

27. 4. 2012

Veźměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

## **Komise zvyšuje kontrolu pravidel veřejné dopravy v oblasti letecké dopravy**

Evropská komise s příchodem roku 2012 výrazně zvýšila kontrolu pravidel veřejné podpory v oblasti letecké dopravy, což dokazuje zahájení (resp. rozšíření předmětu) dvanácti formálních šetření od počátku roku s letišti v Rakousku, Německu, Francii, Belgii a Švédsku.[1] Specifickým rysem všech těchto řízení je regionální povaha předmětných letišť, která jsou s oblibou využívána především nízkonákladovými leteckými dopravci, jako jsou Ryanair, Air Berlin či TUIfly. Pokud bych měl shrnout obecné příčiny zahájení těchto formálních šetření, je nezbytné uvést, že Evropská komise v těchto případech vyjádřila pochybnosti, zda u investičních dotací, provozních dotací a kapitálových injekcí provozovatelům letišť, ale i při poskytování různých forem slev leteckým dopravcům nedochází k porušování pravidel veřejné podpory.

K určení regionální povahy letiště jsou v současných pravidlech veřejné podpory relevantní Pokyny Společenství pro financování letišť a pro státní podpory na zahájení činnosti pro letecké společnosti s odletem z regionálních letišť (dále jen „Letecké pokyny“).[2] Podle tohoto právního předpisu se za malé regionální letiště považuje letiště s ročním objemem cestujících menším než 1 milion cestujících a za velké regionální letiště se chápe letiště s ročním objemem cestujících mezi 1 až 5 miliony osob. V této souvislosti bych upozornil na skutečnost, že se Evropská komise v současné době nesoustředí pouze na více cestujícími frekventovaná letiště. Jedním z výše uvedených formálních šetření je totiž také řízení s francouzským letišťem La Rochelle, které v roce 2010 obsloužilo pouze necelých 192 000 cestujících.

A jak by tedy měly veřejné orgány v případě financování regionálních letišť postupovat, aby jejich dotace nepředstavovaly veřejnou podporu? Na následujících řádcích rozeberu stručně potenciální formy veřejných subvencí.

Z obecného hlediska je pro samotné posouzení, zda konkrétní opatření zakládá veřejnou podporu, nezbytné zkoumat čtyři definiční znaky termínu veřejné podpory v souladu s čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. V zásadě jsou s vnitřním trhem neslučitelné ty podpory, které jsou 1) poskytnuty z veřejných prostředků, 2) zvýhodňují určitý podnik nebo určité odvětví podnikání a jsou selektivní, 3) narušují hospodářskou soutěž a 4) ovlivňují obchod mezi členskými státy. Příjemcem nedovolené veřejné podpory může být pouze podnik, jenž vykonává ekonomickou aktivitu. Z ustálené rozhodovací praxe unijních orgánů[3] přitom vyplývá, že činnosti správy a provozování letišť zahrnující poskytování letištních služeb nejen leteckým společnostem představují hospodářskou činnost.

### **Investiční dotace letištím**

V souvislosti s investičními dotacemi, tedy podporou na výstavbu letištní infrastruktury a vlastních letištních zařízení (dráhy, terminály, rozjezdové dráhy, kontrolní věž apod.) Evropská komise vydala

Letecké pokyny, v nichž specifikovala podmínky, za nichž bude takové opatření považováno za veřejnou podporu slučitelnou s vnitřním trhem. Evropská komise posoudí zejména, zda konstrukce a využití infrastruktury odpovídají jasně stanovenému cíli obecného zájmu, infrastruktura je nutná a úměrná stanovenému cíli, infrastruktura nabízí dostatečné perspektivy střednědobého používání, přístup k infrastruktuře je otevřený všem potenciálním uživatelům stejně a nediskriminačně a rozvoj obchodu není dotčen v míře, která by byla v rozporu se zájmem Unie.

### **Navyšování základního kapitálu provozovatelů letišť**

V případě navýšení základního kapitálu obchodních společností, jež provozují letiště, je nutné dbát, aby bylo takové opatření realizováno v souladu s principem soukromého investora v tržním hospodářství. Kapitálová injekce z veřejných zdrojů nezakládá veřejnou podporu, pokud by ji za podobných podmínek na trhu realizoval i soukromý investor, který vyšel z předpokládaných možností rentability a bez ohledu na jakékoli úvahy sociálního charakteru nebo regionálního dopadu.

### **Provozní dotace letišť**

Pokud dostává správce letiště dotace na jeho provoz z veřejných prostředků, snižují se mu tak jeho náklady, které by jinak bez zásahu veřejného orgánu musel nést sám. Financování provozu letiště z veřejných zdrojů není veřejnou podporou, pokud tvoří vyrovnávací platbu za výkon závazku veřejné služby v souladu s rozsudkem Evropského soudního dvora ve věci Altmark.[4] Tento judikát vyžaduje kumulativní splnění 4 následujících podmínek:

- podnik musí být skutečně pověřen plněním povinností veřejné služby a tyto povinnosti musí být jasně definovány,
- ukazatele pro výpočet výše vyrovnávací platby musejí být stanoveny předem objektivním a transparentním způsobem,
- výše vyrovnávací platby nemůže přesahovat meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění povinností veřejné služby se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i přiměřeného zisku,
- podnik, který má být pověřen plněním závazku veřejné služby, by měl být vybrán v rámci řízení o zadání veřejné zakázky umožňujícího vybrat zájemce schopného poskytovat tyto služby za nejmenších nákladů, nebo na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený odpovídajícími technickými prostředky k splnění závazku veřejné služby vynaložil.

Pokud nebudou všechny uvedené podmínky splněny, lze předpokládat, že bude provozní dotace představovat veřejnou podporu.

K určení slučitelnosti této veřejné podpory s vnitřním trhem jsou v současné době relevantní Rozhodnutí Komise ze dne 20. 12. 2011 o použití čl. 106 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby udělené určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu (dále jen „Rozhodnutí SGEI“)[5] a Rámec Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby (2011) (dále jen „Rámec SGEI“).[6]

Rozhodnutí SGEI lze použít na posouzení vyrovnávací platby vynaložené na poskytování služby obecného hospodářského zájmu v případě letišť, pokud v průběhu dvou rozpočtových let předcházejících roku, v němž bylo vydáno pověření k plnění závazku veřejné služby, nepřevýšil roční počet cestujících 200 000 osob. Za splnění dalších podmínek obsažených v Rozhodnutí SGEI (např. mechanismus určení výše vyrovnávací platby, kontroly nadměrného vyrovnávání apod.) by vyrovnávací platba představovala veřejnou podporu slučitelnou s vnitřním trhem, kterou není třeba

předem notifikovat Evropské komisi. Pokud by nebylo možné dodržet zejména výše uvedený limit počtu cestujících, nabízí se varianta oznámení provozní dotace Evropské komisi v souladu s Rámcem SGEI, která o její slučitelnosti s vnitřním trhem rozhodne.

### **Podpora na zahájení nových leteckých tras**

Další frekventovanou formou veřejné podpory v oblasti letecké dopravy je podpora na zahájení nových leteckých tras (tzv. start up podpora). Návod, jak řádně stanovit finanční pobídky na zahájení činností leteckých společností, vymezují Letecké pokyny. Podle čl. 79 písm. e) je nezbytné výši start up podpory omezit na dodatečné náklady na zahájení činnosti, které se pojí se spuštěním nové trasy nebo četnosti a které by letecký dopravce nemusel hradit v obvyklém rytmu cestovních letů. Tyto náklady zahrnují zejména výdaje na marketing a propagaci, jež je nutné zajistit při zahájení činnosti na oznámení nového spoje; mohou zahrnovat poplatky na usazení letecké společnosti v prostorách malého i velkého regionálního letiště, které nastaly z důvodu spuštění linky. Naopak pobídkovou podporou není možné chápat obvyklé provozní náklady, jako je nájem a amortizace letadel, náklady na palivo, platy posádek, letištní poplatky, náklady na zásobování apod. Za splnění dalších podmínek obsažených v Leteckých pokynech, může prohlásit Evropská komise po předchozím oznámení takové opatření za veřejnou podporu slučitelnou s vnitřním trhem.

### **Slevy z letištních poplatků leteckým dopravcům**

V praxi se často vyskytují také další případy, kdy mohou být pravidla veřejné podpory dotčena. Příkladem můžou být speciální slevy z letištních poplatků konkrétním leteckým dopravcům či hrazení nákladů letecké společnosti za neobsazená místa v letadlech z veřejných zdrojů (i z rozpočtu provozovatele letiště). Pojem veřejné podpory se totiž interpretuje velmi široce a může zahrnovat také podporu ze zdrojů veřejné vlastněných podniků, jejichž jednání je možné připočítat jejich veřejnému zřizovateli. Indikátory k určení přičitatelnosti státu mohou být například integrace podniku do struktur veřejné správy, povaha jeho činnosti a výkon činnosti na trhu za běžných podmínek hospodářské soutěže se soukromými subjekty, právní postavení podniku (tj. zda se řídí veřejným, nebo obchodním právem), intenzita dohledu nad vedením podniku ze strany veřejných orgánů nebo jiný faktor poukazující v konkrétním případě na účast veřejných orgánů na přijetí posuzovaného opatření.

Slevy z letištních tax či doplatky leteckým dopravcům je možné v takovém případě realizovat v souladu s pravidly veřejné podpory, pouze pokud bude naplněn již popsáný princip soukromého investora (tedy že by za stejných tržních podmínek danou transakci realizoval i soukromý investor).

S ohledem na možné riziko vracení nedovolené veřejné podpory bych doporučil plně respektovat výše uvedená pravidla i v České republice. Pouze tak se vyvarují česká letiště případnému vymáhání ilegálně poskytnuté veřejné podpory. Ke zvýšení informovanosti o těchto pravidlech by mohla dopomoci také Evropská komise, která hodlá svá stávající pravidla v roce 2012 novelizovat a přizpůsobit je aktuální situaci letecké dopravy v Evropě.

### **Mgr. Tomáš Ehrenberger**

---

[1] Konkrétně se jedná o letiště v Charleroi, Angoulême, Dortmundu, Saarbrückenu, Zweibrückenu, Lübecku, Klagenfurtu, Pau, Västerasu, Altenburg-Nobitzu, La Rochelle a Niederhein-Weeze.

[2] Úř. věstník EU C 312, 9. 12. 2005, str. 1-14

[3] Srov. např. rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 12. 12. 2000, Aeroporte de Paris proti Komisi (T-128/98)

[4] Rozsudek Evropského soudního dvora ze dne 24. července 2003, Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg proti Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00.

[5] Úř. věstník EU L 7, 11. 1. 2012, str. 3-10

[6] Úř. věstník EU c 8, 11. 1. 2012, str. 15-22

© EPRAVO.CZ - Sbírka zákonů , judikatura, právo | [www.epravo.cz](http://www.epravo.cz)

## Další články:

- [Nová „tlačítková“ povinnost pro e-shopy](#)
- [Digital Omnibus: Revoluce v datech, nebo jen nová zátěž pro podnikatele?](#)
- [Právní due diligence nemovitostí: na co se v praxi skutečně zaměřit](#)
- [Hmotněprávní opatrovník obchodní korporace: mezi efektivní ochranou a zásahem do korporační autonomie](#)
- [Zákon Lugového: jak Rusko přepisuje pravidla mezinárodních arbitráží](#)
- [Novelizace nařízení EU o odlesňování \(EUDR\)](#)
- [Prekluze důvodu neplatnosti VH](#)
- [Jak zahájit provoz mezinárodní letecké linky do České republiky \(EU\): právní požadavky pro aerolinky ze třetích zemí](#)
- [TOP 5 judikátů z korporátního práva za rok 2025](#)
- [Odštěpný závod zahraniční společnosti optikou NIS2: Jak správně určit velikost podniku?](#)
- [Byznys a paragrafy, díl 31. - létající pořizovatel ve světle nového stavebního zákona](#)