

THE CORONACRISIS AND ITS IMPACT ON CHANGES IN CIVIL AVIATION LEGISLATION

KORONAKRÍZA A JEJ DOPA NA ZMENY V LEGISLATÍVE CIVILNÉHO LETECTVA

Robert Verhaar
Air Transport Department
University of Žilina
Univerzitná 8215/1
010 26 Žilina
robert-verhaar@hotmail.com

Alena Novák Sedláčková
Air Transport Department
University of Žilina
Univerzitná 8215/1
010 26 Žilina
alena.Sedlackova@fpedas.uniza.sk

Abstract

The paper deals with the analysis of the impact of the coronacrisis on civil aviation legislation. Its main goal is to analyse the impact of the coronacrisis and some of the measures taken to mitigate this impact on civil aviation. The paper consists of four chapters. The first chapter is focused on the analysis of the onset of the crisis in civil aviation caused by the spread of the COVID-19 disease and has also present the previous crises in the field of civil aviation, that had impact on civil aviation. In addition, this part of the article is focused on impacts of the coronacrisis on the condition of the civil aviation sector worldwide. The second chapter is devoted to some measures and methods proposed to mitigate the impacts of the coronacrisis on civil aviation and focuses and analyses some of the measures taken to mitigate the impact of the coronacrisis on the civil aviation. In the next chapter we describe the situation in the EU, subsequent legislation changes that were supposed to mitigate the situation as well as explaining the approach of individual EU member states to state aid towards air transport at present and the EU's position on the issue. The fourth and last chapter describes the position of the Slovak Republic and the proposed solutions to the situation.

Keywords

COVID-19 Pandemic, Civil aviation, Airlines, Civil aviation legislation, Airports

1. Úvod

Témou tohto článku je Koronakríza a jej dopad na zmeny v legislatíve civilného letectva a je zameraný hlavne na dopad tejto pandémie na civilné letectvo a opatrenia zavedené v snahe zmierniť tento dopad. Túto tému sme sa rozhodli spracovať z viacerých dôvodov. Jedným z nich bol, že je aktuálna a taktiež spomínaný fakt, že civilné letectvo vo svojej histórii takú krízu ešte nezažilo. Téma je tiež zaujímavá v skúmaní a sledovaní, ako jednotlivé letecké spoločnosti na takúto krízu zareagovali, a aké rôzne a neobvyklé opatrenia zaviedli v snahe aspoň čiastočne vo svojej prevádzke pokračovať.

Cieľom článku je vytvoriť stručný prehľad o dopade koronakrízy na stav civilného letectva vo svete a na Slovensku, oboznámiť o opatreniach zavedených v snahe zmierniť tento dopad po celom svete, v EÚ a v podmienkach Slovenskej republiky.

Vyplyvajú z týchto cieľov bol článok rozdelený do štyroch kapitol. Prvá kapitola obsahuje okrem vývoja situácie po začiatku šírenia ochorenia COVID-19 aj vývoj predchádzajúcich kríz, ktoré podobne zasiahli v minulosti civilné letectvo, ale nikdy ich dopady neboli tak zásadného charakteru ako v súčasnosti. Popisuje stručné dopady koronakrízy na civilné letectvo vo svete a na Slovensku a zmeny v civilnom letectve prostredníctvom vývoja danej situácie spracovaného graficky na časovej osi, kde sú označené veľké míľniky počas pandémie. V druhej kapitole sú opísané niektoré zavedené opatrenia na zmiernenie dopadu koronakrízy a ako museli letecké spoločnosti prispôbiť svoje fungovanie situácií, ktorá nastala vo svete. Tretia kapitola je venovaná legislatívnym riešeniam, ktoré ponúkla v tejto situácii

EÚ. V štvrtej a poslednej kapitole je priblížený prístup k zmierneniu dopadov koronakrízy na civilné letectvo v SR.

Keďže bol článok napísaný priamo počas pandémie, boli použité aktuálne údaje, či už údaje týkajúce sa počtu infikovaných, počtu poklesu cestujúcich v leteckej preprave, zavedených opatrení ale aj nových prijatých zákonov.

2. Dopad koronakrízy na stav civilného letectva vo svete

2.1. Krízy v civilnom letectve pred pandemiou COVID-19

2.1.1. Útoky z 11. septembra 2001

Jednou z kríz pre civilné letectvo pred pandemiou COVID-19 boli útoky z 11. septembra 2001, kde boli ako zbrane používané práve lietadlá. Vzdušný priestor nad Amerikou a Kanadou boli zatvorené, to znamenalo že žiadne lietadlo nemohlo vzlietnuť a cestujúcim sa rušili lety. Následne museli letecké spoločnosti kompenzovať škody cestujúcim. United Airlines a American Airlines, spoločnosti ktorých lietadlá boli v útoku používané, poskytli rodinám obetí až 25,000\$ na rodinu. Strach verejnosti z využitia leteckej prepravy pre možnosti nového útoku znamenali prudký pokles dopytu po leteckej doprave, až o 30% v USA [1]. Ceny akcií leteckých spoločností a leteckých výrobcov taktiež prudko klesli po útoku. Ďalším leteckým spoločnostiam hrozil bankrot a v dôsledku týchto udalostí sa v nasledujúcich týždňoch po útoku prepúšťali desaťtisíce ľudí pracujúcich v leteckom

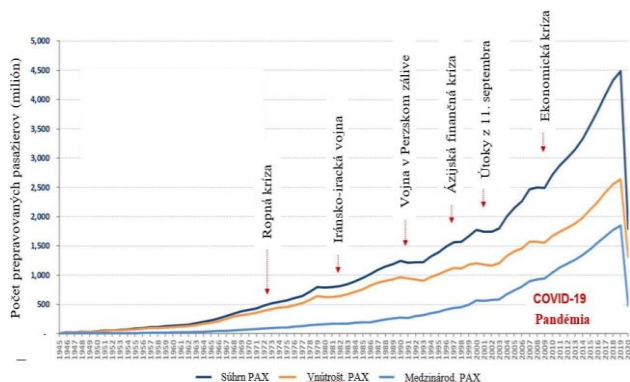
priemysle. Letecký priemysel prežil túto krízu a pomaličky sa z toho dostal, ale zanechal trvalé následky na letecký priemysel.

2.1.2. Ekonomická kríza 2008 (Veľká recesia)

Ekonomická kríza v rokoch 2007-2009 bola spôsobená viacerými faktormi, napríklad vyhlásenie bankrotu jedným z najväčších investičných bánk v USA, Lehman Brothers, a prasknutie tzv. bubliny v oblasti bývania v rokoch 2007-2008. Klesli ceny nehnuteľností na bývanie a hodnota cenných papierov krytých hypotékou v rukách investičných bánk, taktiež klesla [2]. Táto kríza zasiahla aj letecké spoločnosti. Väčšina ľudí sa snažila šetriť, a veľký počet ľudí stratilo zamestnanie, nemali finančné prostriedky na kúpu leteniek. Znížil sa počet prepravovaných cestujúcich ako aj dopyt po letenkách vo vyšších triedach [3]. Nepomohla ani nestabilná cena ropy, ktorá dosiahla rekordné ceny. Niektoré letecké spoločnosti vyhlásili bankrot, iné sa z toho pomaly dostali. Medzinárodné združenie leteckých dopravcov (IATA) za rok 2008 odhadla straty v letectve vo výške až 10,4 miliárd amerických dolárov.

2.1.3. Výbuch sopky Eyjafjallajökull

14. apríla 2010 vybuchla Islandská sopka Eyjafjallajökull, ktorá vypustila do atmosféry hustý mrak popola siahajúca do výšky až 3 kilometre, smerujúci do Európy. Kvôli obave o bezpečnosť leteckých motorov došlo k prerušeniu letovej prevádzky nad väčšinou územia Európy od 15. apríla až do 21. apríla. Bolo zrušených až 48% letov, ktoré zasiahli zhruba 7 miliónov cestujúcich, z toho 6 miliónov v Európe a 1 milión mimo Európy. Straty pre letecký priemysel boli odhadnuté na približne 1,5 až 2,5 miliárd eur.



Obrázok 19 Dopad kríz na počet prepravovaných pasažierov, 1945-2020. Zdroj: [4].

2.2. Dopad koronakrízy na stav civilného letectva vo svete

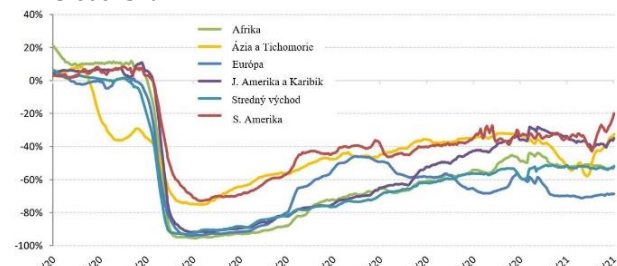
Koncom januára, začiatkom februára začali letecké spoločnosti rušiť lety na čínsku pevninu. Najprv do postihnutých oblastí, hlavne do mesta Wuhan, ale každým dňom stúpali čísla infikovaných vírusom v okolitých oblastiach a tak začali letecké spoločnosti postupne rušiť lety na celú čínsku pevninu. Dôvodom bolo zamedzenie prístupu ľudí do niektorých krajín, vrátane USA, ktorí boli v blízkej minulosti odcestovaní v Číne. To znamenalo prudký pokles dopytu po letoch do Číny. Vírus sa však začal šíriť, a to malo za následok rušenie ďalších letov do tých krajín, kde začal rásť počet infikovaných. Po Číne to boli hlavne tieto krajiny: Južná Kórea, Irán a Taliansko. Po zhoršení sa situácie v celej Európe čo sa týka počtu infikovaných a úmrtí

ľudí na následky vírusu, sa začala zhoršovať aj situácia pre letecký priemysel. 11. marca 2020 vtedajší prezident USA, Donald Trump, oznámil opatrenia, ktoré zavedie jeho vláda ako odpoveď na šíriaci sa vírus. Jedno z opatrení bol aj kompletný zákaz zahraničných cestovateľov, ktorí cestovali zo schengenského priestoru. Keďže sú Severoatlantické letecké trate jedným z najrušnejších vzdušných priestorov vo svete a pre mnoho leteckých spoločností sú najviac ziskové, znamenalo to pre letecké spoločnosti ako Delta a KLM, že sa dostali do krízovej situácie. Okrem transatlantickej prepravy poklesla aj vnútroštátna preprava v USA ako aj vnútroeurópske lety. Skoro každá letecká spoločnosť v Európe zažívala takzvané net-negative rezervácie, čo znamená že vyplácali viac za zrušené

rezervácie, ako mali príjmy z novo vytvorených rezervácií. Pre letecké spoločnosti, ktoré mali svoje finančné problémy už pred pandémiou, bolo vypuknutie COVID-19 poslednou kvapkou pred bankrotom, ako napríklad letecká spoločnosť FlyBe ako aj Juhoafrická štátna spoločnosť a jedna z najväčších spoločností v Afrike, South African Airways. Začalo sa uzemňovanie lietadiel leteckých spoločností, z dôvodu nevyužitia týchto lietadiel, čo spôsobilo veľké finančné problémy.

V júli 2020 sa v krajinách Európskej únie začali zmierňovať opatrenia a cestovné obmedzenia do krajín Európskej únie, ako aj obmedzenia pre niektoré krajiny mimo Európskej únie, po tom, čo prípady infikovaných ľudí v krajinách Európy výrazne klesli, a Európska únia zaviedla cestovateľský semafor. Toto obdobie znamenalo pre európske tradičné a nízko nákladové letecké spoločnosti nárast rezervácií sedadiel na vnútroeurópske lety. V porovnaní s číslami z roku 2019 bol pokles, ale od začiatku pandémie to bol najväčší nárast. V druhej polovici augusta 2020 sa znovu ukázal nárast v počte infikovaných a krajiny sa znovu dostali do lockdownu. To znamenalo pre európske letecké spoločnosti opäť prudký pokles dopytu po leteckej preprave. Pandémia COVID-19 mala, aj stále má, pre civilné letectvo veľký dopad. Zákaz vycestovania, povinná domáca karanténa po príchode zo zahraničia a spomenuté obavy verejnosti z nakazenia sa COVID-19 pri cestovaní malo za následok prudký pokles v dopyte po leteckej doprave od marca 2020 a väčšina medzinárodných leteckých spoločností boli výsledkom týchto opatrení prinútené zastaviť svoju prevádzku. Tieto opatrenia mali za následok, podľa ICAO, pokles o až 60% cestujúcich prepravovaných leteckou prepravou v roku 2020, oproti číslam z roku 2019. Vypuknutie pandémie COVID-19 je prvá globálna pandémia ktorá má dopad na civilné letectvo.

2.3. Dopad koronakrízy na stav civilného letectva na Slovensku



Obrázok 2 Porovnanie celkovej kapacity sedadiel podľa regiónov počas pandémie COVID-19. Zdroj: [5].

Všetkých šesť medzinárodných letísk na našom území neboli zrušením letov na čínsku pevninu nijak ovplyvnené, keďže

letecké spojenie medzi našou krajinou a čínskou pevninou neexistovalo. Keď sa však vírus dostal do Európy, zaviedli sa prvé opatrenia pre leteckú prepravu. Od 25. februára 2020 tak museli cestujúci prichádzajúci z Taliansku na letisko M. R. Štefánika mať vyplnený dotazník, v ktorom mali vyplňať svoje osobné údaje a údaje o lete. Keďže sa situácia v Taliansku začala zhoršovať, sa od 9. marca 2020 zakázali lety z a do Talianska zo slovenských

letísk. Zakázanie týchto letov však obmedzeniu šírenia vírusu na naše územie nepomohlo a tvrdšie opatrenie, na základe rozhodnutia ústredného krízového štábu z dňa 12. marca 2020 znamenali zatváranie všetkých medzinárodných letísk na našom území od 13. marca 2020 s platnosťou na 14 dní, táto doba sa však predĺžila. Výnimkou boli repatričné lety slovenských občanov, kde po príchode na naše územie boli odvedení do povinnej štátnej karantény. V júni 2020 po otvorení hraníc a zavedení cestovateľského semaforu Európskou úniou, sa znovu umožnila aj letecká preprava osôb. Otvorili sa medzinárodné letiská na území Slovenska s letmi do krajín, ktorým Slovensko otvorilo svoje hranice. Čísla z prvého polroku 2020 však ukázali pochopiteľný prudký pokles cestujúcich až o 69%. Na konci roka 2020 sa objavila nová mutácia vo Veľkej Británii a 21. decembra 2020 boli preto zakázané priletové lietadla z tejto krajiny na slovenské letiská na 72 hodín. Koncoročné čísla Košického letiska ukázali za rok pokles až o 82% cestujúcich v porovnaní s číslami z predošlého roku.

2.4. Zmeny v civilnom letectve dôsledkom pandémie COVID-19

Spoločnosti leteckého priemyslu sa museli rýchlo prispôbiť situácii, to prinieslo niekoľko zmien v civilnom letectve. Napríklad:

2.4.1. Zablokovanie stredného sedadla

Keď sa začali zmierňovať opatrenia a cestovné obmedzenia po prvej vlně COVID-19, niektoré letecké spoločnosti začali rozmýšľať nad zavedením odstupov medzi pasažiermi. Stredné sedadlá mali byť zablokované, čo vytváralo určitú vzdialenosť medzi cestujúcimi počas letu. Bolo to pre takmer všetky letecké spoločnosti finančne nerealizovateľné, keďže by museli zvýšiť ceny leteniek aby kompenzovali neobsadené sedadlá.

2.4.2. Obmedzenie palubnej obsluhy

Niektoré letecké spoločnosti úplne zrušili in flight služby (palubný servis) aby tak obmedzili kontakt leteckej posádky a pasažierov. Vo väčšina prípadov leteckých spoločností palubnú obsluhu ponechali aj keď so zmenami. Zmeny závisia od rôznych faktorov ako dĺžka letu, typ leteckej spoločnosti, ktorá let prevádzkuje alebo trieda, v ktorej sa pasažier nachádza.

2.4.3. Zvýšenie hygieny na palube lietadla

Keďže sa vírus šíri aj povrchovým kontaktom, letecké spoločnosti začali svoje lietadlá dôkladne čistiť a dezinfikovať. Taktiež bolo povinné pre pasažierov mať na tvári ochranné prostriedky počas celého letu, na dlhších letoch je nutné si po určitom čase vymeniť ochranné prostriedky na tvári za nové.

2.5. Časová os pandémie COVID-19

2019	2020	2021
8. december	Prvý potvrdený človek nakazený koronavírusom	
13. január	Prvý potvrdený prípad mimo Číny	11. január Prvé úmrtie na vírus
Január-február	Letecké spoločnosti rušia letecké linky na čínsku pevninu	23. január Wuhan v tvrdom lockdowne
14. február	Prvé úmrtie v Európe	11. február Vznikol názov Covid-19
6. marec	Prvý potvrdený prípad na Slovensku	25. február Cestujúci vracajúci sa z Talianska na Slovensko musia vyplniť formulár
11. marec	Vyhlasenie COVID-19 ako pandémie, zákaz vstupu cestujúcich z Európy na územie USA	9. marec Lety zo Slovenska do Talianska a z neho sú zrušené
17. marec	Zatvárajú sa vonkajšie hranice Európskej únie	13. marec Zatvárajú sa medzinárodné letiská na území Slovenska, Európa novým epicentrom vírusu
4. apríla	Počet nakazených celosvetovo presahuje 1 milión	24. marec Na Slovensku sa zavádza povinnosť nosenia rúšok na verejnosti
júl - august	Nárast cestujúcich na vnútroeurópske letecké linky	30. jún Situácia sa v Európe zlepšuje a otvárajú sa hranice pre vybrané krajiny
11. september	Ruská federácia zaregistruje prvú vakcínu proti koronavírusu, Sputnik V, začínajú aj ako prví očkovať	11. august Bývalý minister zdravotníctva SR, Marek Krajčí oznámi príchod druhej vlny pandémie
18. október	Bývalý premiér SR, Igor Matovič, ohlásil celoplošné testovanie	28. september Počet úmrtí celosvetovo presahuje 1 milión
8. december	Vo veľkej Británii je objavená infekčnejšia mutácia koronavírusu	31. október – 1. november Na Slovensku prebieha celoplošné testovanie, viaceré európskych krajín znovu zavádza lockdown
22. december	Zákaz priletov lietadiel z veľkej Británie na Slovensko na 72 hodín	21. december Vakcinácia spoločnosti Pfizer/BioNTech sa stala prvou schválenou Európskou úniou
4. január	Britská mutácia objavená na Slovensku	26. december Na Slovensku sa začína očkovanie
6. marec	Rok od prvého prípadu na Slovensku	1. marec Bývalý premiér SR, Igor Matovič, nakúpil ešte Európskou úniou neregistrovanú ruskú vakcínu, Sputnik V

3. Opatrenia a metódy navrhované na zmiernenie dopadov koronakrízy

Pandémia COVID-19 prišla nečakane, a civilné letectvo nebolo na takú udalosť pripravené. Aby letecké spoločnosti mali šancu prežiť túto krízu a ďalej vykonávať svoje činnosti, museli spraviť rôzne opatrenia.

3.1. Prevádzkový stav a adaptácia flotíl leteckých spoločností

Proces postupného vyradovania, starších alebo väčších lietadiel, ako Airbus A380, sa zrýchlil. Keďže tento typ lietadla je štvormotorový, je finančne náročnejší na údržbu a je menej efektívny, čo sa týka spotreby paliva oproti dvojmotorovým lietadlám, hlavne ak sa jedná o moderné turbínové motory. Ďalším dôvodom je, že tento typ lietadla mal ziskovosť z biznis a prvej triedy, a tieto triedy leteckej prepravy zažili počas pandémie ešte väčší pokles v dopyte ako ostatné. Posledným, a asi rozhodujúcim dôvodom bol fakt, že tieto lietadlá sú príliš veľké. Airbus A380 ma priemernú konfiguráciu 500 sedadiel, je ziskový ak je plne obsadený, ale ak nie je, nastáva problém. Nie je veľa leteckých trás, ktoré by mali takú obsadenosť po celý rok. Letecké spoločnosti začínali teda lietať s menšími lietadlami, ale s väčšou zárukou, že budú plné [6]. Štvormotorové lietadlá však nie sú jediné, ktorým sa urýchlilo vyradovanie počas pandémie. Vyradované boli aj staršie dvojmotorové lietadlá. Ide hlavne o staršie typy lietadiel, ktoré sú taktiež drahšie na údržbu a prevádzku ako novšie typy lietadiel, ktorými budú nahradené. Taktiež začali letecké spoločnosti rušiť alebo odkladať svoje objednávky lietadiel u výrobcov, keďže očakávajú, že návrat civilnej prepravy k predpandemickým číslam môže trvať až niekoľko rokov.

3.2. Štátna podpora leteckým spoločnostiam počas pandémie

Mnoho krajín sveta si uvedomuje význam leteckého priemyslu v ich národnej ekonomike. Aby letecký priemysel mohol naďalej plniť svoju úlohu pri stimulovaní národnej ekonomiky a podpore zamestnanosti, začali sa poskytovať priemyslu rôzne formy štátnej podpory. Štátna finančná podpora môže byť poskytovaná leteckým spoločnostiam priamo alebo nepriamo, aby mohli pokračovať v podnikaní [19]. Tieto spomenuté formy štátnej finančnej podpory boli poskytované ako vládne podiely, vládne pôžičky a záruky za pôžičky, kapitálové injekcie ako granty, financovanie reštrukturalizácie, úľava od daní a poplatkov súvisiacich s leteckou dopravou, prevádzkové dotácie alebo granty pre konkrétne letecké trasy, mzdové dotácie alebo záruky a integrovaný balík finančnej podpory.

Tieto spomenuté formy štátnej finančnej podpory boli poskytované ako vládne podiely, vládne pôžičky a záruky za pôžičky, kapitálové injekcie ako granty, financovanie reštrukturalizácie, úľava od daní a poplatkov súvisiacich s leteckou dopravou, prevádzkové dotácie alebo granty pre konkrétne letecké trasy, mzdové dotácie alebo záruky a integrovaný balík finančnej podpory.

3.2.1. Vládne podiely

Vládne podiely sú také, kde vláda prevezme vlastnícky podiel upísaním nových akcií alebo nákupom akcií v spoločnosti v očakávaní budúcich výnosov prostredníctvom dividend a/alebo

kapitálových výnosov. Kapitálová injekcia poskytnutá vládou prostredníctvom investícií do vlastného imania môže poskytnúť cieľovým leteckým spoločnostiam prostriedky na udržanie podnikania, a tým na zníženie rizika platobnej neschopnosti. Napríklad výmenou za štátnu pomoc vo výške 9 miliárd eur, popri podmienkach, kedy sa zaviazu k zníženiu emisií, kde ako príklad môžeme uviesť spoločnosť Lufthansa, kde Nemecká vláda získala 20% tný podiel v spoločnosti.

3.2.2. Vládne pôžičky a záruky za pôžičky

Vládne pôžičky poskytujú spoločnostiam výhodnejšie podmienky ako by mohli získať, keby si požičiavali sami. Pre dlžníka môžu byť taktiež výhodné splátkové kalendáre. Záruky za vládne pôžičky odstraňuje riziko zlyhania veriteľa tým, že sa celé prenesú na vládu, čo umožňuje dlžníkovi získať pôžičku s oveľa výhodnejšou úrokovou sadzbou. Napríklad Holandská vláda schválila žiadosť o štátnu podporu národného dopravcov KLM vo výške 3,4 miliárd eur, za podmienky zníženia emisie o 50% na jeden osobokilometer na medzinárodných leteckých linkách a zníženie svojich celkových nákladov o 15%. Partner KLM a národný prepravca Francúzska, Air France, za pôžičku od Francúzskej vlády vo výške 7 miliárd eur taktiež dostal zelené podmienky, a to zníženie emisií na vnútroštátnych linkách o polovicu a prehodnotenie leteckých liniek, ktoré sú dostupné vlakom do 2,5 hodín. Oba finančné balíčky pozostávali z vládnej záruky za pôžičky.

3.2.3. Kapitálové injekcie ako granty

Granty sú priame finančné prostriedky poskytované vládou na podporu kritických sektorov, podnikov, projektov alebo programov vo verejnom záujme. Priama kapitálová injekcia vlády ako granty by mohli stabilizovať finančnú situáciu cieľových leteckých spoločností, kompenzovať vzniknuté škody a zabezpečiť zachovanie ich prevádzky. Letecká spoločnosť, ktorá je príjmom tohto grantu, ho vo väčšine prípadov nemusí splácať. Očakáva sa však, že granty použije na presne stanovený účel a za prísnych podmienok. Napríklad v decembri 2020 schválila Európska komisia priamy chorvátsky grant pre leteckú spoločnosť Croatia Airlines, v ktorej vláda vlastní viac ako 97% podiel. Cieľom tohto opatrenia je nahradiť straty leteckej spoločnosti, ktoré utrpeli v dôsledku pandémie COVID-19.

3.2.4. Financovanie reštrukturalizácie

Vlády môžu použiť finančné prostriedky na financovanie reštrukturalizácie alebo transformácie spoločnosti v leteckej doprave postihnutých dlhom, alebo tieto spoločnosti aj prevziať. Napríklad už spomenutý Juhoafrický národný prepravca South African Airways. Juhoafrická vláda v Máji 2020 oznámila, že South African Airways ukončí svoju prevádzku, v októbri 2020 oznámila svoj záväzok na poskytnutie finančnej podpory na dokončenie plánu reštrukturalizácie tejto leteckej spoločnosti.

3.2.5. Úľava od daní a poplatkov súvisiacich s leteckou dopravou

Vlády môžu zväziť poskytnutie úľavy od daní, poplatkov zameraných vládou konkrétne na letecký priemysel, ako aj úľavu koncesných poplatkov pre letiská. Zníženie alebo odklad daní a poplatkov v tejto oblasti by mohol poskytnúť okamžitú úsporu

nákladov spoločnosti. Patria sem napríklad daň z letenky pre cestujúcich, daň za letecký benzín. Napríklad súčasťou balíka zákona CARES (Coronavirus Aid, Relief and Economic Security Act) bolo odpustenie dane leteckým spoločnostiam za letecký benzín počas roka 2020.

3.2.6. Prevádzkové dotácie alebo granty pre konkrétne letecké trasy

Lectvo poskytuje spojenia so vzdialenými alebo izolovanými oblasťami a ostrovmi, ktoré sú dôležité pre fungovanie spoločnosti. Na udržanie takých spojení je možné použiť dotácie na prevádzku alebo granty špecifické pre jednotlivé trasy, najmä pre trasy, kde nie je k dispozícii náhradná doprava, resp. alternatívny druh dopravy. Aj keď sa kritériá v jednotlivých krajinách líšia, tieto dotácie sú všeobecne poskytované na základe príslušnej trate, a nemali by zvýhodňovať jednu leteckú spoločnosť alebo letisko pred inými. Napríklad vláda Austrálie vyhlásila v marci 2020 „program na podporu regionálnych sietí leteckých spoločností“ ako súčasť reakcie vlády na krízu COVID-19. Cieľom tohto programu bolo zabezpečiť kritické letecké služby pre prepojenie viac ako 100 regionálnych a odľahlých letísk s nákladom, lekáorskými potrebami a základným personálom podľa konkrétnych grantových kritérií. V rámci tohto programu sa domácim regionálnym leteckým spoločnostiam poskytovalo financovanie na udržanie minimálneho týždenného harmonogramu na regionálnych a odľahlých letiskách. V júni 2020 vláda oznámila predĺženie tohto programu o ďalšie tri mesiace, a to do 31. decembra 2020.

3.2.7. Mzdové dotácie alebo záruky

Mzdové dotácie sa zameriavajú na ochranu pracovných miest a na prevenciu pred stratou pracovných miest, kde to je možné. Mnoho krajín zaviedlo programy dotovanie miezd, aby pomohli všetkým podnikom vyrovnat sa s pandémiou COVID-19, niektoré z nich taktiež oznámili konkrétne návrhy pre letecký priemysel. Napríklad v apríli 2020 vláda Kanady predstavila program núdzovej dotácie miezd v Kanade (Canada Emergency Wage Subsidy), ktorý má zamestnávateľov povzbudiť k tomu, aby zamestnancov neprepustili. Podľa pôvodného programu vláda vyplatila oprávneným zamestnávateľom až 75% miezd, zamestnávateľ však zostal zodpovedný za dôchodky a ďalšie sociálne dávky. V júli 2020 vláda tento program prepracovala tak, aby umožnil viacerým zamestnávateľom prístup k podpore mzdových dotácií a zabezpečil, aby podpora bola lepšie zameraná na ich potreby. Letecká spoločnosť Air Canada bola jedným z najväčších príjemcov tejto podpory, ktorá pomohla leteckej spoločnosti znížiť svoje mzdové výdavky o viac ako 40%. Celková hrubá dotácia prijatá leteckou spoločnosťou Air Canada bola 492 miliónov kanadských dolárov za prvých 9 mesiacov roku 2020. Avšak napriek tomu sa letecká spoločnosť rozhodla v júni 2020 znížiť počet svojich zamestnancov o polovicu, z dôvodu očakávaného pomalého oživenia svojej činnosti v blízkej budúcnosti.

3.2.8. Integrovaný balík finančnej podpory

Rozsah dopadu pandémie si môže vyžadovať vykonávanie viacerých opatrení súčasne. Napríklad v USA 27. marca 2020 vznikol už spomenutý zákon CARES (Coronavirus Aid, Relief and Economic Security Act), rozsiahly balík federálnych opatrení na podporu ekonomiky vo výške 2,2 trilión amerických dolárov.

Súčasťou tohto balíka boli aj granty a pôžičky pre oblasti leteckého priemyslu. Pre oblasti leteckého priemyslu zamerané na civilné letectvo boli tieto granty a pôžičky vo výške 25 miliárd amerických dolárov, granty a pôžičky vo výške 32 miliárd amerických dolárov pre letecké spoločnosti, ktoré súhlasili neznížiť mzdy a výhody svojich zamestnancov, a ktoré nebudú nedobrovoľne prepúšťať svojich zamestnancov, pre oblasti leteckého priemyslu zamerané na nákladnú dopravu boli granty a pôžičky vo výške 4 miliárd amerických dolárov [7]. V Európskej únii vznikol plán obnovy pre Európu, takzvaný Next Generation EU, vo výške 750 miliárd eur, ktorý má za úlohu podporovať najviac postihnuté ekonomické oblasti, vrátane leteckého priemyslu. Jedným z cieľov tohto plánu, je využiť túto krízu na to, aby európsky letecký priemysel vyšiel z neho zelenší, modernejší a odolnejší [8].

Bola však aj kritika na štátne podpory a to zo strany nízkonákladových leteckých spoločností. Ryanair tvrdí, že štátna podpora vytvára nespravodlivú výhodu leteckým spoločnostiam, ktoré ich dostali. Generálny riaditeľ Ryanair, Michael O'Leary o štátnej podpore pre Lufthansu povedal že: „Lufthansa je závislá od štátnej pomoci. Vždy, keď nastane kríza, prvým reflexom Lufthansy je vložiť ruku do vrecka nemeckej vlády. Deje sa tak aj napriek tomu, že väčšina ostatných leteckých spoločností EÚ môže prežiť iba z vlastných zdrojov“. Ďalšia kritika bola aj zo strany environmentálnych skupín, ktoré vyzvali vládu na uplatnenie ďalších environmentálnych podmienok pri poskytovaní štátnej podpory. Väčšia časť štátnej podpory určená leteckému priemyslu išla leteckým spoločnostiam, lebo sú dôležité na dostupnosť, ekonomický vývoj a preto, že sú náchylnejšie na krízy tohto typu.

3.3. Konverzia osobných lietadiel na nákladné

Kvôli veľkému počtu zrušených civilných letov sa neprepravovalo ani veľké množstvo nákladu, keďže boli letmi v osobnej leteckej preprave prepravované v nákladových priestoroch lietadiel. Uzemnené lietadlá boli teda potrebné na prepravu nákladu. Letecké spoločnosti tak začali prepravovať náklad v kabíne lietadiel pre osobnú leteckú dopravu, či už na sedadlách alebo odstránením týchto sedadiel. Tieto úpravy umožnili aktualizované usmernenia EASA a ďalších orgánov s cieľom oslobodiť letecké spoločnosti od bežných limitov prepravy kritického nákladu v kabínach lietadiel počas tejto krízy. Výrobcovia lietadiel, ako Boeing a Airbus, zverejnili konkrétne pokyny na konverziu svojich lietadiel na dočasne nákladné [9].

3.4. Upustenie pravidla prevádzkových intervalov

Mnohé letecké spoločnosti boli vplyvom pandémie nútené uzemniť väčšinu svojich lietadiel. Toto malo za následok problém pre letecké spoločnosti dodržať pravidlá prideľovania prevádzkových intervalov, hlavne pravidlá takzvané „use it or lose it“, ktoré hovoria o tom, že letecká spoločnosť musí použiť aspoň 80% svojich pridelených prevádzkových intervalov za letnú a zimnú sezónu, inak jej hrozí strata týchto prevádzkových intervalov. Niektoré letecké spoločnosti začali prevádzkovať takzvané „ghost flights“, lety s veľmi nízkym počtom cestujúcich, alebo bez cestujúcich na palube lietadla s cieľom udržať pridelené prevádzkové intervaly. Aby k takým letom už ďalej nedochádzalo sa od tohto pravidla v marci 2020 dočasne toto pravidlo upustilo. V októbri 2020 prijala Európska komisia rozhodnutie o predĺžení upustenia od tohto pravidla do

marca 2021. V USA sa upustenie tohto pravidla predžilo až do októbra tohto roku (2021).

3.5. Zmena priorit letov

Po otvorení hraníc a zmiernení cestovných obmedzení dopyt po cestovaní za účelom rekreácie rýchlo stúpal, to sa však nedá hovoriť o cestovaní za účelom služobnej cesty, po ktorej dopyt ledva stúpol, keďže firmy sú stále zatvorené a konferencie sú zrušené. Pre letecké spoločnosti už nebolo ziskové lietať na trasách, kde ľudia cestovali kvôli práci. Začali preto znižovať frekvenciu týchto trás a zvyšovať ich na letecké trasy, ktoré boli viac ziskové, teda trasy na ktoré cestovali ľudia za účelom rekreácie. Taktiež začali letecké spoločnosti ohlasovať nové letecké trasy pár týždňov pred prvým letom do dovolenkových destinácií, čo sa stáva v letectve veľmi zriedkavo, keďže nové trasy zvyčajne letecké spoločnosti oznámia pár mesiacov alebo rokov dopredu. Dôvodom takýchto náhlych zmien boli neustále zmeny v opatreniach, cestovných obmedzeniach a zatváraní hraníc krajín, ktoré robili pre letecké spoločnosti problém odhadnúť dopyt po ich službách. Preto, ak vidia zmiernenie opatrení a cestovných obmedzení medzi miestom odletu a danou destináciou, po ktorom je veľký dopyt, letecké spoločnosti neváhajú a čo najrýchlejšie oznámia novú linku.

4. Charakter právnych opatrení v oblasti civilného letectva v EÚ

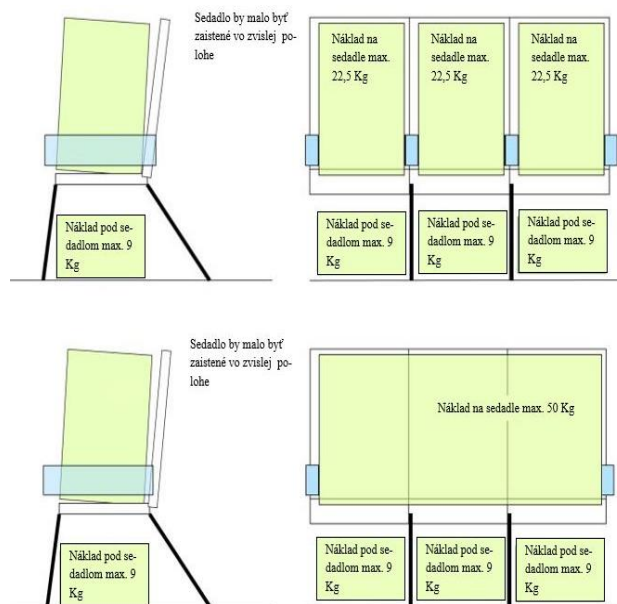
4.1. Práva cestujúcich

Pandémia výrazne zasiahla nielen letecké spoločnosti ale aj mnoho cestujúcich, ktorým sa zrušili lety alebo ktorí sa obávali alebo nemohli cestovať do určitých krajín alebo regiónov. Práva cestujúcich v leteckej doprave v Európskej únii sú stanovené v nariadení 261/2004, ktoré im dáva práva v prípade zrušenia letu, a to právo na preplatenie (v peniazoch alebo vo forme poukážky) alebo presmerovanie trasy. V máji 2020 viacero krajín Európskej únie vyzvalo Európsku Komisiu, aby pozastavila reguláciu práv. Chceli, aby letecké spoločnosti mohli ako hlavnú formu odškodnenia cestujúcich ponúknuť poukážky. Európska Komisia sa rozhodla nepozastaviť reguláciu práv a namiesto toho vyzvala spoločnosti, aby možnosť poukážky čo najviac zatraktívili pre cestujúcich. Niektoré letecké spoločnosti však tlačili na cestujúcich, aby prijali poukážky alebo ich neinformovali o možnosti výberu. Okrem toho niekoľko krajín Európskej únie prijalo legislatívu oprávňujúcu letecké spoločnosti ponúkať poukážky ako jedinú formu odškodnenia [10]. 2. júla 2020 Európska Komisia oznámila, že začne konanie o nesplnení povinnosti proti desiatim členským štátom Európskej únie, ktoré porušujú pravidlá týkajúce sa práv cestujúcich, medzi nimi aj Slovensko.

4.2. Preprava nákladu v kabínach cestujúcich

Na prepravu nákladu v kabínach civilných lietadiel, musia autorské organizácie uplatňovať a dostávať od EASA časovo obmedzené schválenia letovej spôsobilosti lietadla, keďže dizajn kabíny pre cestujúcich nespĺňa žiadnu z definícií triedy nákladného priestoru, ktoré sú popísané v CS-25. Dôvodom týchto návrhov na schválenie bolo vytvorenie dostatočnej flexibility pri zabezpečení primeranej kontroly z hľadiska certifikácie lietadla. EASA preto 26. októbra 2020 zverejnila odchýlku od CS25.855 týkajúcu sa „prepravy nákladu v

oddeleniach pre cestujúcich“, ktorá poskytuje štandardný prístup ku konštrukčným zmenám, ktoré umožňujú prepravu nákladu v kabínach civilných lietadiel. Členské štáty Európskej únie môžu rozhodnúť o prijatí prevádzky lietadiel s neschválenými konštrukčnými úpravami vydaním výnimiek podľa článku 71 Nariadenia EÚ 2018/1139. EASA taktiež zverejnila usmernenie pre prepravu nákladu v kabíne civilných lietadiel podľa ustanovení článku 71 ods. 1 Nariadenia EÚ 2018/1139 [11]. Predtým, ako sa lietadlo znovu použije na prepravu cestujúcich, musí prevádzkovateľ zabezpečiť návrat kabíny späť do konfigurácie certifikovanej na prepravu cestujúcich. Ak si želá prevádzkovateľ, aby tieto zmeny ostali na trvalo, je potrebný súhlas so zmenami návrhu od EASA.



Obrázok 3 Príklad uloženia nákladu na sedadlách podľa EASA. Zdroj: [12].

4.3. Výcvik letovej posádky

Obmedzenia spojené s pandémiou COVID-19 spôsobilo zatvorenie výcvikových stredísk a tým aj zamedzenie leteckým spoločnostiam dodržať požiadavky pravidelného výcviku a preskúšania letovej posádky. Veľký počet európskych organizácií, ktoré poskytujú a vykonávajú letecký výcvik začali presúvať teoretickú výučbu do virtuálneho prostredia aby umožnili pokračovanie plánovaného výcviku, keďže neboli schopní trénovať svoju posádku tradičnou „face to face“ formou. EASA preto v auguste 2020 zverejnila návod na povolenie výučby vo virtuálnej učebni a distančného vzdelávania [13]. Návod obsahuje aj inštrukcie na presun výučby do virtuálneho prostredia pre študentov a organizácie, ktoré letecký výcvik poskytujú a vykonávajú, ako napríklad potrebné vybavenie a pomôcky na distančnú výučbu, ktoré umožnia inštruktorovi dosiahnuť rovnakého cieľa odbornej prípravy a kvality výučby ako pri výučbe formou „face to face“. Zatiaľ čo priebeh teoretického výcviku je možné dosiahnuť týmto distančným spôsobom, horší dopad mala pandémia na praktický výcvik, ktorý bol v niektorých prípadoch pozastavený, resp. nesmel sa vykonávať. Členské štáty Európskej únie začali na začiatku pandémie udeľovať výnimky z platných ustanovení o výcviku posádky použitím článku 71 ods. 1 nariadenia EÚ 2018/1139. Tieto výnimky umožnili leteckým spoločnostiam obchodnej leteckej prepravy odchýliť sa od požiadaviek na

výcvik a preskúšania letovej posádky po dobu až ôsmich mesiacov, čo je maximálna doba povolená podľa jednoduchého postupu výnimky podľa článku 71 ods. 1 nariadenia EÚ 2018/1139. Tieto výnimky by nemali byť udelené pre už spomenutú teoretickú výučbu výcvikových programov, keďže sú dostupné mnohé rôzne alternatívy metódy tohto výcviku. EASA však neodporúča predĺžiť platnosť licencie odbornej spôsobilosti, lekárskeho osvedčenia a teoretického opakovacieho výcviku a preskúšania pre každého jednotlivého pilota o viac ako osem mesiacov.

5. Prístup k zmierneniu dopadov koronakrízy na civilné letectvo v podmienkach SR

Pandémia a následky spojené s ňou neobišli ani naše územie. Ako v iných častiach sveta, tak aj na území SR sa zaviedli opatrenia na zmiernenie týchto následkov spôsobené pandémiou.

5.1. Štátna pomoc letiskám

V decembri 2020 Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky predstavilo Európskej Komisii Schému štátnej pomoci na podporu a zabezpečenia nevyhnutnej leteckej dostupnosti územia Slovenskej republiky počas krízovej situácie vyhlásenej v súvislosti s pandémiou COVID-19 podľa článku 107 ods. 2 písm. b) Zmluvy o fungovaní Európskej únie a článku 107 ods. 3 písm. b) Zmluvy o fungovaní Európskej únie, ktorých predmetom je poskytovanie štátnej pomoci formou príspevku na úhradu oprávnených nákladov alebo refundáciu výdavkov, ktoré súvisia so zabezpečením nevyhnutnej leteckej dostupnosti územia Slovenskej republiky počas súčasnej krízy. Príjemcom štátnej pomoci podľa článku 107 ods. 2 písm. b) Zmluvy o fungovaní Európskej únie je letisková spoločnosť, ktorá v roku 2019 odbavila viac ako 200 000 cestujúcich. Podľa článku 107 ods. 3 písm. b) Zmluvy o fungovaní Európskej únie je príjemcom štátnej pomoci letisková spoločnosť, ktorá okrem splnenia podmienok bodu 5.5 zo schémy štátnej pomoci (bod, v ktorom sú vypísané podmienky, ktoré musí žiadateľ štátnej pomoci splniť. Napríklad žiadateľ nežiada alebo nečerpá finančné prostriedky Európskej únie alebo iné finančné prostriedky aj od iného orgánu verejnej správy a nie je v likvidácii), zaznamenala počas oprávneného obdobia (od 1. júla 2020 do 30. júna 2021 alebo jeho časti v súlade s účelom štátnej pomoci, ak letisková spoločnosť odbavila v roku 2019 viac ako 200 000 cestujúcich, alebo od 13. marca 2020 do 30. júna 2021 alebo jeho časť v súlade s účelom štátnej pomoci, ak letisková spoločnosť odbavila v roku 2019 menej ako 200 000 cestujúcich) pokles obratu minimálne o 30% v porovnaní s rovnakým obdobím v roku 2019. Platnosť schémy štátnej pomoci je od 15. januára 2021 do 30. júna 2021 [14] [15]. Európska komisia v decembri 2020 túto schému schválila vo výške 29,8 milióna EUR v podobe priamych grantov.

5.2. Udelenie výnimiek

Dopravný úrad udelil v dôsledku hrozby šírenia sa vírusu na našom území výnimku držiteľom preukazov spôsobilosti, osvedčení, kvalifikačných kategórií, doložiek schválení, a potvrdení vydaných Dopravným úradom, vrátane žiadateľov o ich vydanie a obnovu. Tieto výnimky Dopravný úrad udelil s cieľom zachovať funkčnosť systému leteckej dopravy v Slovenskej republiky počas súčasnej krízy [16] [17]. Taktiež dňa 25. apríla 2020 nadobudol účinnosť zákon č. 90/2020 Z. z.,

ktorým sa doplnili niektoré zákony v pôsobnosti Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky v súvislosti s pandémiou. Tento zákon novelizoval aj zákon č. 143/1998 Z. z. Novela zákona č. 143/1998 Z. z. v znení zákona č. 90/2020 Z. z. vzhľadom na aktuálnu situáciu umožňuje orgánom štátnej správy v civilnom letectve pristúpiť k obmedzeniu podávania žiadostí o prijímanie žiadostí o schválenie, vydanie alebo udelenie dokladov [18].

6. Záver

COVID-19 bol prvýkrát zaznamenaný v decembri 2019 v čínskom meste Wuhan u pacientov so závažným respiračným ochorením a od vtedy sa týmto ochorením nakazili milióny ľudí a aj mu podľahli milióny ľudí. Pandémia COVID-19 nie je len kríza v oblasti zdravia človeka, ale aj ekonomická a sociálna kríza a civilné letectvo bola jedným z najviac zasiahnutých sektorov. Prudký pokles v dopyte po leteckej preprave dôsledkom spomenutých opatrení, spôsobil pre letecký priemysel, že čelí výzvam v súvislosti s kontinuitou ich podnikania a ich prežitím a taktiež ohrozuje milióny pracovných miest závislých na tomto priemysle.

Ako už bolo spomenuté, cieľom tohto článku bolo vytvoriť stručný prehľad pre čitateľov o dopade koronakrízy na stav civilného letectva vo svete a na Slovensku, oboznámiť čitateľov o opatreniach zavedených v snahe zmierniť tento dopad po celom svete, v EÚ a v podmienkach Slovenskej republiky. Koronakríza zanechala na civilnom letectve veľkú stopu. Snažili sme sa poukázať na zmeny v civilnom letectve spôsobené koronakrízou a ako spoločnosti v oblasti civilného letectva na tieto zmeny zareagovali.

Prvá kapitola bola zameraná na dopad koronakrízy na stav civilného letectva, kde sme zistili aký vážny tento dopad bol celosvetovo a na Slovensku a aké zmeny kvôli nemu nastali. Aj keď väčšina týchto zmien letecké spoločnosti zaviedli iba dočasne, pomohli k tomu, aby aspoň čiastočne mohli pokračovať vo svojej prevádzke. V druhej kapitole sme analyzovali niektoré zavedené opatrenia v snahe znížiť dopad koronakrízy na civilné letectvo. Tam bolo zistené, že bez štátnej podpory, či už priamej alebo nepriamej, by veľa leteckých spoločností túto krízu neprežilo, a že táto kríza donútila letecké spoločnosti premýšľať o budúcnosti svojich flotíl. V tretej kapitole sme analyzovali právny charakter niektorých opatrení zavedených v oblasti civilného letectva v Európskej únii. Zistili sme, že EASA vydala aktualizované usmernenia na prepravu nákladu v kabínach lietadiel s cieľom oslobodiť letecké spoločnosti od bežných limitov prepravy kritického nákladu v kabínach lietadiel počas tejto krízy, a že niektoré letecké spoločnosti porušili práva pre cestujúcich v leteckej doprave v Európskej únii tým, že namiesto odškodnenia v peniazoch núkali poškodeným cestujúcim iba poukážky. V štvrtnej a poslednej kapitole sme analyzovali prístup k zmierneniu dopadu koronakrízy na civilné letectvo v podmienkach SR. Poukázali sme na schému štátnej pomoci ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky na podporu a zabezpečenia nevyhnutnej leteckej dostupnosti územia Slovenskej republiky počas krízovej situácie vyhlásenej v súvislosti s pandémiou COVID-19, ktorú Európska komisia schválila.

Pandémia COVID-19 stále prebieha a stále má dopad na civilné letectvo. Svetlo na konci tunela sa však podľa leteckých

spoločnosti pomaly blíži a to vďaka vakcínam, ktorými sa začalo očkovanie potenciálnych cestujúcim na konci minulého roka.

PodĎakovanie

Článok je publikovaný ako jeden z výstupov projektu Ministerstva školstva, vedy, výskumu a športu Slovenskej republiky VEGA 1/0695/21 „Letecká doprava a COVID-19: Výskum dopadov krízy so zameraním na možnosti revitalizácie odvetia”.

Referencie

- [1] Sehl, K.: How the Airline industry survived SARS, 9/11, the global recession and more. APEX experience magazine June/July, 2020, s. 38 – 43.
- [2] UKEssays. Global Financial Crisis: Aviation Industry Impact, 2018. Dostupne na: <https://www.ukessays.com/essays/economics/impact-of-global-financial-crisis-on-the-aviation-industry-economics-essay.php>
- [3] Macášková, E. – Panáková L.: Dopad hospodárskej krízy na leteckú dopravu, 2010
- [4] [5] ICAO: Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis, 2020. Dostupné na: https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf
- [6] Slutsken, H.: Too Big to Succeed: Why the Airbus A380 Is Dead, 2020. Dostupne na: <https://thepointsguy.com/news/too-big-to-succeed-why-the-airbus-a380-is-dead/>
- [7] Elias, B.: Addressing COVID-19 Pandemic Impacts on Civil Aviation Operations, Con-gressional Research Service, 2020, s. 12 – 13.
- [8] Hololei, H.: The crisis is also an opportunity for rebuilding Europe's aviation system, 2020. Dostupne na: <https://www.eurocontrol.int/article/crisis-also-opportunity-rebuilding-europes-aviation-system>
- [9] ICAO: Repurposing Aircraft Passenger Cabins for Transport of Cargo, 2020. Dostupne na: <https://www.icao.int/safety/OPS/OPS-Normal/Pages/Airworthiness%20TCPC.aspx>
- [10] Niestadt, M.: Air transport survival during the pandemic, European parliament, 2020, s. 7. Dostupne na: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/659326/EPRS_BRI\(2020\)659326_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/659326/EPRS_BRI(2020)659326_EN.pdf)
- [11] [12] Ottomaniello, A. – Ohnimus, Th.: Transport of cargo in passenger compartment – exemptions under article 71(1) of Regulation (EU) 2018/1139 (the basic Regulation). EASA, 2020. Dostupne na: https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/guidelines_for_the_transport_of_cargo_in_passenger_aircraft_easa_issue-5.1.pdf
- [13] EASA: Guidance for allowing virtual classroom instruction and distance learning, 2020. Dostupne na: https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/easa_guidelines_-_virtual_classroom_instruction_and_distance_learning_i_s.pdf
- [14] Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky: Schéma štátnej pomoci podľa čl. 107 ods. 2 písm. b) Zmluvy o fungovaní Európskej únie na podporu zabezpečenia nevyhnutnej leteckej dostupnosti územia Slovenskej republiky počas krízovej situácie vyhlásenej v súvislosti s ochorením COVID-19, 2020. Dostupne na: https://www.mindop.sk/uploads/extfilesnew/doprava/letecka/statna%20pomoc/SCH_%C4%8DI.%20107-2-b%20ZFE%C3%9A_leteck%C3%A1%20dostupnos%C5%A5%20SR.pdf
- [15] Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky: Schéma štátnej pomoci podľa čl. 107 ods. 3 písm. b) Zmluvy o fungovaní Európskej únie na podporu zabezpečenia nevyhnutnej leteckej dostupnosti územia Slovenskej republiky počas krízovej situácie vyhlásenej v súvislosti s ochorením COVID-19, 2020. Dostupne na: https://www.mindop.sk/uploads/extfilesnew/doprava/letecka/statna%20pomoc/SCH_DR-3.1%20a%203.12_leteck%C3%A1%20dostupnos%C5%A5%20SR.pdf
- [16] Dopravný úrad: Udelenie výnimky, 2020. Dostupne na: http://letectvo.nsat.sk/wp-content/uploads/sites/2/2020/05/V%C3%BDnimka_PBN_signed.pdf
- [17] Dopravný úrad: Udelenie výnimky, 2021. Dostupne na: http://letectvo.nsat.sk/wp-content/uploads/sites/2/2021/04/V%C3%BDnimka_COVID_2021_FCL025_06.4.2021.pdf
- [18] Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky: Novela zákona č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve (letecký zákon) a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov v súvislosti s prenosným ochorením COVID-19, 2020. Dostupne na: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/civilne-letectvo-24/novela-leteckeho-zakona-COVID-19>
- [19] Novák Sedláčková, A., Novák, A. 2010. Simulation at the bratislava Airport after application of directive 2009/12/EC on Airport charges. Transport and Telecommunication 11 (2), 50-59.