené orgány, ale i jednotky lokální regionální či územní samosprávy¹¹, případně i prostředky centrálních bank¹².

¹⁰ Srov. například rozsudek ESD v případě C-482/99 Francie v Komise (Stardust).

¹¹ Srov. rozsudek ESD v případě C – 248/84 Německo v Komise nebo rozsudek Tribunálu ve spojených případech T-92/00 a 103/00 Territorio Histórico de Álava a další v Komise.

Státní prostředky

V tomto případě se jedná o zdroje subjektů/institucí, které nespadají pod pojem „stát“, avšak tento má na ně vliv. Z judikatury vyplývá, že v jejich případě nerozhoduje právní forma ani charakter vlastnictví a není zde rozdíl, zda veřejná podpora je poskytnuta přímo státem nebo prostřednictvím veřejných či privátních institucí, které stát založil či pověřil distribucí veřejné podpory¹³. Pod pojem státní prostředky patří i prostředky fondů EU, tzv. Norské či Švýcarské fondy aj.

Obligatorní zatížení veřejných rozpočtů

Z rozhodovací praxe institucí EU dále vyplývá, že opatření lze kvalifikovat jako veřejnou podporu pouze v případech, kdy dochází vedle naplnění všech znaků čl. 107 odst. 1 SFEU k přímému či nepřímému dopadu na rozpočet příslušného poskytovatele¹⁴.

Pod přímým zatížením rozpočtu je třeba chápat výdej finančních prostředků. Tuto podmínku především naplňují dotace, nejrůznější subvence, návratné finanční výpomoci nebo navyšování základního kapitálu.

Nepřímé zatížení rozpočtu naopak znamená nevybrání finančních prostředků, na které vzniká nárok na základě obecně závazných právních předpisů nebo na základě tržních vztahů. Judikatura uvádí, že prominutí plateb či odvodů, které by měly být veřejné instituci uhrazeny, představuje poskytnutí státních prostředků¹⁵. Příkladem mohou být daňové úlevy, prodeje majetku veřejnými institucemi za cenu nižší než tržní, promíjení pokut či nejrůznějších typů místních poplatků¹⁶.

¹² Sdělení Evropské komise týkající se aplikace pravidel veřejné podpory vůči bankám v kontextu finanční krize ze dne 1. 8. 2013, Úřední věstník EU C 216, 30. 7. 2013, str. 1.

¹³ Srov. rozsudek Evropského soudního dvora v případě C – 78/76 Steinike und Weinlig v Německo.

¹⁴ Rozsudek Evropského soudního dvora v případě C – 379/98 Preussen Elektra AG v Schleswig AG.

¹⁵ Srov. například rozsudek ESD C-83/98 P Francie v Landbroke Racing Ltd a Komise.

¹⁶ V těchto případech se veřejné instituce v podstatě vzdávají určitých finančních prostředků.

Posuzovaná dotace má být poskytnuta z rozpočtu Města. Jde tak nepochybně o veřejné prostředky.

Přičitatelnost veřejné instituci

Pro naplnění tohoto znaku veřejné podpory musí být vedle zatížení veřejných prostředků opatření přičitatelné státu, resp. některé z veřejných institucí.

Přičitatelnost je poměrně zjevná v případech, kdy o poskytnutí prostředků rozhodne přímo orgán státu či jiné veřejné instituce.

V tomto případě bude o poskytnutí dotace rozhodovat příslušný orgán Města (zastupitelstvo). Podmínka přičitatelnosti je tudíž naplněna.

Znak č. 3 - Možné narušení soutěže na vnitřním trhu EU

Ze znění čl. 107 odst. 1 SFEU vyplývá, že k naplnění tohoto znaku postačuje pouhá možnost narušení soutěže, nikoliv její faktické narušení¹⁷. K potenciálnímu narušení soutěže dochází v případech, kdy opatření zlepšuje soutěžní pozici daného podniku oproti jeho konkurentovi¹⁸. K možnému narušení soutěže dochází i v případech, kdy přijaté opatření neumožňuje přijímajícímu podniku expandovat či zvýšit tržní podíl. V tomto kontextu je třeba uvést, že narušení soutěže se předpokládá, pokud opatření snižuje přijímajícímu podniku náklady, které musí nést v rámci své

¹⁷ V tomto ohledu je třeba vzít v potaz, že ČR je součástí vnitřního trhu tvořeného 27 členskými státy. Tudíž i opatření zavedené na úrovni určitého regionu či oblasti může narušit soutěž v „unijním“ kontextu.

¹⁸ Srov. například rozsudek ESD v případě 730/79 Phillip Morris a rozsudek Tribunálu ve spojených případech T-298/08, T-312/97 atd. Alzetta.

každodenní činnosti¹⁹. Dále platí, že pro naplnění tohoto znaku není rozhodující velikost podniku či výše podpůrného opatření²⁰.

V daném případě má být dotace poskytnuta DP, který poskytuje služby v oblasti dopravy. V tomto kontextu je třeba říci, že jde o sektor vysoce konkurenční, kdy DP nepochybně konkurují další dopravci na území Města (taxislужba aj.). Navíc v rámci EU dochází k otevírání národních trhů dopravcům z jiných členských států EU, přičemž zahraniční podniky působí i na území ČR.

Vzhledem k uvedeným skutečnostem nelze ovlivnění hospodářské soutěže vyloučit.

Znak č. 4 - Možné ovlivnění obchodu mezi členskými státy EU

Pro naplnění tohoto znaku rovněž postačuje pouhá možnost ovlivnění obchodu mezi členskými státy EU, nikoliv faktický dopad veřejného financování na obchodní výměnu. Zde tak platí, že pokud je výhoda poskytnuta podniku aktivnímu na trhu, který je otevřený konkurenci, předpokládá se, že může dojít k ovlivnění obchodu mezi členskými státy EU²¹.

Obchod mezi státy EU však může být ovlivněn i v případech, kdy přijímající podnik není zahrnut v obchodní výměně (neexportuje). Dopad na obchod se v takových případech dovozuje z předpokladu, že jeho konkurenti mohou mít ztížený přístup na daný trh v důsledku toho, že příslušné opatření umožňuje příjemci udržet či zvýšit jeho produkci²².

¹⁹ Srov. například rozsudek ESD v případě C-172/03 Heiser.

²⁰ Srov. například rozsudek Tribunálu v případě T-55/99 CETL. Platí však, že opatření pokryté pravidlem *de minimis*, soutěž nenarušuje.

²¹ Srov. například rozsudek Tribunálu v případě T-288/07 Friulia Venezia Giulia.

²² Srov. například rozsudek ESD v případě C-280/00 Altmark Trans.

Obchod může být ovlivněn i v případech, kdy přijímající podnik svoji produkci exportuje mimo EU²³.

Otázku ovlivnění obchodu mezi členskými státy EU v oblasti městské či regionální dopravy řešil Soudní dvůr v případě Altmark²⁴. Zde uvedl, že: „*Jestliže členský stát poskytne podniku veřejnou dotaci, může být totiž díky této dotaci poskytování dopravních služeb uvedeným podnikem zachováno nebo rozšířeno s tím důsledkem, že příležitosti podniků usazených v jiných členských státech poskytovat své dopravní služby na trhu tohoto státu se zmenšují. V projednávaném případě nemá toto konstatování jen hypotetický charakter, neboť jak vyplývá především z vyjádření Komise, od roku 1995 začalo několik států otevírat jednotlivé dopravní trhy hospodářské soutěži ze strany podniků usazených v jiných členských státech, takže již několik podniků nabízí své městské, příměstské nebo regionální dopravní služby v jiných členských státech, než je jejich domovský stát. Konečně, podle judikatury Soudního dvora, neexistuje práh nebo procentní podíl, při jejichž nedosažení lze mít za to, že obchod mezi členskými státy není ovlivněn. Poměrně malá výše podpory nebo poměrně malá velikost podniku, který je příjemcem podpory, totiž a priori nevylučují možnost, že obchod mezi členskými státy bude ovlivněn. Otázka podle níž musí být podpora způsobilá ovlivnit obchod mezi členskými státy, tedy nezávisí na místní či regionální povaze poskytovaných dopravních služeb nebo na významu dotčené oblasti činnosti*“.

S ohledem na uvedené platí, že navrhovaná dotace bude způsobilá ovlivnit obchod mezi členskými státy EU.

Závěr

Vzhledem k uvedenému jsem dospěl k závěru, že předmětná dotace **zakládá veřejnou podporu** ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

²³ Srov. například rozsudek ESD v případě C-494/06 P Komise v Itálie a Wam SpA.

²⁴ Rozsudek SD ve věci C-280/00 Altmark Trans GmbH.

Možný postup

1. Úhrada nákladů na úpravy trolejového vedení v rámci kompenzace v souvislosti se závazkem veřejné služby

Z použitých podkladů vyplývá, že DP poskytuje své služby na základě Smlouvy, která byla mezi ním a Městem uzavřena na základě zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „nařízení“), zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů, vyhlášky č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace (dále jen „vyhláška“), a nařízení vlády č. 63/2011 Sb., o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících.

DP služby poskytuje formou veřejných služeb v přepravě cestujících, přičemž za jejich realizaci získává z rozpočtu Města kompenzaci. Její výpočet je zakotven v čl. VII a násl. Smlouvy a vychází především z vyhlášky. Vyhláška stanoví podle § 1 kompenzaci v návaznosti na nařízení.

Z bodu 2. Přílohy nařízení vyplývá, že kompenzace nesmí překročit částku rovnající se čistému finančnímu dopadu, který odpovídá součtu pozitivních nebo negativních dopadů, které má plnění závazku veřejné služby na náklady a příjmy provozovatele veřejných služeb (zde DP). Do výpočtu čistého finančního dopadu se pak zohledňují náklady vzniklé v souvislosti se závazkem veřejné služby. Vzhledem k tomu, že nařízení nestanoví, o jaké náklady se má jednat, lze předpokládat,

že půjde o náklady provozní i investiční. Podmínkou však je, aby takové náklady jednoznačně přímo souvisely s činností realizovanou v závazku veřejné služby²⁵.

Z podkladů vyplývá, že k úpravě trolejového vedení došlo na trase, na níž je vykonávám předmětný závazek veřejné služby. **Příslušné náklady tak podle našeho názoru lze brát v potaz při výpočtu kompenzace.** Vzhledem k tomu, že Smlouva byla uzavřena mimo jiné podle vyhlášky, bude třeba postupovat podle jejího § 4 (do nákladů bude možné zahrnovat účetní odpisy podle zákona o účetnictví).

2. Pravidlo *de minimis*

Vzhledem ke skutečnosti, že dotace má být poskytnuta v souvislosti se závazkem veřejné služby (služba obecného hospodářského zájmu), lze zvážit aplikaci režimu *de minimis* podle nařízení Komise č. 360/2012 ze dne 25. dubna 2012 o použití článků 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie na podporu *de minimis* udílenou podnikům poskytujícím služby obecného hospodářského zájmu, v platném znění (dále jen „nařízení SOHZ“). Toto nařízení umožňuje podnikům v souvislosti se závazkem veřejné služby poskytnout až 500 tis. EUR za období 3 let. Musí však být splněny následující podmínky:

1. Město musí ověřit, zda nejsou naplněny podmínky pro aplikaci nařízení SOHZ vymezené v čl. 1 odst. 2²⁶.
2. Město musí ověřit, zda DP nečerpal jinou podporu v režimu *de minimis* a pokud ano, bude třeba již poskytnutou podporu *de minimis* do celkového stropu započítat (strop 500 tis. EUR je v režimu *de minimis* nejvyšší možný).

²⁵ Podobně § 4 odst. 1 písm. a) vyhlášky.

²⁶ V této souvislosti předpokládám, že DP nebude podnikem v obtížích ani neprovozuje silniční nákladní dopravu pro cizí potřebu.

3. Je třeba upozornit, že podporu *de minimis* udělenou podle nařízení SOHZ nelze kumulovat s žádnou vyrovnávací platbou na tentýž závazek veřejné služby bez ohledu na to, zda tato vyrovnávací platba představuje, nebo nepředstavuje veřejnou podporu. Město tak musí jednoznačně určit, zda v souvislosti se závazkem veřejné služby spojený s trasou Havlíčkova - Pražská DP již získává kompenzaci. Pokud ano, podporu *de minimis* by podle tohoto nařízení nebylo možné poskytnout.
4. Do příslušného aktu o poskytnutí dotace (smlouva o dotaci) bude třeba uvést odkaz na nařízení SOHZ s tím, že podporu bude třeba zaznamenat do 5 pracovních dnů od poskytnutí (účinnost smlouvy) do centrálního registru podpor malého rozsahu.

3. Navýšení základního kapitálu, příplatek mimo základní kapitál

Tyto kroky lze označit za investici vlastníka (akcionáře) do společnosti. Vzhledem k tomu, že by šlo o prostředky Města, i takové transakce by mohly zakládat veřejnou podporu. **Nebylo by tomu tak pouze v případě, pokud by byl dodržen tzv. princip soukromého investora.** To znamená, že by Město mělo jasně podloženo, že stejné navýšení základního kapitálu či příplatek mimo základní kapitál by provedl hypotetický soukromý investor ve stejné pozici a za stejných podmínek jako Město. Tento závěr by měl být podložen nezávislou expertizou či studií, která jednoznačně zhodnotí, zda jsou naplněny podmínky, které soukromý investor při investici zvažuje (návrátost prostředků v tržně obvyklé době apod.). Zde však předpokládáme, že Město se vůči DP nechová jako běžný akcionář, který by si například nechával vyplácet dividendy a tudíž je naplnění uvedeného principu problematické, a to bez ohledu na skutečnost, že předložené podklady uvádějí, že některá města u svých dopravních podniků základní kapitál navyšují.

4. Aplikace čl. 9 odst. 2 nařízení

Podle čl. 9 odst. 2 nařízení mohou poskytovatelé i nadále poskytovat v odvětví veřejné dopravy veřejné podpory, které odpovídají potřebě koordinovat dopravu nebo které představují náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby, zejména než vstoupí v platnost společná pravidla pro rozdělování nákladů na infrastrukturu, pokud je podpora poskytnuta podnikům, jež nesou výdaje související s infrastrukturou, kterou používají, zatímco ostatní podniky takovou zátěž nenesou.

Uvedený článek však možnost poskytnutí veřejné podpory umožňuje „*aniž jsou dotčeny čl. 73, 86, 87 a 88 Smlouvy*“, což je předchozí úprava veřejné podpory a oblastí souvisejících (nyní jde zejména o čl. 107 a 108 SFEU). Uvedené tak především znamená, že před poskytnutím příslušné veřejné podpory je třeba podat notifikaci Evropské komisi a vyčkat jejího kladného rozhodnutí. Veřejnou podporu tak nelze poskytovat přímo bez schválení Evropskou komisí, i když z podkladů vyplývá, že se tak pravděpodobně v některých městech děje.

Doporučení

Vzhledem k uvedenému doporučujeme nejdříve zvážit aplikaci pravidla *de minimis* podle nařízení SOHZ.

V případě, že to nebude možné, jsme toho názoru, že náklady na úpravu trolejového vedení Havlíčkova - Pražská lze zahrnout do výpočtu kompenzace spojené se závazkem veřejné služby, který má Město s DP uzavřen.

Pokud se Město rozhodne pro navýšení základního kapitálu či poskytnutí příplatku mimo základní kapitál, mělo by dodržet výše zmíněný princip soukromého investora.

V případě možného postupu podle čl. 9 odst. 2 nařízení se domníváme, že veřejná podpora (dotace) může být poskytnuta až poté, co bude notifikována Evropské komisi a ta rozhodne, že jde o veřejnou podporu slučitelnou s vnitřním trhem. Proto považujeme tento postup za nejméně vhodný.

V Blansku dne 12. 5. 2022

Zpracoval: JUDr. Michael Kincl



JUDr. Michael Kincl
Aloise Skotátka 10
678 01 Blansko
IČ: 86980181

Institut pro veřejnou podporu a vzdělávání CEREBRO s.r.o.

IČO: 02408775 | DIČ: CZ02408775

Společnost zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Brně, oddíl C, vložka 81194

Číslo účtu: 2401857223 / 2010

Datová schránka: 8be8f95