



## PUBLIC SUPPORT OF REGIONAL AIRPORTS IN EUROPEAN COUNTRIES

Filip Koreník  
Air Transport Department  
University of Žilina  
Univerzitná 8215/1  
010 26 Žilina

Tatiana Remencová  
Air Transport Department  
University of Žilina  
Univerzitná 8215/1  
010 26 Žilina

### Abstract

*Nowadays, regional airports play several important roles. Their main benefit is the positive impact on the economy in many regions, and they also help to relieve the dense and congested air network in several European countries. However, one of the problems with regional airports is that they are not able to generate a profit. This problem is increasingly becoming a trend. The European Union try to provide public support and state aid to this type of airport, but in spite of this fact, their economic situation is not improving. This article is focused on the issue of providing public support and state aid to regional airports. One of the goals is to clarify in what form public support can be granted, for what purpose, who can grant it and also how much it can be granted. Another objective is to analyse and compare the provision of public support to regional airports in different countries before, during and after the COVID-19 pandemic. Based on the findings, there were evaluated the effectiveness of public support provision in terms of whether the amount of public support provided was sufficient for airports. The final section suggests options for the future direction of regional airports, taking into account current market conditions.*

### Keywords

*public support. state aid. regional airports. public funds introduction*

### 1. ÚVOD

Verejná podpora v oblasti dopravy ako takej je veľmi dôležitým, často spomínaným a v rôznych štúdiách a diskusiách riešeným pojmom. Veľmi často sa tento pojem vyskytuje aj v prepojení s odvetvím leteckej dopravy a vo viacerých prípadoch je spomínaná aj pri samotnom poskytovaní všetkým letiskám a najmä letiskám, ktoré sú klasifikované ako regionálne. Práve na poskytovanie verejnej podpory, alebo inak aj štátnej pomoci pre regionálne letiská v Slovenskej republike ale aj v celej Európe by sa malo dbať čoraz viac. Najmä z toho dôvodu, že viaceré veľké medzinárodné letiská začínajú mať v dnešnej dobe problémy s odbavovaním svojich pasažierov. Najmä z dôvodu nedostatku kapacity. Tak isto začínajú byť preťažované viaceré medzinárodné letové trasy v celej Európe. A práve podpora vo forme štátnej pomoci regionálnym letiskám v krajinách Európy vo veľkej miere pomáha ich rozvoju a tým pádom spomínané regionálne letiská odľahčujú preťažované medzinárodné letové trasy a rovnako aj preplnené veľké medzinárodné letiská, ktoré v častých prípadoch majú problém s kapacitami.

Cieľom tohto článku je charakterizovať a analyzovať poskytovanie verejnej podpory regionálnym letiskám v Slovenskej republike a rovnako aj vo viacerých krajinách Európy. Zároveň objasnenie súčasného stavu regionálnych letísk na Slovensku a v zahraničí, analýza legislatívy, ktorá hovorí o poskytovaní verejnej podpory a štátnej pomoci regionálnym letiskám v krajinách Európy a v neposlednom rade vplyv pandémie COVID-19 na fungovanie regionálnych letísk. Všetko pomocou metódy skúmania a porovnávania viacerých vybraných zahraničných a slovenských štúdií, ktoré riešia problematiku poskytovania verejnej podpory regionálnym letiskám v krajinách Európy.

Tento článok je zložený z viacerých častí. V prvej časti článku sa zameriavame na definovanie niekoľkých základných pojmov, ktoré sa v článku vyskytujú. Sú to pojmy ako verejná podpora, štátna pomoc a jej formy, verejné prostriedky a v neposlednom rade pojem regionálne letisko. V ďalšej časti je rozobratý súčasný stav regionálnych letísk na Slovensku a v zahraničí a vplyv pandémie COVID-19 v celkovom ponímaní na odvetvie leteckej dopravy a tak isto aj na jej dopade na fungovanie regionálnych letísk vo viacerých európskych krajinách. Poslednou časťou článku sú výsledky a zhodnotenie.

### 2. ZÁKLADNÉ POJMY

#### 2.1. Regionálne letiská

V súčasnosti zohrávajú regionálne letiská nenahraditeľnú úlohu vo viacerých krajinách naprieč celým svetom a sú neoddeliteľnou súčasťou dopravnej infraštruktúry v celej Európe. Tento článok je zameraný práve na regionálne letiská a poskytovanie verejnej podpory tomuto typu letísk, preto je veľmi dôležitá definícia regionálneho letiska. Pri definovaní tohto pojmu sa stretávame s viacerými rozličnými kritériami, podľa ktorých môžeme tento pojem definovať. Podľa Nariadenia komisie (EÚ) 2017/1084 zo 14. júna 2017, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 651/2014, pokiaľ ide o pomoc na prístavnú a letiskovú infraštruktúru, je regionálne letisko definované na základe kritéria, ktorým je počet cestujúcich, ktorí sú prepravený v jednom kalendárnom roku. Pričom tento počet nesmie presahovať 3 milióny cestujúcich [1].

Ďalej podľa informácií, ktoré publikovalo Medzinárodné združenie letísk Európy (ACI Europe) vyplýva definícia, ktorá hovorí o tom, že regionálne letisko je letisko, ktoré je určené a má za úlohu slúžiť pre obsluhu trás krátkeho a stredného dosahu. Zároveň je určené aj na obsluhu tzv. point-to-point

destinations (destinácie z bodu do bodu). V Európe sa takýchto letísk nachádza takmer 500 [2].

Do konca 90. rokov 20. storočia boli regionálne letiská „zatienené“ veľkými medzinárodnými letiskami a nezohrávali v letectve príliš dôležitú úlohu. Z väčšej časti bolo ich úlohou len poskytovanie služieb práve väčším medzinárodným letiskám. Vo väčšine prípadov sa jednalo o nasledovné druhy služieb:

- slúžili ako prestupové letiská, najmä kvôli odľahčovaniu zaťažených veľkých medzinárodných letísk, na ktorých sa vykonávalo príliš veľké množstvo pohybov lietadiel,
- využitie pre poskytovanie chartrových (dovolenkových) letov,
- využitie pre cargo (nákladnú) dopravu,
- využitie pre odlety a prílety malých obchodných alebo športových lietadiel.

V dnešnej dobe zohrávajú regionálne letiská množstvo dôležitých úloh. Nie sú to už len základné pohyby ako sú odlety alebo prílety, ktoré sú vykonávané na týchto letiskách. Nie je to ani ten faktor, že regionálne letiská slúžia na uľahčovanie prístupu do rôznych regiónov alebo vzdialených častí krajín, kde by pozemný presun trval niekoľkonásobne dlhšie a bolo by ho ťažké zabezpečiť pre veľké množstvo cestujúcich. V dnešnej dobe je hlavným prínosom regionálnych letísk práve to, že majú veľmi priaznivý dopad na ekonomiku vo veľkom množstve regiónov a rovnako pomáhajú aj pri odľahčovaní veľmi hustej a preťaženej leteckej siete vo viacerých Európskych krajinách. Čiže z tohto vyplýva, že v dnešnej dobe sú regionálne letiská neoddeliteľnou súčasťou dopravnej infraštruktúry vo všetkých krajinách Európy.

Keď už máme pojem regionálne letisko viacerými definíciami pomenovaný, tak ďalej považujeme za vhodné popísať aj vlastnosti, funkcie, využitie a význam tohto typu letísk. Regionálne letiská sú základnými a veľmi dôležitými dopravnými uzlami, ktoré majú viacero dôležitých úloh a funkcií. Nie len to, že predovšetkým zabezpečujú plynulý chod jednotného európskeho trhu, tým, že spájajú ľudí, výrobky a služby. Taktiež umožňujú hospodársku činnosť a vysoký ekonomický rast v mnohých regiónoch Európy. Ďalej rozširujú obzor tradičných medzinárodných obchodných ciest a rovnako významne aj podporujú všetky mestá a regióny, ktorým tieto letiská slúžia, pretože vysoko zvyšujú ich dostupnosť. A v neposlednom rade posilňujú ich sociálnu súdržnosť a zabezpečujú ich rozvoj. Táto hustá sieť takmer 500 letísk je jedným z hlavných prvkov podpory efektívnej a dobre fungujúcej európskej dopravnej siete, ktorá uľahčuje medzinárodný obchod a v neposlednom rade, vďaka ktorej je zabezpečená mobilita pre obrovský počet ľudí. Všetky tieto výhody zabezpečuje spôsobom, ktorý je jednoducho bezkonkurenčný pre akýkoľvek druh dopravy. Tieto letiská zabezpečujú taktiež aj dostupnosť v najodľahlejších oblastiach Európy, a tým umožňujú každej regionálnej komunite spojenie so zvyškom sveta. Hlavný význam táto funkcia zohráva pri spájaní malých odľahlých ostrovov s pevninou. Či už sa to týka prepravy ľudí alebo aj nákladnej leteckej dopravy [3].

## 2.2. Verejná podpora

Verejná podpora je veľmi dôležitým pojmom v spojení s odvetvím leteckej dopravy a teda aj v spojení s regionálnymi letiskami, či už na území Slovenska alebo v mnohých európskych krajinách. Verejná podpora sa vzťahuje na finančnú alebo nefinančnú pomoc, ktorú vláda alebo verejné inštitúcie poskytujú jednotlivcom alebo rôznym organizáciám na dosiahnutie konkrétnych cieľov. Verejná podpora je v Európskej únii vo všeobecnosti zakázaná. Avšak boli definované určité výnimky, ktoré povoľujú jej legálne poskytovanie. Medzi tieto výnimky patria napríklad:

- regionálne podpory,
- vyrovnávacie platby za výkon verejnej služby [4].

Verejná podpora môže mať viaceré formy, v ktorých môže byť za splnených podmienok poskytovaná konkrétnym osobám alebo organizáciám, pričom niektoré z foriem sú:

- granty
- pôžičky
- rôzne dotácie alebo priame investície.

Cieľom verejnej podpory je často stimulovať hospodársky rast, podporovať sociálny blahobyt alebo presadzovať konkrétny politický cieľ, ako je napríklad enviromentálna udržateľnosť alebo rôzne inovácie. Rovnako môže byť verejná podpora zameraná aj na riešenie zlyhaní trhu alebo na nápravu nerovnosti, napríklad poskytovanie pomoci znevýhodneným komunitám, priemyselným odvetviam alebo rôznym organizáciám, ktoré majú problémy konkurovať na globálnom trhu. Práve toto platí aj v prípade poskytovania verejnej podpory pre regionálne letiská, ktoré vo väčšine prípadov nedokážu generovať zisk [5].

## 2.3. Štátna pomoc

Štátna pomoc je synonymom verejnej podpory. Rovnako ako pojem verejná podpora, tak aj štátna pomoc je veľmi často spomínaným pojmom práve v oblasti verejnej dopravy a predovšetkým v oblasti jej poskytovania letiskám [6].

Poskytovanie štátnej pomoci v leteckej doprave má veľmi nejasnú, zdĺhavú a predovšetkým zložitú históriu a veľmi chaotický výsledok, ktorý vychádzal zo stále sa meniacich pravidiel. Pravidlá poskytovania štátnej pomoci v letectve boli prvýkrát komunikované a následne zavedené v polovici 90. rokov 20. storočia. Ich hlavným cieľom bola predovšetkým regulácia pokusov na záchranu národných dopravcov vo všetkých členských štátoch Európskej únie, ktorí sa snažili finančne prežiť na plne liberalizovanom trhu. Ustanovenia pravidiel sa prijali aj z toho dôvodu, aby sa dokázalo zabezpečiť to, že aj nerentabilné letecké služby boli privedené do menej rozvinutých a zaostalejších regiónov. Táto myšlienka bola pretláčaná najmä z toho dôvodu, aby sa aj v týchto regiónoch zabezpečili nové pracovné miesta a aby trh leteckej dopravy bol zastúpený, v čo najväčšom možnom rozsahu.

Práve poskytovanie štátnej pomoci je pre mnohé regionálne a malé letiská vo väčšine európskych krajín veľmi dôležitým a potrebným zdrojom príjmu. Už aj s tým faktorom, že mnohé letiská žiadajú a za určitých podmienok aj inkasujú štátnu

pomoc, tak veľké množstvo z týchto letísk nedokáže generovať zisk. Práve preto je väčšina týchto letísk odkázaná na prijímanie štátnej pomoci v rozličných formách [7].

#### 2.4. Verejné prostriedky

Verejné prostriedky sú jedným z veľmi dôležitých pojmov práve pri poskytovaní verejnej podpory, alebo štátnej pomoci, či už v celkovom ponímaní alebo v konkrétnych prípadoch práve regionálnym letiskám a oblastiam, kde sú regionálne letiská nevyhnutným dopravným riešením.

V prípade menších miest alebo obcí je len zriedka možné využívať nadregionálnu leteckú dopravu. Je to najmä z toho dôvodu, že v riedko osídlených a teda z toho dôvodu aj v oblastiach so slabšie vybudovanou infraštruktúrou, ako sú napríklad už vyššie spomínané ostrovné oblasti, sa nenachádzajú väčšie medzinárodné letiská. Odpoveďou daných oblastí na tento vznikajúci problém je vo väčšine prípadov rovnaký. Všetky oblasti, ktorých sa tento problém týka sa dožadujú, aby sa v ich oblasti rozšírilo a do čo najväčšej možnej miery vybudovalo práve regionálne letectvo. S dobre navrhnutou podporou môže výrazne posunúť vpred miestny rozvoj, najmä po ekonomickej stránke. Výdavky sú relatívne nízke z pohľadu možnosti prepraveného množstva pasažierov v porovnaní s alternatívnymi investíciami do cestnej infraštruktúry, ako sú napríklad mosty alebo dlhšia a rozvinutejšia sieť diaľnic, ktoré by boli využívané len malým počtom ľudí. Všetky tieto okolnosti poukazujú na potrebu hĺbkovej analýzy možnosti využívania verejných prostriedkov z pohľadu miestnych orgánov v oblasti leteckej dopravy [8].

### 3. SÚČASNÝ STAV V SLOVENSKEJ REPUBLIKE A V ZAHRANIČÍ

Letecká doprava každým rokom viac a viac vykazuje známky rastúcich trendov. Či už je to po stránke ekonomiky, tým že každým rokom narastajú finančné zisky väčšiny leteckých spoločností po celom svete alebo je to z pohľadu počtu prepravených cestujúcich, ktorý tak isto každým rokom rastie. Dokonca je predpoklad, že za pár rokov niektoré letiská nebudú stíhať odbavovať svojich cestujúcich. To je aj hlavný dôvod toho, prečo by mali byť malé a regionálne letiská podporované vo väčšej finančnej miere.

Najnovšia správa od IATA, ktorá prognózuje rast cestujúcich v leteckej doprave najbližších 20 rokov, hovorí o tom, že sa v roku 2036 očakáva 7,8 miliardy cestujúcich ktorí by mali letieť, čo predstavuje takmer dvojnásobok oproti 4 miliardám cestujúcich, ktorí mali letieť v roku 2018. Táto predpoveď je založená na predpoklade, že bude dodržaná priemerná 3,6 % zložená ročná miera rastu (CAGR) (IATA 2018) [9].

Ďalej podľa správy, ktorú vydala organizácia Eurocontrol (E-C, 2018) sa v Európe uskutoční 16,2 milióna letov. Podľa ich predpokladu sa to skutoční do roku 2040. Predstavovalo by to nárast o takmer 53% oproti roku 2017 [10].

Všetky tieto publikované štatistiky a dlhodobé predpoklady poukazujú na to, akú obrovskú dôležitosť zohrávajú práve aj regionálne letiská, ktoré vo veľkej miere pomáhajú odľahčovať preťaženie veľkých letísk v celej Európe, ktoré nastáva práve vďaka stúpajúcemu záujmu o leteckú dopravu. Je to potvrdené aj v správe od organizácie Eurocontrol. Táto správa hovorí o

tom, že práve malé a regionálne letiská zaobstarávajú okolo 50% dopravy celej leteckej siete v krajinách Európy [11].

### 4. VPLYV PANDÉMIE COVID-19 NA ODVETVIE LETECKEJ DOPRAVY A NA REGIONÁLNE LETISKÁ

Pandémia COVID-19 mala obrovský a veľmi významný vplyv na odvetvie leteckej dopravy ako takej. Vlády po celom svete zaviedli množstvo opatrení, ako sú napríklad rôzne cestovné obmedzenia a uzatvorenia viacerých hraníc. Tieto opatrenia boli zavedené najmä preto, aby sa čo najlepším a najefektívnejším spôsobom kontrolovalo šírenie vírusu, čo viedlo k výraznému poklesu dopytu po leteckej doprave.

Vplyv pandémie COVID-19 na odvetvie leteckej dopravy mal niekoľko následkov, medzi, ktoré patrili napríklad:

- Pokles počtu cestujúcich: globálny dopyt po leteckej doprave výrazne klesol a to najmä v dôsledku viacerých cestovných obmedzení, karanténnych opatrení a predovšetkým kvôli strachu z nákazy vírusom. Medzinárodné združenie leteckých dopravcov (IATA) vo svojich správach odhadovala, že v roku 2020 sa celosvetová osobná letecká doprava v porovnaní s rokom 2019 znížila o takmer 66%.
- Finančné straty: viaceré letecké spoločnosti utrpeli v dôsledku poklesu počtu cestujúcich značné finančné straty. Opäť organizácia IATA odhadla, že straty leteckého priemyslu v roku 2020 dosiahli 126 miliárd USD. To však bol len začiatok tohto obrovského poklesu, pretože ďalšie straty sa opätovne očakávali aj v roku 2021 a tak isto aj v ďalších nasledujúcich rokoch.
- Straty pracovných miest: pokles počtu cestujúcich, ale najmä obrovské finančné straty, ktoré vykazovali takmer všetky letiská a rovnako aj letecké spoločnosti po celom svete znamenali obrovské ohrozenie pracovných miest, ktoré sú závislé na odvetví leteckej dopravy. IATA vo svojich správach odhadovala, že v dôsledku pandémie by mohlo byť po celom svete ohrozených až 44,6 milióna pracovných miest, ktoré sú závislé na leteckej doprave.
- Reštrukturalizácia a konsolidácia: niektoré letecké spoločnosti prešli reštrukturalizáciou a konsolidáciou, aby tým zmiernili dopad pandémie. Patrí sem predovšetkým znižovanie počtu leteckých liniek a vyradovanie lietadiel zo svojich flotíl.
- Zdravotné a bezpečnostné opatrenia: pandémia viedla k zavedeniu viacerých bezpečnostných opatrení zo strany leteckých spoločností a letísk. Medzi tieto opatrenia patrili napríklad zvýšená dezinfekcia a čistenie letísk alebo nosenie ochranných masiek. Aj tieto opatrenia mali vplyv na zvýšenie finančných investícií do letísk.

Podľa spomenutých správ a odhadov organizácie IATA môžeme konštatovať, že vzniknutá situácia, ktorá nastala v období pandémie bola a doposiaľ aj je naozaj vážna. A hlavne z toho dôvodu sa Európska únia generuje úsilie na pomoc pre celý sektor odvetvia leteckej dopravy. Európska komisia začala v marci roku 2020 schvaľovať niekoľko vypracovaných možností pre podporu letísk a leteckých dopravcov. Boli to schémy založené na poskytovaní štátnej pomoci. Aj po aplikovaní týchto schém a teda aj napriek poskytnutej štátnej pomoci takmer 200

letiskám v celej Európe, predovšetkým regionálnym letiskám riskuje stav platobnej neschopnosti. A mnohé z týchto letísk sa aj naďalej topia vo veľkých problémoch a ani po poskytnutej finančnej podpore nedokážu generovať žiadny zisk.

Dočasné zatvorenie alebo úplne skrachovanie týchto letísk by mal však oveľa negatívnejší vplyv na udržanie pracovných miest a rovnako aj na finančnú situáciu viacerých regiónov. Rovnako by to predstavovalo aj obrovský problém pre spájanie značného množstva regiónov v celej Európe. Hlavne tých regiónov, kde neexistuje žiadna alternatívna doprava, teda najmä spojenia medzi menšími ostrovmi a vzdialenou pevninou [12] [13] [14].

V celkovom ponímaní bol vplyv pandémie COVID-19 na odvetvie leteckého priemyslu vážny a odvetvie leteckej dopravy bolo jedným z najviac postihnutých odvetví pandemiou. Avšak najmä regionálne letiská boli tvrdo zasiahnuté pandemiou, keďže sa často spoliehajú na menšie letecké spoločnosti a tým pádom hlavne na sezónnu turistickú dopravu, ktorá bola pandemiou výrazne obmedzená a vysoko zredukovaná. Priamym dôkazom toho boli napríklad letisko Vaasa, ktoré sa nachádza na západe Fínska a dôsledkom pandémie COVID-19 zaznamenalo toto regionálne letisko pokles až 91% priamych leteckých spojení. Ďalším príkladom je Francúzske letisko Quimper, ktoré taktiež stratilo až 87% priamych leteckých spojení vplyvom pandémie. Avšak opačným smerom sa uberali regionálne letiská, ktorých hlavnými letmi boli lety, ktoré sprostredkujú nákladnú leteckú dopravu. Práve tento typ regionálnych letísk zaznamenal počas pandémie nárast odbavených nákladných letov. Priamym dôkazom bolo letisko v Belgickom meste Liège, ktoré počas pandémie zaznamenalo rast nákladných letov o 10,7% [15].

Rovnako ako pri dopade na celkové odvetvie leteckej dopravy mala pandémia vplyv aj na regionálne letiská vo viacerých smeroch, pričom niektoré z nich sú:

- **Zatvorenie letísk:** Niektoré regionálne letiská museli dočasne zatvoriť alebo do určitej miery obmedziť svoju prevádzku v dôsledku poklesu počtu cestujúcich, ktorí mali záujem o leteckú dopravu. To malo významný vplyv na miestne regionálne ekonomiky, ktoré sa spoliehali na tieto regionálne letiská v oblasti cestovného ruchu a obchodu [16].
- **Zmeny v letových poriadkoch viacerých leteckých spoločností:** Letecké spoločnosti museli v dôsledku pandémie upraviť svoje letové poriadky a trasy, čo malo vplyv na viaceré regionálne letiská a ich prevádzku. Niektoré letecké spoločnosti obmedzili alebo pozastavili svoje služby do určitých destinácií, čo malo reťazový účinok na regionálne letiská. Keďže regionálne letiská sú úzko späté práve s niektorými leteckými spoločnosťami, tak dopad to malo obrovský, najmä vtedy, keď niektoré letecké spoločnosti vyhlásili bankrot. Príkladom toho bola Britská regionálna letecká spoločnosť FlyBe [17].
- **Finančné problémy:** mnohé regionálne letiská mali počas obdobia pandémie, rovnako aj po nej viaceré finančné problémy, ktoré mali množstvo negatívnych následkov. Tieto dôsledky boli napríklad úplné zrušenie alebo odloženie plánovaných rozšírení letísk. Či už sa to týkalo stránky infraštruktúry, ako napríklad oprava alebo nové prístavby väčších terminálov alebo lepšie a inovatívnejšie bezpečnostné prvky letísk. Avšak rovnako sa to týkalo aj stránky rozširovania nových letových trás z daných

regionálnych letísk, ktoré museli byť v dôsledku pandémie odložené alebo v krajných prípadoch aj úplne zrušené. Ďalej museli viaceré regionálne letiská znížiť náklady, čo viedlo k zníženiu platov zamestnancov alebo skracovaniu prevádzkovej doby mnohých letísk. Rovnako mnohé z regionálnych letísk museli žiadať o finančnú pomoc vlády alebo iné zdroje vo formách štátnej pomoci alebo verejnej podpory [12].

## 5. METODIKA PRÁCE A METÓDY SKÚMANIA

Hlavným cieľom tohto článku, ktorého názov je „Verejná podpora regionálnych letísk v krajinách Európy“, je vyhodnotenie efektívnosti poskytovania verejnej podpory, alebo inak aj štátnej pomoci regionálnym letiskám v európskych krajinách. Výsledky boli vyhodnotené pomocou hodnotenia a porovnávania získaných údajov o poskytovaní verejnej podpory v rôznych krajinách Európy.

## VI. VÝSLEDKY A ZHODNOTENIE

Poskytovanie štátnej pomoci v krajinách Európy sa odlišuje vo viacerých aspektoch. Vládne orgány každej krajiny majú svoj vlastný systém a rôzne schémy poskytovania štátnej pomoci regionálnym letiskám. Jednou z takýchto možností môže byť aj poskytnutie dotácií na nehošpodárske činnosti, pričom týmito činnosťami sa rozumejú napríklad:

- služby polície a colných orgánov,
- hasičská služba,
- záchranárske a zdravotnícke služby,
- riadenie letovej prevádzky,
- investície do infraštruktúry a vybavenia.

Legálne je to vymedzené aj v usmerneniach, ktoré vydáva Európska Komisia, pretože nehošpodárske činnosti nespádajú pod nariadenia o štátnej pomoci, ktoré umožňuje štátnym orgánom prevziať všetky tieto náklady od prevádzkovateľov vybraných letísk, a tým ich odbremeniť od týchto, často vysokých výdavkov. Všetky tieto činnosti, ktoré nemajú hošpodársky charakter môžu byť teda dotované vládnymi orgánmi. Avšak táto forma verejného financovania regionálnych letísk sa nevyužíva vo všetkých krajinách Európy rovnako. Napríklad letiská v Nemecku si musia všetky tieto služby hrať sami. Respektíve sú donútené k vyberaniu viacerých poplatkov. Jedná sa o poplatky, ktoré dané letiská v Nemecku vyberajú od leteckých spoločností, ktoré využívajú tieto letiská na svoju činnosť. Druhým spôsobom to môže byť forma vyberania poplatkov od cestujúcich, ktorí sú nútení platiť rôzne letiskové poplatky za využívanie vyššie spomenutých letiskových služieb. Naopak v niektorých európskych krajinách, ako sú Belgicko, Grécko, Švajčiarsko alebo Luxembursko preberá plnú zodpovednosť za spomínané nehošpodárske činnosti štát. To znamená, že v týchto krajinách využívajú štátne orgány formu verejného financovania regionálnych letísk pomocou finančných dotácií na nehošpodárske činnosti [18].

Ďalšou z možností, pomocou ktorej môžu byť dotované regionálne letiská v Európe sú verejne financované stimulačné programy pre leteckých dopravcov. Pod touto možnosťou sa rozumie vyplácanie stimulov na podporu osobnej dopravy.

Dotácie sú vyplácané od štátnych orgánov daných krajín a smerujú k leteckým dopravcom, ktorí uzatvárajú bilaterálne zmluvy o začatí činnosti na daných letiskách. Túto formu verejného financovania taktiež využívajú viaceré európske krajiny. Osobitnými príkladmi sú Izrael a Macedónsko. Štátne orgány týchto krajín zaviedli systém stimulačných programov na regionálne letiská, aby dokázali motivovať viaceré letecké spoločnosti k začatiu prevádzky na daných regionálnych letiskách [18].

Ďalším spôsobom poskytovania verejnej podpory regionálnym letiskám môže byť uzatváranie marketingových dohôd medzi vládami orgánmi a leteckými spoločnosťami. V tomto spôsobe sa jedná o nepriamu verejnú podporu regionálnych letísk. Táto možnosť verejnej podpory letiskám je postavená na základe uzatvorenia dohody o začatí činnosti leteckých dopravcov na letiskách. Funguje to spôsobom, že vybraný letecký dopravca začne prevádzkovať novú leteckú linku na danom letisku, a na základe toho dostane určitú dotáciu od vládnych orgánov v krajine. Po spustení nových liniek leteckými spoločnosťami vo väčšine prípadov začne spomínané linky využívať väčší objem pasažierov, a tým pádom na vybrané letiská bude privádzaný väčší počet pasažierov. V tomto spôsobe poskytovania verejnej podpory dochádza k veľkej motivácii, či už zo strany leteckých spoločností, z dôvodu inkasovania podpory od štátnych orgánov na spúšťanie nových leteckých liniek, ale zároveň aj motivácii pre regionálne letiská, ktoré poskytnutím nepriamej verejnej podpory získavajú väčší počet cestujúcich na svoje letiská. Na základe toho môžu regionálne letiská inkasovať väčšie prevádzkové zisky. Obchodný model, ktorý je založený na uzatváraní dohôd medzi leteckými dopravcami a verejnými orgánmi, je do veľkej miery využívaný napríklad v Španielsku, kde po jeho zavedení začali regionálne vlády poskytovať značnú finančnú pomoc leteckým dopravcom na spúšťanie prevádzky nových liniek [19].

Na základe porovnania viacerých spôsobov poskytovania verejnej podpory regionálnym letiskám, môžeme v konečnom dôsledku konštatovať, že nie vždy je verejná podpora poskytovaná regionálnym letiskám efektívne. V prvej možnosti sme porovnávali verejnú podporu poskytovanú regionálnym letiskám spôsobom prevzatia úhrady poplatkov za činnosti, ktoré nemajú hospodársky charakter štátnymi orgánmi daných krajín. Pre porovnanie sme použili krajiny ako sú Belgicko, Grécko, Švajčiarsko a Luxembursko, kde sme zistili, že uhrádzanie poplatkov za činnosti neehospodárskeho charakteru plne uhrádzajú štátne orgány, čiže regionálne letiská v spomínaných krajinách sú odbremenené od poplatkov za tieto služby. Na základe týchto informácií určujeme, že tento spôsob poskytovania verejnej podpory je efektívny pri vyššie spomenutých krajinách. Naopak v Nemecku si regionálne letiská hradia tieto poplatky vo vlastnej réžii. V dôsledku toho sme zistili, že napríklad v Nemecku sa tento spôsob nevyužíva, a tak to znamená, že nie v každej krajine Európy sa tento spôsob poskytovania verejnej podpory regionálnym letiskám dá efektívne využiť [18].

Ďalším spôsobom, ktorý sme porovnávali, bolo poskytovanie verejnej podpory pomocou zavedenia systému verejne financovaných stimulačných programov pre letecké spoločnosti. Tento spôsob bol využitý napríklad v Macedónsku a Izraeli, kde sa podľa získaných informácií podarilo zistiť, že tento systém poskytovania verejnej podpory je veľmi efektívny. Nakoľko sa ukázalo aj na príklade regionálnych letísk Skopje, Ohrid a Eilat /

Ovda, že financovanie prostredníctvom spomínaného systému prinieslo pozitívny vplyv na tieto letiská. Napríklad letisko v Izraeli zaznamenalo takmer dvojnásobný nárast cestujúcich v priebehu piatich mesiacov od zavedenia spomínaného systému. Rovnako aj letisko Skopje po prvýkrát od svojej existencie presiahlo hranicu milióna cestujúcich za rok [18] [20] [21].

Posledným hodnoteným systémom poskytovania verejnej podpory regionálnym letiskám bol systém založený na uzatváraní marketingových dohôd medzi vládami orgánmi a leteckými dopravcami. Na základe týchto zmlúv letecký dopravcovia začali s prevádzkou nových liniek v mnohých španielskych regiónoch. V tomto prípade dochádzalo k nepriamej verejnej podpore regionálnych letísk. Využívanie tohto systému sa dá brať aj za efektívne poskytovanie verejnej podpory, ale z druhej strany aj za neefektívne. Príkladom efektívneho využitia verejnej podpory boli napríklad regionálne letiská v Španielsku, ktoré sú predovšetkým zamerané na cestovný ruch. Ide najmä o letiská Santander, letiská na Baleárskych a Kanárskych ostrovoch. Práve tieto letiská dokázali na základe využitia tohto systému zaznamenať priaznivý vplyv a zvýšenie počtu cestujúcich, tým pádom zvýšenie prevádzkových príjmov týchto regionálnych letísk. Naopak letiská, ktoré nie sú zamerané na cestovný ruch, ale predovšetkým na nákladnú dopravu nezaznamenali výraznejší vplyv využitia spomínaného systému, v dôsledku čoho nebol pozorovaný zvýšený počet cestujúcich. V tomto prípade hovoríme napríklad o letiskách, ktoré sa nachádzajú v regiónoch Bilbao a Sevilla [19].

## 6. ZÁVER

Keďže každým rokom prichádzame viac a viac na to, že letecká doprava vykazuje enormne rastúce trendy najmä v počte očakávaných cestujúcich, ktorí majú o ňu záujem, tak zisťujeme aj to, že sa treba stále viac a viac zaoberať aj témou, ako je verejná podpora regionálnych letísk. V dnešnej dobe je to veľmi dôležité, pretože už teraz mnohé veľké medzinárodné letiská prichádzajú na to, že o pár rokov budú mať obrovské problémy práve s kapacitami a nebudú môcť kvôli tomu poskytovať svoje služby veľkému množstvu cestujúcich. A práve to je dôvod, prečo sa treba venovať problematike verejnej podpory regionálnych letísk. Pretože práve regionálne letiská majú tendenciu odľahčiť preťaženú leteckú sieť a preplnené veľké medzinárodné letiská. Vo výsledkoch môžeme vidieť, že nie vždy je verejná podpora regionálnym letiskám v krajinách Európy poskytovaná efektívne.

## Referencie

- [1] Európska únia. Úradný vestník Európskej únie: Nariadenie komisie (EÚ) 2017/1084 zo 14. júna 2017, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 651/2014, pokiaľ ide o pomoc na prístavnú a letiskovú infraštruktúru, stropy vymedzujúce notifikačnú povinnosť pri pomoci na kultúru a zachovanie kultúrneho dedičstva a pri pomoci na športovú a multifunkčnú rekreačnú infraštruktúru, ako aj schémy regionálnej prevádzkovej pomoci pre najvzdialenejšie regióny, a ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 702/2014 z hľadiska výpočtu oprávnených nákladov. Eur-Lex [online]. Dostupné na internete: [NARIADENIE KOMISIE \(EÚ\) 2017/1084 - zo 14. júna 2017, - ktorým sa mení nariadenie \(EÚ\) č. 651/2014, pokiaľ ide o pomoc na prístavnú a letiskovú infraštruktúru, stropy vymedzujúce notifikačnú povinnosť](#)

- [pri pomoci na kultúru a zachovanie kultúrneho dedičstva a pri pomoci na športovú a multifunkčnú rekreačnú infraštruktúru, ako aj schémy regionálnej prevádzkovej pomoci pre najvzdialenejšie regióny, a ktorým sa mení nariadenie \(EÚ\) č. 702/ 2014 z hľadiska výpočtu oprávnených nákladov \(europa.eu\)](#) (citované 2023-02-06)
- [2] Regional Airports Forum. [online]. Dostupné na internete: [Airports Council International Europe | ACI EUROPE - Regional Airports Forum \(aci-europe.org\)](#) (citované 2023-02-06)
- [3] EUROPEAN REGIONAL AIRPORTS Connecting people, places & products. [online]. Dostupné na internete: [European Regional Airports - Connecting People Places Products.pdf \(aci-europe.org\)](#) (citované 2023-03-03)
- [4] Smlouva o fungování Evropské unie čl. 107 ods. 1. [online]. Dostupné na internete: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT&from=FI](#) (citované 2023-02-06)
- [5] SINNAEVE, Adinda. The Report and Communication on Services of General Economic Interest: Stocktaking and Outlook for Reform. European State Aid Law Quarterly 2011, roč. 10, č. 2, s. 211 – 223. ISSN 1619-5272, str. 219. [online]. Dostupné na internete: [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/register/ji/#by\\_sector](#) (citované 2023-02-19)
- [6] Definition and Characteristics of State Aid. [online]. Dostupné na internete: [https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042813055055](#) (citované 2023-03-04)
- [7] State aid for airports & airlines. Transport and environment (2014-05). Dostupné na internete: [https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/2014%2005%20state%20aid%2023%20airports\\_final.pdf](#) (citované 2023-02-22-)
- [8] Regional aviation for local development in the context of public funds investment (2022). Dostupné na internete: [https://www.wir.ue.wroc.pl/info/article/UEWR69aaf5df469342d8ae52fb4582025dad/](#) (citované 2023-03-02)
- [9] 20 YEAR PASSENGER FORECAST [online]. Dostupné na internete: [https://www.iata.org/en/publications/store/20-year-passenger-forecast/](#) (citované 2023-03-22)
- [10] EUROPEAN AVIATION IN 2040 [online]. Dostupné na internete: [https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/2019-07/challenges-of-growth-2018-annex1\\_0.pdf](#) (citované 2023-03-22)
- [11] New EUROCONTROL Network. [online]. Dostupné na internete: [New EUROCONTROL Network Manager programme to integrate small and regional airports into the network successfully kicks off | EUROCONTROL](#) (citované 2023-03-22)
- [12] COVID-19 impact on air transport (statistics). [online]. Dostupné na internete: [https://www.iata.org/](#) (citované 2023-03-22)
- [13] COVID-19 health and safety measures in air transport. [online]. Dostupné na internete: [https://www.easa.europa.eu/en/the-agency/coronavirus-covid-19](#) (citované 2023-03-22)
- [14] LEE, V. 2020. Almost 200 European airports facing insolvency in coming months. [online]. Dostupné na internete: [Airports Council International Europe | ACI EUROPE - Media \(aci-europe.org\)](#) (citované 2023-03-22)
- [15] European Committee of the Regions. [online]. Dostupné na internete: [https://cor.europa.eu/en/news/Pages/cities-and-regions-want-more-support-for-regional-airports-struggling-from-pandemic.aspx](#) (citované 2023-03-24)
- [16] [16] COVID-19 and the aviation industry: Impact and policy responses. [online] Dostupné na internete: [https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/covid-19-and-the-aviation-industry-impact-and-policy-responses-26d521c1/](#) (citované 2023-03-24)
- [17] COVID-19 impact on regional airports and air companies. [online]. Dostupné na internete: [Flybe: all flights cancelled as airline ceases trading | Flybe | The Guardian](#) (citované 2023-03-24)
- [18] GRIMME, W. – MAERTENS, S. – SCHROPFER, A. 2018. Options for Traffic Growth at Smaller European Airports Under the European Commission's Guidelines on State Aid. In Transportation Research Procedia. 2018, vol. 35 [online]. Dostupné na internete: [<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146518303600>](#). (citované 2023-04-08).
- [19] NÚNEZ-SÁNCHEZ, R. 2015. Regional public support to airlines and airports: An unsolved puzzle. In Transport Research Part E 2015, vol. 76 [online]. Dostupné na internete: [<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1366554515000381>](#). (citované 2023-04-08).
- [20] Macedonia Offers Incentives to Tourists From Region. Dostupné na internete: [<https://balkaninsight.com/2014/10/21/hopes-on-more-tourists-from-neighborhood/>](#). (citované 2023-04-19).
- [21] RPT-With new airport, Israel's Eilat competes for European tourists. . Dostupné na internete: [<https://www.reuters.com/article/israel-economy-tourism-eilat-idINL8N1UC4Z5>](#). (citované 2023-04-19).