



LETISKOVÉ SLOTSY A TRHOVÝ MECHANIZMUS

Matúš Suchanovský
Air Transport Department
University of Žilina
Univerzitná 8215/1
010 26 Žilina

Anna Tomová
Air Transport Department
University of Žilina
Univerzitná 8215/1
010 26 Žilina

Abstract

The paper discusses the issue of airport slots and possible implementations of market mechanisms into the airport capacity allocation system. To understand the key facts related to slot allocation, it contains a basic theoretical definition. Subsequently, the paper focuses on slot allocation rules in the EU. The views from the literature on the introduction of a slot market mechanism in the EU are also confronted, with a focus on primary and secondary trading as well as on the possibilities of involving third parties in the trading system. Furthermore, experiences with airport slot trading in the UK and the US are described. Alternatives for future developments in the EU are also set out, with a focus on reform of the slot allocation system in the UK and the European Union. An evaluation of the findings is presented at the end of the paper.

Keywords

Airport slot, Market mechanism, Allocation of airport slots, Reform

1. Úvod

Od čias vynájdenia prvého lietadla došlo k výraznému rozmachu leteckej dopravy. Objem prevádzky každým rokom rastie a na mnohých letiskách tak dochádza k preťaženiu v dôsledku ich nedostatočnej kapacity. Rozšírenie súčasnej infraštruktúry, prípadne vybudovanie nového letiska nie je vždy možné. Z tohto dôvodu bol zavedený systém prevádzkových intervalov, resp. letiskových slotov, ktorým sa reguluje prístup na najviac vyťažené letiská. V dôsledku veľkého nárastu počtu letov súčasná podoba systému alokácie začína byť nedostatočná. Cieľom príspevku je preto prezentovať vývoj a aktuálny stav pravidiel upravujúcich alokáciu prevádzkových intervalov a uviesť možnosti zmien súčasného režimu. V druhej kapitole príspevku je uvedené rozdelenie letísk podľa úrovne ich koordinácie, definícia prevádzkových intervalov, spôsob ich alokácie, status nového dopravcu a vymedzenie úloh koordinátora. Uvádza sa aj definícia transferu a mobility slotov a rozdiel medzi netrhovým a trhovým prístupom k alokácii prevádzkových intervalov. V tretej kapitole príspevku sú uvedené dôvody prijatia nariadenia Rady (EHS) č. 95/93 a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) 793/2004, ako aj ich ciele. V štvrtej kapitole príspevku sa pozornosť venuje primárnemu a sekundárnemu obchodovaniu, ako aj prípadnému začleneniu tretích strán do systému obchodovania. Piata kapitola sa zameriava na skúsenosti z iných krajín, konkrétne na skúsenosti zo Spojeného kráľovstva a USA. V šiestej kapitole sú uvedené alternatívy budúceho vývoja v oblasti letiskových slotov v EÚ a Spojenom kráľovstve. V závere príspevku sú zhrnuté zistenia týkajúce sa riešenej problematiky a uvedené sú návrhy na riešenie nedostatkov súčasného systému alokácie prevádzkových intervalov.

2. Základné teoretické vymedzenia

2.1. Rozdelenie letísk podľa úrovne koordinácie

Medzinárodné združenie leteckých dopravcov (IATA) rozdeľuje letiská (úrovne koordinácie) na základe pomeru medzi dopytom

po kapacite letísk a ponukou kapacity letísk do troch kategórií. V závislosti od úrovne koordinácie letiska sa odvíjajú aj používané zásady a postupy pri koordinácii [1].

Úrovne koordinácie:

- Úroveň 1 – Kapacita letiska je dostačujúca vzhľadom na dopyt. Bez koordinácie.
- Úroveň 2 – Kapacita letiska nemusí byť dostatočná počas určitého obdobia dňa, týždňa alebo sezóny. Upravuje sa letový poriadok na základe dohody s leteckými spoločnosťami.
- Úroveň 3 – Kapacita letiska nevyhovuje dopytu. Nezávislý koordinátor prideluje prevádzkové sloty (prevádzkové intervaly) na prílet a odlet leteckým spoločnostiam [1].

2.2. Prevádzkové intervaly

Prevádzkové intervaly, nazývané aj letiskové sloty, môžeme definovať ako časový interval na využitie celej škály letiskovej infraštruktúry vyžadovanej na prílet a odlet pridelený koordinátorom v stanovený deň na letiskách úrovne 3. Letiskové sloty sa pridelujú zvlášť pre letnú a zimnú leteckú sezónu [2] [3].

Okrem samostatných prevádzkových intervalov rozoznávame aj tzv. série prevádzkových intervalov. Podľa WASG [2] je to minimálne päť prevádzkových intervalov pridelených (požadovaných) na rovnaký čas toho istého dňa v týždni v rovnakej sezóne [2].

Je dôležité poznamenať, že pomocou pridelovania slotov nevzniká nová kapacita, a hovoríme len o prechodnom riešení nedostatočnej (existujúcej) kapacity letísk [3].

2.3. Alokácia letiskových slotov

Alokácia letiskových slotov (pridelovanie), resp. koordinácia prístupu ku kapacite je proces, ktorého úlohou je zaistiť

spravodlivé, transparentné a nediskriminačné pridelovanie limitovanej kapacity letiska leteckým spoločnostiam (alebo iným prevádzkovateľom lietadiel) s cieľom zabezpečiť čo najefektívnejšie využitie letiskovej infraštruktúry. Pri alokácii prevádzkových intervalov musí byť stanovený počet slotov, ktorý môže byť pridelený dopravcom za jednotku času, známy ako deklarovaná kapacita [2] [4].

V súčasnosti patria medzi najbežnejšie princípy používané pri pridelovaní prevádzkových intervalov tzv. „grandfather rights“ alebo pravidlo „use-it-or-lose-it“. Grandfather rights (resp. dedičné, historické práva) sú práva, ktoré umožňujú leteckým dopravcom prednostne prechovávať a využívať im pridelené prevádzkové intervaly v nasledujúcej zodpovedajúcej sezóne. Pre využitie týchto práv musia byť dodržiavané určité podmienky. Use-it-or-lose-it je princíp, pri ktorom sa vyžaduje, aby letecký dopravca využil určitý minimálny počet slotov zo série prevádzkových intervalov (zvyčajne 80%). V prípade, že dopravca nespĺní minimálnu mieru využitia, vráti sa slot do fondu prevádzkových intervalov a môžu sa oň uchádzať iné letecké spoločnosti [4] [5].

2.4. Nový dopravca z hľadiska potrieb alokácie

Okrem pravidla historického precedensu sa v alokácii letiskových slotov uplatňuje aj princíp preferencie tzv. nových dopravcov. Podľa WASG platných od roku 2022 je nový dopravca definovaný ako dopravca, ktorý žiada o pridelenie série prevádzkových intervalov na danom letisku na konkrétny deň. Zároveň, ak by sa vyhovelo jeho žiadosti, bol by držiteľom menej ako 7 prevádzkových intervalov na danom letisku v požadovaný deň [2].

2.5. Koordinátor

Koordinátor môže byť organizácia alebo osoba, ktorej úlohou je zabezpečiť spravodlivé, transparentné a nediskriminačné pridelovanie prevádzkových intervalov na preťažených letiskách úrovne 3. Koordinátor koná nezávisle [2].

2.6. Transfer a mobilita slotov

Transfer slotov je proces, pri ktorom dochádza k prevedeniu prevádzkových intervalov z jednej leteckej spoločnosti na druhú. Prevod môže byť uskutočnený len za predpokladu, že nie je zakázaný zákonmi danej krajiny. Prevádzkové intervaly je možné previesť len na spoločnosť, ktorá prevádzkuje alebo plánuje prevádzkovať lety z príslušného letiska. Sloty nadobudnuté vďaka štatútu nového dopravcu musia byť prevádzkované minimálne počas dvoch rovnocenných sezón, aby sa zamedzilo zneužitiu tohto zvýhodneného statusu v podobe prevedenia získaných slotov na iné letecké spoločnosti pred uplynutím stanoveného obdobia [2].

Mobilita slotov je proces, pri ktorom dochádza k výmene pridelených prevádzkových intervalov na letiskách úrovne 3 v podobe jeden za jeden medzi ľubovoľným počtom leteckých spoločností. Výmena môže byť uskutočnená len za predpokladu, že nie je zakázaná zákonmi danej krajiny. Koordinátor môže odmietnuť potvrdiť výmenu slotov nadobudnutých vďaka štatútu nového dopravcu, ak nie je presvedčený, že by vďaka výmene došlo k zlepšeniu prevádzky danej spoločnosti. Celkovo je však výmena prevádzkových intervalov podporovaná [2].

Presun alebo výmena prevádzkových intervalov musí byť oznámený koordinátorovi, ktorý ho následne potvrdí. V prípade, že súčasťou presunu alebo výmeny bola aj protihodnota, zverejnia zainteresované strany potrebné údaje. Tie sa následne uverejnia na webovej stránke koordinátora, za účelom transparentnosti (uvádzajú sa názvy leteckých spoločností, časy prevedených alebo vymenených prevádzkových intervalov, obdobie, na aké sa prevod alebo výmena vykonala – napr. trvalé/dočasné). Nie je potrebné sprístupniť ďalšie informácie o dohode okrem tých, ktoré už boli spomenuté [2].

2.7. Netrhový a trhový prístup

Netrhový prístup (administratívny), je prístup pri pridelovaní prevádzkových intervalov založený na základe pravidiel historického precedensu alebo preferencií nových dopravcov. Sloty prideluje koordinátor v súlade so stanovenými pravidlami, predpismi a postupmi [3] [4].

Trhový prístup zahŕňa takzvané sekundárne obchodovanie po prvotnej alokácii. Pravidlá pre sekundárne obchodovanie sa líšia v závislosti od krajiny [3] [4].

3. Vývoj a aktuálny stav pravidiel alokácie letiskových slotov v EÚ

3.1. Nariadenie Rady (EHS) č. 95/93

V dôsledku potreby prijatia právnej úpravy na úrovni Európskej únie bolo 18. januára 1993 prijaté nariadenie Rady (EHS) č. 95/93 o spoločných pravidlách pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách spoločenstva. Bola to reakcia na nárast objemu leteckej dopravy v členských štátoch spoločenstva, ktorý vyústil k navýšeniu počtu preplnených letísk. Nariadenie si kladlo za cieľ napríklad:

- pridelovať prevádzkové intervaly neutrálnym, transparentným a nediskriminačným spôsobom,
- docieľiť neutralitu pri rozhodovaní o koordinácii letiska (zabezpečuje štát zodpovedný za letisko na základe objektívnych kritérií),
- vymenovanie koordinátora s nespornou neutralitou členským štátom,
- zabezpečenie transparentnosti informácií pri pridelovaní prevádzkových intervalov,
- a iné [6].

3.2. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) 793/2004

Prijatím nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) 793/2004 započal revízný proces pravidiel týkajúcich sa pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách spoločenstva. K základným cieľom tohto nariadenia môžeme zaradiť nasledovné:

- Dosiachnutie najefektívnejšieho využitia letiskovej infraštruktúry vypracovaním kapacitnej analýzy. Ak by sa preukázalo, že letisko nedisponuje dostatočnou kapacitou, bolo by určené ako koordinované.

- Stanovenie pravidiel pre dodržiavanie princípov transparentnosti, nestrannosti a nediskriminácie na koordinovaných letiskách.
- Zabezpečenie nezávislosti koordinátora na koordinovaných letiskách a sprostredkovateľa letových plánov na letiskách s možným plánovaním letov.
- Vymedzenie zodpovednosti koordinátorov.
- Stanovenie úlohy koordináčného výboru.
- Upresnenie významu pridelenia prevádzkového intervalu.
- Preskúmanie potreby vypracovania pravidiel a postupov koordinácie prevádzkových intervalov letísk a letových ciest.
- Naviazanie dedičných práv na série prevádzkových intervalov.
- Zohľadňovanie prevádzkových a environmentálnych obmedzení pri určovaní kapacitných parametrov.
- Objasnenie situácie dedičných práv v prípade spoločných prevádzok, dohôd o spoločnom označovaní liniek (code-share) alebo franšízových dohôd.
- Uprednostňovanie pravidelných služieb na letiskách bez rozdielu medzi plánovanými a neplánovanými službami.
- Úprava definície pojmu „nový dopravca“ tak, aby sa podporilo poskytovanie primeraných leteckých dopravných služieb pre regióny a aby sa zvýšila potenciálna hospodárska súťaž na tratiach spoločenstva.
- Zabezpečenie jednotného zaobchádzania s dopravcami spoločenstva v tretích štátoch – zavedenie opatrení proti tretím štátom, ktoré rovnaké zaobchádzanie neposkytujú.
- Prijatie opatrení na realizáciu nariadenia, hlavne z dôvodu výskytu dopravcov, ktorí opakovane a úmyselne nerešpektujú pravidlá pridelovania prevádzkových intervalov.
- Zavedenie postupov na preskúmanie rozhodnutí prijatých koordinátorom [5].

4. Konfrontácia názorov z odbornej literatúry na zavedenie trhového mechanizmu so slotmi v EÚ

V rámci snáh o zvýšenie efektivity využitia kapacity letísk sa zvažuje zavedenie trhových mechanizmov alokácie prevádzkových intervalov. K týmto mechanizmom môžeme zaradiť primárne a sekundárne obchodovanie [7].

4.1. Primárne obchodovanie

Primárne obchodovanie s prevádzkovými intervalmi má potenciál nahradiť súčasný systém počiatočného pridelovania.

Prevádzkové intervaly by mohli byť predávané leteckým spoločnostiam napríklad národnou vládou, letiskom alebo koordinátorom. Pomocou mechanizmu primárneho pridelovania by bolo možné identifikovať dopravcov, ktorí by boli ochotní za prevádzkové intervaly zaplatiť najviac. Vďaka tomuto mechanizmu by letiskové sloty boli následne pridelené práve týmto leteckým spoločnostiam [7].

Pri primárnom obchodovaní rozlišujeme dva hlavné spôsoby určovania cien za prevádzkové intervaly:

- predávajúca strana stanoví cenu za prevádzkové intervaly,
- predávajúca strana usporiada aukciu o prevádzkové intervaly [7].

Mechanizmus primárneho obchodovania by však musel prekonať určité prekážky medzi ktoré môžeme zaradiť náročnosť stanovenia cien alebo návrhu vhodného aukčného mechanizmu, aby sa zabezpečilo, že prevádzkové intervaly budú alokované najefektívnejším spôsobom. V závislosti od zvoleného prístupu sa líšia aj náklady na implementáciu [7].

4.2. Sekundárne obchodovanie

Pod pojmom sekundárne obchodovanie môžeme rozumieť proces, ktorý sa uskutočňuje po prvotnej alokácii prevádzkových intervalov, pričom môže fungovať v kombinácii so súčasným počiatočným pridelovacím mechanizmom alebo primárnym obchodovaním. Sekundárne obchodovanie by mohlo vyriešiť problém neefektívnosti administratívnej alokácie, a mohlo by mať podobu výmeny prevádzkového intervalu (jeden za jeden) alebo predaja/nákupu letiskových slotov za peniaze, prípadne ich leasingu [3] [7] [8] [9].

4.3. Začlenenie tretích strán do systému obchodovania

Začlenenie tretích strán do systému obchodovania by znamenalo, že zmien v prerozdelení prevádzkových intervalov by sa už nezúčastňovali len letecké spoločnosti, ale napríklad aj rôzne finančné inštitúcie, banky, atď. Takáto úprava v prístupe na trh môže podporiť hospodársku súťaž, ale existuje aj riziko špekulatívnych akvizícií prevádzkových intervalov, ktoré by na trh mohli mať negatívny vplyv. Preto je potrebné zabezpečiť, aby došlo k využitiu nadobudnutých slotov a zamedzilo sa ich zdržavaniu s cieľom umelého zvyšovania ich hodnoty pre maximalizáciu zisku [9].

5. Konfrontácia skúseností z iných krajín

5.1. Skúsenosti zo Spojeného kráľovstva

Vplyvom obchodovania s prevádzkovými intervalmi sa zaoberali aj Mott MacDonald et al. [10], ktorí vo svojej štúdií vychádzajúcej z údajov od ACL (Airport Coordination Limited) skúmali aj obchod na Londýnskych letiskách Heathrow a Gatwick za obdobie od leta 2001 do leta 2006 podľa sezón. Podľa výsledkov analýzy je zrejmé, že obchodovanie s prevádzkovými intervalmi viedlo ku zmene typu ponúkaných služieb z hľadiska preletenej vzdialenosti. Mott MacDonald et al. [10] uvádzajú, že letecké spoločnosti začali ponúkať na dlhé vzdialenosti lety s väčšími lietadlami oproti pôvodným krátkym trasám obsluhovanými menšími lietadlami. V rámci presunov

prevádzkových intervalov na komerčnej báze došlo k zvýšeniu priemernej veľkosti lietadla o približne 81% zo 139 miest na zhruba 250 miest na prevádzkový interval. Mott MacDonald et al. [10] následne vypracovali aj vlastnú analýzu 499 prevádzkových intervalov, ktoré boli predmetom obchodovania od roku 2001 do roku 2006 na letisku Londýn Heathrow, ktorej závery sa zhodujú s predchádzajúcou štúdiou, pričom zároveň vypočítali približný pomer akvizícií v skúmanom období, ktorý je nasledovný:

- 73% prevádzkových intervalov získala spoločnosť British Airways,
- 13% prevádzkových intervalov získala spoločnosť Virgin Atlantic,
- 11% prevádzkových intervalov získali spoločnosti Emirates a Qantas,
- 3% prevádzkových intervalov získal nový dopravca, spoločnosť Jet Airways [10].

Mott MacDonald et al. [10] predpokladali, že tieto prevádzkové intervaly budú využité zahraničnými dopravcami a spoločnosťou Virgin Atlantic výhradne na poskytovanie ďalších medzikontinentálnych služieb [10].

Mott MacDonald et al. [10] v štúdií tiež uvádzajú, že podľa ACL nejasnosť v legálnosti takéhoto obchodovania vyvoláva medzi dopravcami neistotu. Vzhľadom na vtedajšie členstvo Spojeného kráľovstva v EÚ štúdia, ktorú vypracovali Mott MacDonald et al. [10] uvádza, že by k ďalšiemu rozvoju obchodovania s prevádzkovými intervalmi na londýnskych letiskách Heathrow a Gatwick došlo, ak by sa sekundárne obchodovanie výslovne povolilo v príslušnom nariadení Európskej únie. Mott MacDonald et al. [10] poznamenali aj ďalší predpoklad ACL, ktorý tvrdí, že ak by sa do sekundárneho obchodovania zapojili aj iní dopravcovia ovplyvnilo by to aj aktivitu British Airways ako dominantného účastníka na skúmanom trhu, ktorý by tak pravdepodobne znížil svoj podiel na obchodoch [10].

Vplyvom sekundárneho obchodovania na letisku Londýn Heathrow sa zaoberali aj Wang et al. [4]. Tí vo svojom článku zdôrazňujú, že podľa údajov zo správy ACL bolo od letnej sezóny 2008 do letnej sezóny 2019 na sekundárnom trhu obchodovaných 4710 týždenných prevádzkových intervalov, v porovnaní s 356 letiskovými slotmi pridelenými z fondu prevádzkových intervalov. Na sekundárnom trhu sa tak uskutočnilo až viac ako 90% všetkých akvizícií. Kombinácia rozličných metód sekundárneho obchodovania a primárneho pridelovania umožňuje mnohým dopravcom vstup na preťažené letiská. Príkladom je aj spoločnosť Delta Airline, ktorá si zabezpečila prístup na letisko Londýn Heathrow pomocou spoločných podnikov (joint ventures) s Air France a KLM, a následne vďaka leasingu/prenájmu a nákupu získala aj dedičné práva na prevádzkové intervaly. Okrem toho sekundárne obchodovanie medzi partnermi z aliancie alebo code-share podporuje aj hospodársku súťaž na trasách prostredníctvom nárastu v počte leteckých spoločností, čím sa zvýši konkurencia. Opačný vplyv však má obchodovanie s prevádzkovými intervalmi medzi konkurentami, kde dochádza k ich odlivu. Dopravcovia tak sú motivovaní získavať prevádzkové intervaly od konkurentov a zabezpečiť si tak vedúcu pozíciu na tratiach. Wang et al. [4] tiež uvádzajú, že z

analýzy vyhotovenej ACL v roku 2009 týkajúcej sa obchodovania s letiskovými slotmi na letisku Heathrow vyplynulo, že po povolení obchodovania s prevádzkovými intervalmi došlo k navýšeniu priemernej počtu sedadiel na lietadlo a priemernej dostupnej počtu sedadlových kilometrov (ASK) na jeden slot. Sekundárne obchodovanie tak viditeľne prospieva k efektívnejšiemu využitiu kapacity letiska [4].

5.2. Skúsenosti z USA

V USA je za regulovanie prístupu ku kapacite, resp. pridelovanie prevádzkových intervalov zodpovedný Federálny letecký úrad (FAA). K preťaženým letiskám, na ktorých dochádza k regulácii patria Medzinárodné letisko Johna F. Kennedyho (JFK), Letisko LaGuardia (LGA) a Národné letisko Ronalda Reagana vo Washingtone (DCA). FAA ďalej posudzuje a schvaľuje letový poriadok na medzinárodných letiskách Chicago O'Hare (ORD), Los Angeles (LAX), Newark Liberty (EWR) a San Francisco (SFO). Okrem toho na ostatných letiskách FAA monitoruje dopyt po pravidelnej leteckej doprave. Federálny letecký úrad uplatňuje na letiskách Newark Liberty (EWR), John F. Kennedy (JFK), Los Angeles (LAX), Chicago O'Hare (ORD) a San Francisco (SFO) celosvetovo uznávané usmernenia WASG, okrem prípadov, kedy sú v rozpore so zákonmi alebo inými pravidlami USA [11].

Proces pridelovania sa na letiskách EWR, JFK, LAX, ORD a SFO uskutočňuje dvakrát ročne na príslušnú sezónu, pričom na letiskách DCA a LGA sa prevádzkové intervaly pridelujú priebežne a neuskutočňuje sa na nich sezónne pridelovanie [12].

5.2.1. *High Density Rule*

Koncom šesťdesiatych rokov bol kvôli problémom s preťažením letísk a hlučnosťou lietadiel v USA prijatý právny predpis známy ako „High Density Rule“, ktorý limitoval celkový počet priletov a odletov v stanovenom dennom časovom období na piatich najvyťaženejších letiskách v Spojených štátoch amerických. Medzi tieto letiská patrili Washington National, neskôr známe ako Ronald Reagan Washington National, Chicago O'Hare a New Yorkské letiská John F. Kennedy, LaGuardia a Newark. Na letisku Newark bolo následne uplatňovanie týchto pravidiel z dôvodu neopodstatnenosti zrušené. Na medzinárodné lety sa High Density Rule nevzťahuje. Závažným nedostatkom tohto pravidla bolo, že poskytovalo protimonopolnú imunitu dopravcom za účelom diskusie o plánovaní a pridelovaní prevádzkových intervalov, čo sa ukázalo byť prekážkou pre nových dopravcov, ktorí chceli vstúpiť na preťažené letiská v USA [7] [10].

5.2.2. *Pravidlo „Buy/Sell“*

1. apríla 1986 bolo zavedené pravidlo „Buy/Sell“ ako reakcia na rapidný nárast dopytu po prevádzkových intervaloch v dôsledku liberalizácie odvetvia (deregulácie leteckých spoločností) v USA. Toto pravidlo zaručovalo uchovanie už pridelených prevádzkových intervalov leteckým spoločnostiam, ktoré ich využívali, čím si udržali svoje dedičné práva. Zároveň došlo k povoleniu relatívne neobmedzeného obchodovania s prevádzkovými intervalmi na letiskách Chicago O'Hare, Washington National, New York LaGuardia a New York JFK. S letiskovými slotmi využívanými na vnútroštátnu leteckú dopravu mohol od teraz obchodovať (nákup/predaj, leasing) ktorýkoľvek subjekt. Výnimkou však bolo obchodovanie

s prevádzkovými intervalmi na medzinárodné lety, na ktoré sa nevzťahovalo toto pravidlo a najväčší dopravcovia nemohli získať letiskové sloty na prímestské linky. V rámci zmien bolo zavedené tiež pravidlo use-it-or-lose-it. Aj napriek tomu, že bolo sekundárne obchodovanie s letiskovými slotmi legálne, zainteresované strany neboli ochotné zdieľať detailné informácie o sumách, ktoré transakcia zahŕňala. Vlastníkom týchto prevádzkových intervalov však bolo aj naďalej Ministerstvo dopravy a to malo právomoc ich kedykoľvek odobrať [7] [10].

Pre nových účastníkov na trhu bolo rezervovaných 5% z celkového počtu prevádzkových intervalov, ktoré boli následne alokované pomocou lotérie. Okrem toho došlo rovnakým spôsobom k prerozdeleniu vrátených alebo nových letiskových slotov, ale 25% z nich sa najprv ponúкло novým dopravcom [7] [10].

5.2.3. *Air 21*

Zákon Air 21 bol prijatý v apríli roku 2000. Príčinou bola neistota v schopnosť nových dopravcov vstúpiť na trh preťažených letísk a zároveň zachovať poskytovanie služieb pre izolovanejšie komunity. Prijatím tohto zákona došlo aj k zavedeniu nového druhu letiskových slotov, tzv. výnimočných prevádzkových intervalov, na ktoré sa nevzťahoval právny predpis High Density Rule. Účelom tejto zmeny bola snaha o rozvoj leteckých dopravných služieb do izolovanejších komunit alebo podpora nových dopravcov. Prostredníctvom tohto zákona sa postupne prestal uplatňovať právny predpis High Density Rule na letiskách Chicago O'Hare (od 1. júla 2002) a JFK a LaGuardia (od 1. januára 2007) [10].

Dôsledky vyplývajúce zo zmien po prijatí zákona Air 21 môžeme zhrnúť v nasledovných základných bodoch:

- došlo k obmedzeniu sekundárneho obchodovania s prevádzkovými intervalmi,
- dopravcovia sa snažili uplatňovať výnimky, aby tak získali výnimočné prevádzkové intervaly – došlo k zníženiu dopytu po letiskových slotoch na sekundárnom trhu,
- výnimočné prevádzkové intervaly nebolo možné kupovať, predávať, previesť alebo dať na leasing – v držbe ich mohla mať len letecká spoločnosť, ktorej boli pridelené, čo viedlo k poklesu ponuky letiskových slotov na sekundárnom trhu,
- na letiskách New York LaGuardia a Chicago O'Hare došlo k nárastu dopytu po kapacite zo strany leteckých spoločností – deregulácia tak mala za následok vznik preťaženia a značného zdržania dopravy [10].

6. Stanovenie alternatív budúceho vývoja v EÚ

V tejto časti sa budeme zaoberať možnými alternatívami vo vývoji systému alokácie prevádzkových intervalov v Európskej únii a Spojenom kráľovstve. Dôvodom zaradenia Spojeného kráľovstva do tejto kapitoly je skutočnosť, že do roku 2020 patrilo do Európskej únie [13].

6.1. *Reforma alokácie prevádzkových intervalov v Spojenom kráľovstve*

V súčasnosti Úrad civilného letectva Spojeného kráľovstva [14] uvádza ako platnú právnu úpravu systému alokácie prevádzkových intervalov nariadenie Rady (EHS) č. 95/93. Po vystúpení z Európskej únie sa však v Spojenom kráľovstve stala predmetom diskusií reforma tohto systému. Ministerstvo dopravy Spojeného kráľovstva [15] prezentovalo rôzne návrhy zmien, ktoré sú zamerané na zvýšenie efektivity, transparentnosti a dynamickosti systému prevádzkových intervalov. V podkapitole 6.1 uvidíme základné návrhy prezentovaných zmien [14] [15].

6.1.1. *Zvýšenie efektivity systému prevádzkových intervalov*

V rámci zmien sa pre ministra dopravy navrhuje zavedenie právomoci umožňujúcej prijímanie potrebných úprav v definícii nového účastníka na trhu, aby boli v súlade s usmerneniami WASG. Minimalizovaním prekážok k vstupu a rastu na trhu vyplývajúcich zo súčasného znenia uvedenej definície a súvisiacich obmedzení, sa zachová konkurencieschopnosť trhu leteckej dopravy v Spojenom kráľovstve. Navrhuje sa úplné odstránenie definície „letiskový systém“, pretože nereflektuje aktuálnu situáciu v UK a je považovaná za nadbytočnú. Odporúča sa upraviť aj minimálna dĺžka využitia pridelených prevádzkových intervalov zo súčasných dvoch na štyri rovnocenné sezóny. Obmedzenia zmien trás, výmen a prevodov prevádzkových intervalov by sa nevzťahovali len na prevádzkové intervaly pridelené novým dopravcom, ale aj na novo vytvorené letiskové sloty. Legislatívne úpravy by mali zohľadniť aj situáciu v súvislosti s prioritou pri pridelení prevádzkových intervalov. Aktuálne sa uprednostňujú žiadosti o opätovné pridelenie letiskových slotov. Podľa návrhu by mali mať opätovné žiadosti rovnakú prioritu ako žiadosti o pridelenie nových prevádzkových intervalov alebo od nových účastníkov, čím sa zabezpečí aj zosúladenie nariadenia s odporúčaniami WASG. Právomoc ministra dopravy by sa podľa návrhu mala rozšíriť aj o nasledovné možnosti:

- za určitých podmienok požadovať od koordinátora, aby považoval nevyužitú prevádzkové intervaly za využité,
- zmeniť pomer využitia prevádzkových intervalov a doplniť dodatočné podmienky,
- zmeniť ustanovenia JNU,
- presadzovať zmeny,
- dočasne zmeniť akékoľvek ustanovenie súvisiace s parametrami koordinácie [15].

Uvedené právomoci by sa mali využívať striedmo, po konzultáciách s odborníkmi a zainteresovanými stranami a len v prípade, kedy by došlo k zjavnému narušeniu celého odvetvia [15].

Návrh uvádza aj možnosť na efektívnejšie využívanie kapacity letísk úrovne 3. Jedná sa o navýšenie koeficientu využitia prevádzkových intervalov, kedy by jednou z možností mohol byť pomer 90:10. Zavedenie tejto úpravy je potrebné zvážiť spolu so zmenou ustanovení JNU. Úprava pravidiel nemá za cieľ penalizovať dopravcov za nevyužitie letiskových slotov z dôvodov, ktoré nemôžu ovplyvniť, ale podpora efektívnejšieho

a intenzívnejšieho využívania prevádzkových intervalov. Otázne je však plošné využitie vyššieho pomeru pre všetky letiská úrovne 3, resp. možnosť týchto letísk určovať ho individuálne podľa situácie, v ktorej sa nachádzajú [15].

6.1.2. Zvýšenie transparentnosti systému prevádzkových intervalov

S cieľom zvýšenia transparentnosti systému prevádzkových intervalov sa navrhuje aktualizácia nariadenia, ktoré upravuje fungovanie koordinačného výboru za účelom posilnenia jeho úloh a zodpovednosti. Koordináčny výbor by tak mal podľa návrhu vykonávať kontrolu rozhodovania vo veciach týkajúcich sa prevádzkových intervalov, pričom by mal zverejňovať aj správy o prijatých rozhodnutiach. Predmetom úvah je aj vymenúvanie nezávislého predsedu koordinačného výboru a jeho schválenie zo strany ministra dopravy. V rámci reformy by zodpovednosť za zabezpečenie vybavenia odvolaní a sťažností voči rozhodnutiam koordinátora mala pripadnúť koordinačnému výboru. Podľa návrhu by mala byť pre ministra dopravy vytvorená nová právomoc, ktorá by mu umožňovala vydávať pokyny pre koordinátora pri vykonávaní určitého opatrenia. Pokyny by bol koordinátor povinný realizovať, museli by však byť v súlade s príslušnými právnymi predpismi. Takáto právomoc by sa využívala v špecifických situáciách, pričom by šlo o reakciu, ktorá by zodpovedala postoji odvetvia [15].

Reforma alokácie prevádzkových intervalov má vplyv aj na sekundárne obchodovanie v Spojenom kráľovstve. Navrhuje sa vytvorenie verejného registra prevádzkových intervalov pre každé letisko úrovne 3, v ktorom by mohli byť uvedené všetky držby letiskových slotov, ich prevádzkovatelia, držiteľia dedičných práv a dĺžka trvania zmlúv o prenájme. Pre uľahčenie sekundárneho obchodovania by mala byť zriadená obchodná platforma. Jej podoba ešte nie je úplne zrejímá, za prevádzku však bude zodpovedná ACL (Airport Coordination Limited). Platforma by slúžila na inzerovanie prevádzkových intervalov, ktoré by boli poskytnuté na obchodovanie. V rámci zmien sa tiež navrhuje posilnenie dohľadu zo strany regulačného orgánu nad sekundárnym obchodovaním, pričom by zahŕňal preskúvanie a schvaľovanie obchodných transakcií, ak by letecká spoločnosť alebo skupina leteckých spoločností mala v držbe vopred stanovený podiel prevádzkových intervalov. Legislatívnym úpravám by podliehal aj prenájom, resp. leasing prevádzkových intervalov, pričom by bol obmedzený na určité obdobie. Potom by musel byť využitý pôvodným držiteľom alebo vrátený do fondu [15].

6.1.3. Zvýšenie dynamickosti systému prevádzkových intervalov

V reforme sa navrhujú aj úpravy týkajúce sa dedičných práv, ktoré by sa však nevzťahovali na existujúce prevádzkové intervaly držané leteckými spoločnosťami. Zmeny by sa mohli týkať uplatňovania dedičných práv len na novovytvorené alebo do fondu vrátené letiskové sloty označované ako nové prevádzkové intervaly. Podľa nových pravidiel, by mali dedičné práva stanovenú dobu platnosti, napr. 15 rokov. Následne by sa vrátili do fondu a opätovne prerozdělili. Zároveň by sa uplatňovalo aj pravidlo 80:20, čo by zabezpečilo, že nevyužitá prevádzková intervaly budú dopravcovi odobraté. Bolo by možné obchodovanie s takýmito prevádzkovými intervalmi. Obdobie platnosti by však zostalo nemenné, teda ak by bol uskutočnený obchod s letiskovými slotmi 5 rokov po ich

využívaní z 15 ročného obdobia platnosti, dopravca, ktorý takéto sloty nadobudne ich bude môcť využívať len na zostávajúcich 10 rokov. Prevádzkové okolnosti však nie sú rovnaké na všetkých letiskách úrovne 3, preto by sa uplatňovanie dedičných práv so stanovenou dobou platnosti mohlo vzťahovať na:

- všetky nové prevádzkové intervaly vytvorené vďaka novej kapacite letiska,
- časť nových prevádzkových intervalov, pričom na zvýšné novovytvorené letiskové sloty, by sa vzťahovali súčasné pravidlá, týkajúce sa dedičných práv,
- nové prevádzkové intervaly na konkrétnom letisku podľa jeho uváženia, pričom by bol potrebný súhlas ministra dopravy [15].

6.2. Reforma alokácie prevádzkových intervalov v EÚ

Reformou pravidiel alokácie prevádzkových intervalov sa Európska únia zaoberá dlhší čas. Posledný návrh nariadenia, ktorý výrazne menil charakter alokácie letiskových slotov, bol predstavený v roku 2011. Navzdory potrebnej revízii pravidiel tento návrh nebol prijatý a rokovania boli v roku 2013 pozastavené. Inštitúcie Európskej únie však vnímajú potrebu reformy súčasného systému alokácie a prostredníctvom dokumentu o stratégii udržateľnej a inteligentnej mobility oznámili novú revíziu pravidiel alokácie, pričom by sa mala zameriavať aj na ciele, akými sú dekarbonizácia, kvalitná konektivita a intermodalita. Jedným z najzásadnejších problémov však aj naďalej zostáva nedostatočná kapacita niektorých letísk. Rozšírenie letiskovej infraštruktúry nie je vždy možné, a preto zostáva nástrojom na riadenie prístupu k limitovanej kapacite letiska pridelovanie prevádzkových intervalov. V rámci iniciatívy bola vyhlásená výzva na predloženie názorov na reformu pravidiel alokácie prevádzkových intervalov v období od 29. augusta 2022 do 21. novembra 2022 [16].

6.2.1. Vybrané názory na reformu pravidiel alokácie prevádzkových intervalov

Prostredníctvom výzvy sa vyjadrila aj letecká spoločnosť easyJet [17], ktorá podporuje zmenu definície nového dopravcu tak, aby bola v súlade s odporúčaniami WASG. Podobný názor prezentovali aj Turkish Airlines [18] a IATA [19]. K zmenám v definícii nového dopravcu sa tiež prikláňa ACI [20]. Letecká spoločnosť TUI Airways [21] považuje súčasnú úpravu definície nového dopravcu za dostatočnú a nevyjadrila sa v prospech zmien. EasyJet [17] zároveň kritizuje rezerváciu 50% kapacity pre nových dopravcov, pričom uvádza, že dopravcovia obsluhujúci dané letisko, by mali mať rovnakú prioritu ako práve spomínaní noví dopravcovia [17] [18] [19] [20] [21].

EasyJet [17] ďalej uvádza, že spravodlivosť a transparentnosť je možné dosiahnuť len pomocou vhodnej regulácie letísk a zodpovednosťou koordinátorov. Medzi zásadné problémy v otázkach transparentnosti patrí deklarovanie kapacity. Otázky deklarácie dostupnej kapacity hodnotila tiež letecká spoločnosť Turkish Airlines [18], pričom zdôrazňuje, že by sa mal klásť väčší dôraz na spôsob deklarácie. Turkish Airlines [18] ďalej tvrdí, že je dôležité, aby sa kapacita letiska pravidelne analyzovala. Podľa spoločnosti easyJet [17] by k zvýšeniu transparentnosti prispelo

využívanie webových portálov zo strany koordinátorov, na ktorých by sa zverejňovali napríklad informácie o dostupnosti letiskových slotov alebo o výsledkoch ich pridelenia [17] [18].

EasyJet [17] tiež tvrdí, že by na všetkých letiskách úrovne 3 mali byť povinné koordinačné výbory, vďaka čomu by sa podporila spravodlivosť a transparentnosť systému. Podobný názor uvádza aj IATA [19], pričom zdôrazňuje ich dôležitú úlohu pri zlepšení výkonnosti a spolupráce medzi prevádzkovateľom letiska, koordinátorom a dopravcami [17] [19].

EasyJet [17] však kritizuje systém rezervácie prevádzkových intervalov, pretože sa domnieva, že by tak dochádzalo k dvojitej penalizácii pri nevyužití letiskových slotov, keďže už je zavedené pravidlo use-it-or-lose-it. Zároveň tvrdí, že je tento systém netransparentný a nespravodlivý. Implementáciu systému rezervácie aktuálne nepodporujú ani Turkish Airlines [18] a EUACA [22]. Opačné stanovisko prezentuje ACI [20], ktorá podporuje zavedenie rezervačného systému, pričom sa domnieva, že by takýto krok viedol k odovzdávaniu nepotrebných prevádzkových intervalov na ich prerozdelenie. Letisko Viedeň [23] sa stotožňuje s postojom ACI [20] a ďalej zdôrazňuje potrebu zavedenia sankcií pri nevyužití pridelených prevádzkových intervalov v požadovanej miere. V praxi by to mohlo znamenať, že ak by došlo k ich využitiu, rezervačný poplatok by sa dopravcovi vrátil, v opačnom prípade by sa nevracal. Systém sankcií pozitívne hodnotí ACI [20], pričom zdôrazňuje, že sa jedná o vhodný nástroj proti nesprávnemu využívaniu a plytvaniu prevádzkovými intervalmi na preťažených letiskách. TUI Airways [21] a IATA [19] nepodporujú zavedenie dodatočných sankcií za nevyužitie pridelených prevádzkových intervalov. Spoločnosti easyJet [17] a Turkish Airlines [18] navrhujú zavedenie sankcií pre letiská, ktoré nie sú schopné poskytnúť deklarovanú kapacitu [17] [18] [19] [20] [21] [22] [23].

Predmetom kritiky sa stalo aj pravidlo use-it-or-lose-it. Podľa holandského ministerstva infraštruktúry a vodného hospodárstva [24] má toto pravidlo za následok nedostatočnú flexibilitu systému alokácie prevádzkových intervalov, čo negatívne ovplyvňuje predovšetkým dopravcov, ktorí sa zameriavajú len na prepravu nákladu. Výsledkom je strata významných obchodných spojení a neefektívne využívanie letiskovej infraštruktúry vyhradenej výlučne pre odbavenie nákladnej dopravy. Z tohto dôvodu by preto mali byť uznané aj potreby iných segmentov leteckej dopravy. IATA [19] v rámci rešpektovania požiadaviek uvádza, že by malo dôjsť aj k podpore naprieč všetkými obchodnými modelmi, pretože to vedie k rozvoju trás, konkurencie a produktov poskytovaných na európskom trhu. Podľa ACI [20] by mala byť navýšená minimálna miera využitia historických sérií prevádzkových intervalov. Zmena pravidla use-it-or-lose-it by sa mohla týkať jednej alebo oboch leteckých sezón. Zvýšenie miery využitia prevádzkových intervalov nepodporuje letecká spoločnosť TUI Airways [21] ani IATA [19], pretože by to obmedzilo súčasnú flexibilitu systému, ktorá je pre dopravcov dôležitá, napríklad pri zvládaní neočakávaných udalostí [19] [20] [21] [24].

Ako uvádza IATA [19], v rámci diskusie týkajúcej sa zavedenia trhových mechanizmov sa neodporúča implementácia primárneho obchodovania vo forme aukcií, pretože by to mohlo viesť k rôznym negatívnym vplyvom na hospodársku súťaž, spravodlivosť alebo fungovanie systému. Podobný názor prezentovala aj letecká spoločnosť TUI Airways [21]. Zavedenie

trhového mechanizmu založeného na sekundárnom obchodovaní by podľa EUACA [22] mohlo viesť k zvýšeniu finančne silnejších dopravcov, pričom by takýto krok nemusel viesť k podpore menších, resp. nových účastníkov na trhu. Podobný názor zastáva aj letisko Viedeň [23], ktoré tvrdí, že sekundárne obchodovanie nepredstavuje pre letecký systém výraznejší prínos. Mohlo by viesť kupevnému postaveniu bohatších dopravcov a ich výraznému profitovaniu v porovnaní s konkurenciou. Podľa leteckej spoločnosti easyJet [17] by sekundárne obchodovanie podporilo efektivitu systému alokácie prevádzkových intervalov. Letiskové sloty by mali získať dopravcovia schopní najlepšie ich využiť a zároveň aj uspokojiť dopyt po službách leteckej dopravy. EasyJet [17] tiež dodáva, že by sa malo zväziť povolenie sekundárneho obchodovania za peňažnú hodnotu transparentným spôsobom. Tento druh transakcií by mohol podporiť hospodársku súťaž medzi účastníkmi. Podľa TUI Airways [21] by sa malo zväziť zavedenie sekundárneho obchodovania. ACI [20] poznamenáva, že by členské štáty mali mať za jasne definovaných pravidiel možnosť povoliť sekundárne obchodovanie, ak by to z ich pohľadu prospelo hospodárskej súťaži a optimalizácii kapacity [17] [19] [20] [21] [22] [23].

7. Záver

Cieľom príspevku bolo navrhnúť možnosti zmien súčasného systému alokácie prevádzkových intervalov, predovšetkým zavedenia trhového mechanizmu so slotmi v EÚ.

V súčasnosti majú najviac skúseností so sekundárnym obchodovaním Spojené štáty americké, za ktorými nasleduje Spojené kráľovstvo. USA povolili sekundárne obchodovanie za jasne vymedzených podmienok na niektorých letiskách už v polovici osemdesiatych rokov dvadsiateho storočia. Výrazne sa tak zjednodušilo uskutočňovanie obchodných transakcií, čo malo za následok ich počítačový nárast. Neskôr však došlo k ich ustáleniu a noví dopravcovia tak nemali dostatočný prístup na niektoré letiská. Neskoršie prijatie zákona Air 21 malo vplyv aj na sekundárne obchodovanie, pričom došlo napríklad k zníženiu dopytu po letiskových slotoch. V niektorých prípadoch mali zmeny opačný efekt, čím došlo k nárastu preťaženia na určitých letiskách. Sekundárne obchodovanie s prevádzkovými intervalmi v Spojenom kráľovstve viedlo k zmene typu ponúkaných služieb z hľadiska veľkosti lietadiel a vzdialenosti trás, ktoré obsluhovali. Zároveň počet zobchodovaných letiskových slotov začal prevyšovať počet z fondu pridelených prevádzkových intervalov. Došlo tak aj k rozvoju hospodárskej súťaže, pretože sa tým umožnil vstup na preťažené letiská aj iným leteckým spoločnostiam mimo etablovaných dopravcov.

Európska únia ako aj Spojené kráľovstvo zamýšľajú reformu súčasného systému alokácie prevádzkových intervalov, ktorý stále právne upravuje nariadenie Rady (EHS) č. 95/93 v jeho aktualizovaných zneniach. Na základe spracovanej literatúry podľa nášho názoru v Európskej únii by malo byť povolené sekundárne obchodovanie s prevádzkovými intervalmi aj za peňažnú protihodnotu, pretože by to výrazne podporilo mobilitu prevádzkových intervalov, umožnilo efektívnejšiu optimalizáciu ponúkaných letov a prispelo k maximálnej miere využitia dostupnej kapacity letísk. Neodporúčame však zavedenie primárneho obchodovania, predovšetkým vo forme aukcií. Jedná sa o zložitý mechanizmus, ktorého praktický prínos pre efektívnejšie prerozdelenie kapacity letísk je sporný. Aby sa zabezpečilo najlepšie využitie kapacity letísk navrhujeme

upraviť súčasné pravidlá týkajúce sa dedičných práv. Tie by podľa nás mali mať stanovenú platnosť. Po jej uplynutí by sa pridelené prevádzkové intervaly vrátili späť do fondu a následne prerozdělili. Podporila by sa tak mobilita prevádzkových intervalov, predovšetkým na najviac preťažených letiskách. Podľa nášho názoru sa zmena koeficientu využitia pridelených letiskových slotov javí ako problematická. Súčasná úprava pravidla use-it-or-use-it je podľa nás dostatočná a dopravcom poskytuje potrebnú mieru flexibility. Za dostatočný považujeme aj aktuálny systém na podporu nových účastníkov na trhu. Rovnako nie sme naklonení zavedeniu rezerváčného systému alebo systému aukcií. Tieto mechanizmy by boli podľa nás v systéme nadbytočné. S cieľom zabezpečiť najvyššiu mieru transparentnosti by sa mali pravidelne vykonávať analýzy kapacity letísk tak, aby deklarovaná kapacita bola zhodná s ich skutočnými možnosťami. Zároveň by mali byť zriadené platformy pre obchodovanie s prevádzkovými intervalmi, ktorých prevádzka by mala podliehať koordinátorovi. Domnievame sa, že návrhy zmien, ktoré sme prezentovali, by mohli prispieť k riešeniu nedostatkov súčasného systému, posilnia jeho spravodlivosť, efektivitu ako aj hospodársku súťaž, vďaka čomu by mohlo dôjsť k ďalšiemu rozmachu leteckej dopravy.

Referencie

- [1] IATA.ORG. Coordinated Airports. [online]. [cit. 2024-01-22]. Dostupné na internete: <<https://www.iata.org/en/programs/ops-infra/slots/coordinated-airports/>>.
- [2] IATA, ACI, WWACG. Worldwide Airport Slot Guidelines (WASG). WASG [online]. 2022. Vol. Edition 2. Dostupné na internete: <<https://www.iata.org/contentassets/4ede2aabfcc14a55919e468054d714fe/wasg-edition-2-english-version.pdf>>.
- [3] TOMOVÁ, Anna - KIRSCHNEROVÁ, Ivana - HAVEL, Karel. *Ekonomika letísk*. 1. vyd. Žilina: EDIS-vydavateľské centrum ŽU, 2016. 219 s. ISBN 978-80-554-1257-3.
- [4] WANG, Yanjun - WANG, Mengyin - XU, Weishan - et al. Secondary trading of airport slots: Issues and challenges. *Chinese Journal of Aeronautics* [online]. 2023. Vol. 36, no. 12, s. 1–12. DOI:10.1016/j.cja.2023.07.004. Dostupné na internete: <<https://doi.org/10.1016/j.cja.2023.07.004>>.
- [5] NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) 793/2004 z 21. apríla 2004, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) 95/93 o spoločných pravidlách pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách spoločenstva. [online]. 2004. Dostupné na internete: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004R0793>>.
- [6] NARIADENIE RADY (EHS) č. 95/93 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách spoločenstva. [online]. 1993. Dostupné na internete: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:31993R0095>>.
- [7] NERA - ECONOMIC CONSULTING - JONES, Ian - HOLDER, Stuart - et al. Study to assess the effects of different slot allocation schemes. *A Report for the European Commission, DG TREN* [online]. 2004. s. 406. Dostupné na internete: <https://www.nera.com/content/dam/nera/publications/archive1/PUB_SlotAllocationSchemes_NPL.pdf>.
- [8] SICKMANN, Jörn. Working paper: Airport slot allocation. [online]. 2006. no. 51, s. 25. Dostupné na internete: <<https://www.econstor.eu/bitstream/10419/27983/1/508647738.PDF>>.
- [9] STOCKMANN, Ulrich - STRENG, Simon. Air Traffic Slots – Allocating or Trading?. [online]. s. 23. Dostupné na internete: <https://www.files.ethz.ch/isn/31731/Air_Traffic_Slots.pdf>.
- [10] MOTT MACDONALD - HUGH O'DONOVAN - QUADRANT - et al. Study on the impact of the introduction of secondary trading at community airports. [online]. 2006. Vol. 1-Report, s. 279. Dostupné na internete: <https://www.euaca.org/up/files/DocsEUROPE/EU_REGULATION_95_93_AS_AMENDED_Slot_Regulation/2006_slots_final_report.pdf_211108_054651.pdf>.
- [11] FAA.GOV. Slot Administration. [online]. [cit. 2024-01-23]. Dostupné na internete: <https://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/ato/service_units/systemops/perf_analysis/slot_administration>.
- [12] FAA.GOV. Slot Administration - Slot Allocation Process. [online]. [cit. 2024-01-24]. Dostupné na internete: <https://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/ato/service_units/systemops/perf_analysis/slot_administration/slot_allocation_process>.
- [13] CONSILIUM.EUROPA.EU. Brexit. [online]. [cit. 2024-04-22]. Dostupné na internete: <<https://www.consilium.europa.eu/sk/topics/brexit/>>.
- [14] UK CIVIL AVIATION AUTHORITY. Council Regulation (EEC) No 95/93 of 18 January 1993 as retained (and amended in UK domestic law) under the European Union (Withdrawal) Act 2018. [online]. Dostupné na internete: <<https://www.caa.co.uk/media/unfismgy/law-95-93-27-jan-2022-version-cap2060a00.pdf>>.
- [15] DEPARTMENT FOR TRANSPORT. Airport slot reform: a consultation on proposals to reform the airport slot allocation system. [online]. 2023. s. 99. Dostupné na internete: <<https://assets.publishing.service.gov.uk/media/657af659254aaa00d050d62/dft-airport-slot-allocation-reform.pdf>>.
- [16] EUROPEAN COMMISSION. Allocation of EU airport slots - review of rules. *Call for evidence for an impact assessment* [online]. s. 4. Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13528-Allocation-of-EU-airport-slots-review-of-rules_en>.

- [17] EASYJET. easyJet response to the European Commission call for evidence on the allocation of EU airport slots – review of rules. [online]. 2022. s. 10. Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13528-Pridelovanie-letiskovych-prevadzkovych-intervalov-v-EU-preskumanie-pravidiel/F3359149_sk>.
- [18] TURKISH AIRLINES. Allocation of EU airport slots – review of rules. [online]. 2022. s. 16. Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13528-Pridelovanie-letiskovych-prevadzkovych-intervalov-v-EU-preskumanie-pravidiel/F3359091_sk>.
- [19] IATA. IATA view of EU Slot Regulation and the Call For Evidence November 2022. [online]. 2022. s. 5. Dostupné na internete: <<https://www.iata.org/globalassets/iata/programs/covid/2023/iata-position-slots-cfe-nov-2022.pdf>>.
- [20] AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL. Airport Slot Allocation: Position paper. [online]. 2022. s. 14. Dostupné na internete: <http://aci-europe.org/downloads/resources/ACI EUROPE Slots Position Paper with Preface March 2022_final 1.pdf>.
- [21] TUI AIRWAYS. European Commission EU Slot Regulation Call for Evidence. [online]. 2022. s. 4. Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13528-Pridelovanie-letiskovych-prevadzkovych-intervalov-v-EU-preskumanie-pravidiel/F3357707_sk>.
- [22] EUACA. Response of EUACA to call for evidence for an impact assessment – title of the initiative “Allocation of EU airport slots – review of rules” (Ref. Ares(2022)5975967 - 29/08/2022). [online]. 2022. s. 4. Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13528-Pridelovanie-letiskovych-prevadzkovych-intervalov-v-EU-preskumanie-pravidiel/F3356780_sk>.
- [23] FLUGHAFEN WIEN AG. Impact Assessment on Slot Regulation. [online]. 2022. s. 2. Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13528-Pridelovanie-letiskovych-prevadzkovych-intervalov-v-EU-preskumanie-pravidiel/F3359050_sk>.
- [24] MINISTRY OF INFRASTRUCTURE AND WATER MANAGEMENT OF THE NETHERLANDS. Position paper of the Netherlands on the public consultation for the planned revision of Council Regulation 95/93, as amended, on common rules for the allocation of slots (“the EU Slot Regulation”). [online]. 2022. s. 3. Dostupné na internete: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13528-Pridelovanie-letiskovych-prevadzkovych-intervalov-v-EU-preskumanie-pravidiel/F3353599_sk>.