

REGULATORY FRAMEWORK FOR CIVIL AVIATION BETWEEN THE EU AND THE UK AFTER BREXIT

REGULAČNÝ RÁMEC V OBLASTI CIVILNEJ LETECKEJ DOPRAVY MEDZI EÚ A VEĽKOU BRITÁNIU PO BREXITE

Maroš Vereš
Air Transport Department
University of Žilina
Univerzitná 8215/1
010 26 Žilina
veres18@stud.uniza.sk

Anna Tomová
Air Transport Department
University of Žilina
Univerzitná 8215/1
010 26 Žilina
anna.tomova@fpedas.uniza.sk

Abstract

This paper deals with the topic of Brexit, and its objective is a complex description of the new regulatory framework of civil air transport in United Kingdom. The methods like description, analysis and synpapper were applied on extensive and diverse sources of information, e.g. case laws, regulations, studies or expert articles. The paper introduces a comprehensive set of facts that clarify the act of withdrawal of the United Kingdom from the European Union. The explanation of the new regulatory framework of civil air transport for the United Kingdom, and its impact on the United Kingdom and the European Union, brings contribution to the students of Department of Air Transport. The significance of the work is mainly in the timeliness of the topic, that could subsequently be used as an educational material in the field of air transport within the international economic relations.

Keywords

Brexit, Air transport, Agreement

1. Úvod

V Spojenom kráľovstve sa 23. júna 2016 konalo referendum o vystúpení krajiny z Európskej únie. Nadpolovičná väčšina právoplatných voličov v tomto referende rozhodla, že si želajú, aby Spojené kráľovstvo opustilo Európsku úniu. [1]

Letecká doprava je jedným z odvetví, ktoré bolo najviac ohrozené následkami vystúpenia Spojeného kráľovstva z Európskej únie. Bolo tak hlavne z dôvodu, že služby leteckej dopravy, vrátane práv na leteckú dopravu, sú vylúčené zo Všeobecnej dohody o obchode so službami (GATS), čo znamená, že pri absencii post-brexit dohody medzi zastúpenými stranami by neexistoval žiadny záchranný právny rámec. Letecké spoločnosti Spojeného kráľovstva sa preto celú dobu, počas ktorej prebiehali rokovania o bilaterálnych dohodách, ktoré mali určiť nasledujúci rámec vzťahov, spoliehali na pohotovostné právne predpisy. Tie boli zverejnené v marci 2019 a obsahovali len strohý právny rámec pre zabezpečenie základnej konektivity medzi zastúpenými stranami.

Tento článok sa zameriava na najnovšie právne predpisy, ktoré sa stanovili v dohode o obchode a spolupráci medzi Spojeným kráľovstvom a Európskou úniou 24. decembra 2020. Jeho úlohou je nový právny rámec definovať, analyzovať a zhodnotiť uskutočnené zmeny. Význam tejto témy spočíva v analýze situácie nezvyčajnej pre moderný svet, ktorá prináša odčlenenie významného partnera z integračného zoskupenia postaveného na princípoch demokracie, jednotného trhu a právneho štátu. Skutočnosti popísané v jednotlivých kapitolách objasňujú problematiku aktu vystúpenia z Európskej únie a prinášajú

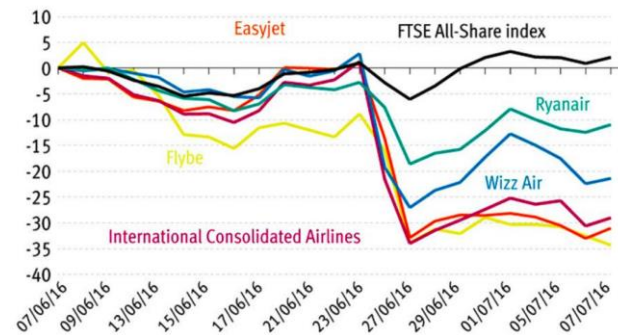
ucelený obraz o právnom rámci leteckej dopravy Spojeného kráľovstva pred brexitom, počas brexitu a po brexite.

2. Spojené kráľovstvo počas prexitu

Hlasovanie Spojeného kráľovstva o vystúpení z Európskej únie viedlo k okamžitým politickým a hospodárskym dôsledkom pre Spojené kráľovstvo. Medzi pozorovateľné dôsledky patrila napríklad zmena konzervatívneho predsedu vlády, alebo prudký pokles hodnoty libry voči iným menám a podrobnosti o budúcich vzťahoch Spojeného kráľovstva s Európskou úniou boli nejasné. Zatiaľ čo premiérka Theresa Mayová oznámila zámer zahájiť rokovania o vystúpení Spojeného kráľovstva z Európskej únie formálnym odvolaním sa na článok 50 Lisabonskej zmluvy do konca marca 2017, jej priority alebo stratégie pri rokovaníach neboli nijako jasne naznačené. Pre mnohé nejasnosti bolo potrebné uvažovať so širokým spektrom scenárov pre Spojené kráľovstvo, od úzkych budúcich vzťahov s Úniou, vrátane členstva v Európskom hospodárskom priestore a Európskom združení voľného obchodu (súčasný postavenie Nórska), až po situáciu bez obchodnej dohody medzi Spojeným kráľovstvom a Európskou úniou, čo by predstavovalo výsledok označovaný ako „tvrdý brexit“. [2]

Dopad brexitu na letecký priemysel bol rovnako nejasný, ako dopad na ostatné sektory silno previazané na trh Európskej únie. Pred referendom niekoľko popredných leteckých spoločností vyjadrilo svoju podporu členstva Spojeného kráľovstva v Európskej únii, pričom poukázali na slobodu lietať po celej Európe, ktorá je podľa nich základ moderného leteckého cestovania s nízkymi cenami a taktiež poukázali na tlmiaci

účinkom, ktorý prinesie neistota na dopyt po týchto službách. Súbežne s výsledkami referenda došlo k okamžitému a dlhodobému vplyvu na cenu akcií popredných európskych leteckých spoločností. Napríklad spoločnosť International Consolidated Airlines Group (IAG), skupina pozostávajúca z British Airways, Iberia a Aer Lingus, zaznamenala okamžitý pokles cien akcií o takmer 35%. Podobný vplyv na cenu akcií zaznamenali nie len významné letecké spoločnosti pôsobiace v Spojenom kráľovstve, ale aj letecké spoločnosti Únie, ako napríklad Air France-KLM a Lufthansa. [2]



Graf 1: Vplyv referenda o vystúpení Spojeného kráľovstva z Európskej únie na akcie popredných leteckých spoločností pôsobiacich na území UK. Zdroj: [2].

2.1. Očakávaný dopad na cestovanie

Pokiaľ ide o transatlantické cestovanie, podľa predpokladov globálnej právnickej spoločnosti Norton Rose Fulbright, v kontexte „tvrdého brexitu“ by malo Spojené kráľovstvo možnosť usilovať sa o obnovenie protekcionistického postoja voči Európskej únii, ktorý prevládal v čase predchádzajúcej dohody s USA, *Bermuda II*. To by malo za následok obmedzenie prevádzkových práv na lietanie medzi Spojeným kráľovstvom a Spojenými štátmi americkými na určitých národných dopravcov Únie. Podľa štúdie bolo taktiež otázne, či by v takomto prípade letisko Heathrow bolo aj naďalej atraktívnou voľbou v pozícií uzlového letiska pre transatlantické lety. Rovnaký postoj zaujala Andrea Brezonáková a Benedikt Badánik v práci pod záštitou Katedry leteckej dopravy Žilinskej univerzity v Žiline. Zastávali názor, že v prípade tvrdého brexitu bude potrebné prehodnotiť open skies dohodu medzi Európskou úniou a Spojenými štátmi americkými, ktorej sa zúčastnilo aj Spojené kráľovstvo, pretože predstavuje jednu z paneurópskych dohôd. To mohlo byť škodlivé pre londýnske letisko Heathrow, ktoré zabezpečuje 40% všetkých transatlantických letov. Nevýhody by sa podľa nich mohli prejaviť aj v celom reťazci logistických spoločností, ak by brexit povedol k vylúčeniu Spojeného kráľovstva z tejto dohody a letecké spoločnosti Spojeného kráľovstva by stratili príležitosť ponúkať služby leteckej dopravy v rámci členských štátov Európskej únie. [2] [3]

Pokiaľ by nastali obmedzenia slobody lietania medzi Spojeným kráľovstvom a Európskou úniou, právnická spoločnosť Norton Rose Fulbright odhadovala dramatický dopad na občanov Spojeného kráľovstva, ale aj na obchod medzi Spojeným kráľovstvom a Úniou. Tento scenár ale považovali za nepravdepodobný vzhľadom na všeobecne liberalizovaný prístup k právam v leteckej doprave medzi Spojeným kráľovstvom a Európskou úniou v posledných rokoch. Mysleli si, že najefektívnejším spôsobom, ako by si Spojené kráľovstvo mohlo zachovať prístup na trh leteckej dopravy v Európskej únii

po brexite, je pripojiť sa k ECAA. Dohoda o ECAA však vyžaduje, aby uchádzač o členstvo v ECAA:

- dodržoval právne predpisy Európskej únie v oblasti letectva;
- vytvoril rámec úzkej hospodárskej spolupráce, alebo uzatvoril „dohodu o pridružení“ k Európskej únii.

Aj keby Spojené kráľovstvo spĺňalo tieto požiadavky, všetci súčasní signatári dohody o ECAA by museli na túto požiadavku pristúpiť. To by podľa spoločnosti Norton Rose Fulbright vystavilo Spojené kráľovstvo riziku, že ostatné členské štáty ECAA uvidia príležitosť vylúčiť z Európskej únie konkurenčné nízkonákladové letecké spoločnosti Spojeného kráľovstva. Na druhej strane, Spojené kráľovstvo malo najväčší podiel na osobnej leteckej doprave zo všetkých členských štátov Únie, a takýto krok by európskym dopravcom obmedzil prístup k dôležitému trhu. [2]

3. Nový regulačný rámec pre civilné letectvo medzi uk a eú po brexite

Európska komisia a Spojené kráľovstvo sa 24. decembra 2020 dohodli na komplexnej dohode o obchode a spolupráci (Trade and Cooperation Agreement), ktorá stanovuje základ budúcich obchodných vzťahov medzi Európskou úniou a Spojeným kráľovstvom. Táto dohoda vstúpila do platnosti 1.1.2021 a otázka leteckej dopravy je definovaná v časti: *obchod, doprava, rybárstvo a iné dojednania; okruh letecká doprava*. Od 1. januára 2021 sa s prevádzkovateľmi z Veľkej Británie a Európskej únie vo vzdušnom priestore druhej strany zaobchádza ako s prevádzkovateľmi z tretích krajín. Prepravné práva dopravcov zo Spojeného kráľovstva a z Európskej únie sa zásadne líšia od jednotného európskeho vzdušného priestoru, z ktorého malo Spojené kráľovstvo predtým výhody. [4] [5]

3.1. Prístup leteckých dopravcov trasám

3.1.1. Prevádzkové práva

Podľa dohody budú leteckí dopravcovia Spojeného kráľovstva a Európskej únie naďalej využívať recipročné práva na:

- prelet ponad svoje územia navzájom bez pristátia (právo prvej slobody),
- pristátie na území druhej strany pre neprepravné účely (právo druhej slobody), a
- prevádzkové práva na pravidelné a nepravidelné lety na trasách medzi Spojeným kráľovstvom a Európskou úniou (práva tretej a štvrtej slobody).

Dopravcovia zo Spojeného kráľovstva a Európskej únie už nie sú oprávnení prevádzkovať trasy s prechodnou zastávkou v EÚ alebo Spojenom kráľovstve, kde je tovar, pošta alebo cestujúci nakladaní, respektíve vykladaní, pred pokračovaním do cieľovej, tretej krajiny (práva piatej slobody). Dohoda však umožňuje Spojenému kráľovstvu a jednotlivým členským štátom Európskej únie rokovať o bilaterálnych dohodách pre nákladné lety piatej slobody. Bilaterálne dohody medzi Spojeným kráľovstvom a členskými štátmi s nákladnými uzlami, ako sú CDG, FRA a AMS, umožnia dopravcom z Európskej únie a Spojeného kráľovstva aj naďalej prevádzkovať významné nákladné lety spájajúce

európske a britské nákladné uzly pred pokračovaním do Ameriky, Ázie a Afriky. [4] [6]

Dopravcovia zo Spojeného kráľovstva, ani dopravcovia z Európskej únie nemôžu prevádzkovať kabotážne trasy v rámci Európskej únie, respektíve v rámci Veľkej Británie. [6]

Dopravcovia zo Spojeného kráľovstva už nesmú vziať na území členského štátu Európskej únie cestujúcich, batožinu, náklad alebo poštové zásielky, ktoré bude následne prepravovať za odmenu na iné miesto v danom členskom štáte alebo v inom členskom štáte. To platí recipročne aj pre dopravcov Spoločenstva. [6]

Príslušné orgány Spojeného kráľovstva a členských štátov môžu na základe bilaterálnej dohody povoliť nepravidelné letecké dopravné služby nad rámec vyššie uvedených práv, avšak nesmie sa jednáť o skrytú formu pravidelnej leteckej služby. Tým sa zabráni zrušeniu charterových letov do dovolenkových destinácií. [6]

Žiadna strana nesmie jednostranne neobmedziť objem prepravy, kapacitu, frekvenciu, pravidelnosť, smerovanie, pôvod alebo cieľ leteckých dopravných služieb poskytovaných druhou stranou, pokiaľ je v súlade s ostatnými prevádzkovými právami. [6]

3.1.2. *Code-sharing*

V dohode sa zachováva dojednania o spoločnom využívaní kódu a blokovanej časti kapacity lietadla, ktoré leteckým dopravcom umožňujú slúžiť ako marketingový dopravca na trasách, ktoré môže prevádzkovať iba letecký dopravca s licenciou v Európskej únii. Obmedzenia kabotáže v rámci Európskej únie znamenajú, že dopravca zo Spojeného kráľovstva nemôže prevádzkovať let medzi dvomi letiskami Únie, napríklad let z AMS do FRA. Dopravca zo Spojeného kráľovstva ale môže zdieľať kódy s dopravcom z Európskej únie, ktorý prevádzkuje let na danej trase a môže predávať palubné lístky na takejto trase ako marketingový dopravca. [4] [6]

Dohoda ďalej umožňuje leteckým dopravcom rozdeliť pasažierov medzi ďalšie lietadlá toho istého leteckého dopravcu v ktoromkoľvek bode a obsluhovať viac ako jeden bod na území Spojeného kráľovstva alebo Európskej únie v rámci jednej služby. To by malo leteckým dopravcom Spojeného kráľovstva a Európskej únie poskytnúť značnú prevádzkovú a hospodársku flexibilitu. Umožňuje to napríklad leteckému dopravcovi Spojeného kráľovstva prevádzkovať vysokokapacitné lietadlo na letisko CDG, vyložiť cestujúcich končiacich na CDG a presunúť všetkých pokračujúcich cestujúcich do menšieho lietadla, ktoré bude pokračovať ďalej do regionálnych destinácií v rámci Európskej únie. Alternatívne by mohol nákladný dopravca Spojeného kráľovstva prevádzkovať pravidelnú leteckú dopravu z LHR do FRA s medzipristátím v CDG. Nemohol by síce vyzdvihnúť ďalší náklad na letisku CDG na prepravu do FRA, mohol by ale vyložiť letecký náklad na letiskách CDG a FRA počas jedného letu. [4] [6]

3.1.3. *Leasing*

Dohoda čiastočne obmedzuje prevádzkové práva leteckých dopravcov využívajúcich prenajaté lietadlá s posádkou. Aby mohli leteckí dopravcovia Spojeného kráľovstva alebo Európskej

únie využívať novo dohodnuté prevádzkové práva, môžu použiť prenajaté lietadlo, ktoré je:

- 1) prenajaté spôsobom „dry-lease“ (bez posádky) od ľubovoľného prenajímateľa, alebo
- 2) je prenajaté spôsobom „wet-lease“ (s posádkou),
 - a) v prípade dopravcov Spojeného kráľovstva od prenajímateľov zmluvných strán, alebo ak je tento prenájom odôvodnený na základe mimoriadnych potrieb, sezónnych kapacitných potrieb alebo prevádzkových ťažkostí nájomcu a lízing nepresahuje dobu nevyhnutne potrebnú na splnenie týchto potrieb, aj od iných prenajímateľov;
 - b) v prípade dopravcov Európskej únie od prenajímateľov členských štátov Únie, alebo ak je tento prenájom odôvodnený na základe mimoriadnych potrieb, sezónnych kapacitných potrieb alebo prevádzkových ťažkostí nájomcu a lízing nepresahuje dobu nevyhnutne potrebnú na splnenie týchto potrieb, aj od iných prenajímateľov.

Leteckým dopravcom Spojeného kráľovstva je umožnené využívať prenajaté lietadlá aj s cudzokrajnou posádkou. Podľa dohody a príslušných regulačných požiadaviek môžu letecké spoločnosti Spojeného kráľovstva využívať prenájom lietadiel od leteckých spoločností Spojeného kráľovstva a/alebo Európskej únie bez obmedzenia na prevádzkové práva na trasách medzi Spojeným kráľovstvom a Európskou úniou. [4] [6]

Ak si chcú letecké spoločnosti Európskej únie prenajať lietadlo s posádkou, môžu tak urobiť len v rámci ostatných dopravcov Únie, pričom musia splniť príslušné regulačné požiadavky. Leasing z tretej krajiny voči Európskej únii je možný po dokázaní príslušnému regulačnému orgánu, že leasing s posádkou je oprávnený na základe mimoriadnych potrieb, sezónnych kapacitných potrieb alebo prevádzkových ťažkostí. [7]

3.2. *Dopad na cestujúcich*

Dohoda o obchode a spolupráci zachováva právo leteckých dopravcov Spojeného kráľovstva a leteckých dopravcov Európskej únie lietať cez územie druhej strany bez pristátia, zastavovať na iné ako prevádzkové účely, a čo je dôležité, vykonávať lety medzi územiami oboch strán. Letecké spoločnosti Spojeného kráľovstva, Európskej únie a tým pádom cestujúci, môžu preto lietať medzi Spojeným kráľovstvom a členskými krajinami Únie tak ako predtým, vrátane následného tranzitu do tretej krajiny. Dohoda im taktiež umožňuje prepraviť cestujúcich na dva rôzne body na území druhej strany v rámci tej istej služby. Okrem udelenia týchto práv dohoda zaväzuje obe zmluvné strany jednostranne neobmedziť objem prepravy, kapacitu, frekvenciu, pravidelnosť, smerovanie, pôvod alebo cieľ leteckých dopravných služieb a typ lietadiel využívaných na tento účel leteckými dopravcami. Dohoda teda zabezpečuje spravodlivé a recipročné podmienky využívania leteckej dopravy pre obyvateľov oboch zmluvných strán, ako tomu bolo doteraz.

Zmenou, ktorú si verejnosť využívajúca leteckú dopravu môže všimnúť je, že dopravcovia zo Spojeného kráľovstva už nemôžu vykonávať služby vlastnými lietadlami na území členského štátu Európskej únie alebo medzi dvomi členskými štátmi, ako to bolo

možné doteraz. Toto pravidlo je taktiež recipročné, a teda európsky letecký dopravca taktiež nebude môcť operovať medzi dvomi bodmi Spojeného kráľovstva. Očakáva sa, že reakciou na toto obmedzenie bude zvýšená spolupráca anglických a európskych poskytovateľov (napríklad Wizz Air UK a EasyJet), aby ich značka mohla byť naďalej poskytovaná na území druhej strany, aj keď už nemôžu tieto služby vykonávať sami. Takáto spolupráca je umožnená v rámci dohôd o zdieľaní kódov medzi leteckými dopravcami Spojeného kráľovstva a Európskej únie. Letecký dopravca jednej strany môže takúto spoluprácu využiť na prepravu cestujúcich z bodu na svojom vlastnom území, do bodu na území druhej strany na svojom vlastnom lietadle, pričom cestujúci potom môžu pokračovať v ceste na základe tej istej prepravnej zmluvy do ďalšieho bodu na území druhej strany alebo mimo neho. Tento tranzitný let bude vykonaný prostredníctvom služby zdieľania kódov prevádzkovej leteckým dopravcom druhej strany. V tomto dôsledku by z pohľadu cestujúceho mala byť schopnosť letecky cestovať medzi Spojeným kráľovstvom a členskými štátmi Európskej únie do značnej miery rovnaká ako pred brexitom, až na to, že to nemusí byť možné uskutočniť tými istými dopravcami ako predtým.

Ekonomické rozdiely pre dopravcov, ktorých zasiahli štrukturálne zmeny v právnom prostredí po brexite, zatiaľ nie sú jasné a pravdepodobne sa ukážu až v priebehu času. Dohoda čiastočne pokrýva aj túto oblasť a reflektuje snahu odstrániť zbytočné narušenia cien medzi zmluvnými stranami. Je teda pravdepodobné, že cena leteckej dopravy pre cestujúcich medzi bodmi zmluvných strán dohody, nebude neprimerane narušená brexitom. [8]

Z hľadiska ochrany zákonných práv cestujúcich na náhradu škody voči dopravcom, nenastali zásadné zmeny. Pokiaľ ide o širšiu ochranu spotrebiteľa, obe zmluvné strany prostredníctvom dohody potvrdili spoločný cieľ budovania lepšieho prostredia pre cestujúcich s prekvapujúcou úrovňou spolupráce. Spojené kráľovstvo dokonca transponovalo do svojho vnútroštátneho práva nariadenia ako (EC) č. 261/2004 o zrušení nástupu na palubu alebo veľkom meškaní letu, alebo nariadenie (EC) č. 1107/2006 o právach zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou v leteckej doprave. Dohoda ďalej zadefinovala, že súvisiaca judikatúra Európskeho súdneho dvora, platná v dobe jej uzatvorenia, bude aj naďalej tvoriť súčasť práva Spojeného kráľovstva. Z praktického hľadiska bude teda zákon v oblastiach práv cestujúcich naďalej rovnaký, pokiaľ ide o leteckú dopravu v rámci Spojeného kráľovstva a Európskej únie. [8]

Priamo spojený s leteckou dopravou je aj problém nových migračných pravidiel. Cestujúci z tretej krajiny voči Európskej únii majú rovnaké podmienky vstupu do Spojeného kráľovstva, ako tomu bolo doteraz. Cestujúci z krajín Európskeho hospodárskeho priestoru a Švajčiarska od 1. januára musia na pobyt dlhší ako 90 dní disponovať cestovnými vízami a tento pobyt je ohraničený maximálnou dĺžkou 180 dní. [9]

3.3. Dopad na letecké spoločnosti

Podmienky pre kvalifikáciu ako európsky letecký dopravca zostávajú také, aké boli pred brexitom. Je to teda dopravca, ktorý je väčšinovým podielom vlastnený a účinne kontrolovaný štátnymi príslušníkmi členských štátov Európskej únie, štátov Európskeho hospodárskeho priestoru alebo Švajčiarska a je držiteľom prevádzkovej licencie vydané štátom Únie, v ktorom

má hlavné miesto podnikania. V prípade mnohých európskych dopravcov nastal problém, pretože veľká časť ich podnikov boli vo vlastníctve štátnych príslušníkov Spojeného kráľovstva a brexit znamenal zmenu pomerov vo vlastníckych štruktúrach. Leteckí dopravcovia Európskej únie museli zodpovedajúcim spôsobom upraviť svoje vlastníctvo a kontrolu, napríklad obmedzením hlasovacích práv svojich existujúcich akcionárov zo Spojeného kráľovstva, aby požiadavkám Európskej únie na vlastníctvo vyhovel.

Otázku vlastníctva a kontroly muselo riešiť viacero dopravcov, ktorým hrozila strata štatútu európskeho dopravcu. Cieľom pravidiel vlastníctva a kontroly bolo prinútiť letecké spoločnosti Európskej únie, aby prijali opatrenia zaisťujúce vlastníctvo a kontrolu v priestore Únie. Maďarská letecká spoločnosť Wizz Air, disponujúca dcérskou spoločnosťou Wizz Air UK, musela zabrániť viac ako 50% svojich bežných akcionárov hlasovať, alebo zúčastňovať sa na valných zhromaždeniach, pretože akcionári mimo Európskej únie tvorili po brexite až 80% jej vlastníctva. Rovnaký krok v snahe udržať si silné postavenie v Európe, podstúpila aj Írska spoločnosť Ryanair, s dcérskou spoločnosťou Ryanair UK, ktorá blokuje investorov z krajín mimo Európskej únie odobratím práv zúčastňovať sa, vystupovať alebo hlasovať na ktoromkoľvek valnom zhromaždení spoločnosti, kým sa pomer vo vlastníckej štruktúre neupraví. Proces znižovania mimo-európskych akcionárov podstúpila aj spoločnosť EasyJet, ktorá bola po brexite taktiež nespĺňala požiadavky Únie na vlastníctvo. Namiesto obmedzenia hlasovacích práv akcionárov, zaujala holdingová spoločnosť IAG iný prístup. Implementovala národnú vlastnícku štruktúru pre dcérsku spoločnosť Aer Lingus a uskutočnila zmeny v národnej majetkovej štruktúre spoločnosti Iberia v Španielsku. Tieto kroky IAG podniklo s cieľom zachovať hlasovacie práva investorom príslušných krajín a zároveň udržať úplné prevádzkové práva európskeho dopravcu. [10] [11]

Prístup k tomu, čo Únia považuje za leteckého dopravcu Spojeného kráľovstva, je podľa dohody liberálnejší. Pre získanie prevádzkových práv dohody, z pozície leteckého dopravcu so sídlom v Spojenom kráľovstve, sa taktiež môžu z hľadiska vlastníctva akontroly kvalifikovať štátni príslušníci členských štátov Európskej únie, štátov Európskeho hospodárskeho priestoru alebo Švajčiarska s platnou prevádzkovou licenciou získanou pred koncom prechodného obdobia. Preto sú existujúci leteckí dopravcovia Spojeného kráľovstva vlastnení alebo účinne kontrolovaní štátnymi príslušníkmi Európskej únie naďalej oprávnení využívať dohodnuté prevádzkové práva, a to bez toho, aby museli robiť akékoľvek zmeny vo svojom vlastníctve a kontrole. Rovnaký prístup bol zvolený v dohode Spojeného kráľovstva a Spojených štátov amerických, ktoré taktiež uznávajú britských dopravcov vlastnených a kontrolovaných štátnymi príslušníkmi Európskej únie. Dôvodom, prečo sú dohody v tejto otázke voči Spojenému kráľovstvu liberálnejšie, môže byť fakt, že jeden z najväčších dopravcov v krajine, British Airways, je vlastnený holdingovou spoločnosťou IAG. IAG vlastní taktiež niekoľko významných leteckých dopravcov Európskej únie a aby sa kvalifikovala ako európsky dopravca, musí dosahovať väčšinový podiel vo vlastníctve štátnych príslušníkov členskej krajiny Únie. Nastal teda konflikt záujmov a dohoda na problém reagovala liberálnejším prístupom voči existujúcim dopravcom Spojeného kráľovstva. [10]

Ďalšou oblasťou, v ktorej sa dohoda medzi Spojeným kráľovstvom a Európskou úniou nejaví recipročne, je leasing lietadiel s posádkou. Dohoda za bežných okolností povoľuje dopravcom Spojeného kráľovstva wet leasing od britských aj európskych leteckých spoločností, no dopravcom Európskej únie len wet leasing od európskych leteckých spoločností. Britské nákladné, charterové a leasingové letecké spoločnosti tvrdia, že nový režim po brexite ich znevýhodňuje, pretože dohoda umožňuje leteckým spoločnostiam Európskej únie väčšiu slobodu a flexibilitu. Výsledkom týchto jednostranných obmedzení v praxi je napríklad strata kontraktov leasingových spoločností Spojeného kráľovstva s európskymi leteckými dopravcami. [12]

Po brexite sa ukázalo ako problémové aj vykonávanie ad-hoc letov medzi Spojeným kráľovstvom a Európskou úniou. Takýto druh dopravy teraz vyžaduje povolenie, ktoré letecké spoločnosti Únie dokážu získať rýchlejšie ako britskí dopravcovia, a preto získavajú viac obchodov. „*Kým CAA vydá európskemu dopravcovi povolenie do niekoľkých hodín, európskym regulátorom to trvá aj 2 či 3 dni,*“ vyjadril svoje znepokojenie Andrew Green, výkonný riaditeľ spoločnosti Jota. Takéto obštrukcie zo strany Európskej únie môžu byť likvidačné pre letecké spoločnosti zaoberajúce sa časovo senzitívnou prepravou automobilového, či farmaceutického odvetvia. Dopad môžu pocítiť aj malé letecké spoločnosti Spojeného kráľovstva, ktoré poskytujú nepravidelnú leteckú osobnú a nákladnú dopravu. Letecké spoločnosti, ako Titan Airways, Jota Aviation, Loganair, CargoLogicAir a Air Tanker plánujú kampaň, ktorá bude vyžadovať recipročné práva pre letecké spoločnosti Spojeného kráľovstva. [12]

3.4. Dopad na Jednotné európske nebo

Riadenie letovej prevádzky v Európe je v súčasnosti v zložitej pozícii, pretože sa len veľmi obtiažne vyrovnáva s rastúcou leteckou prevádzkou nad kontinentom. Faktory, ktoré majú na vysporiadanie sa problémom najväčší dopad, sú fragmentácia vzdušného priestoru, riadenia letovej prevádzky a tým pádom neefektívnosť systému. Aby bolo možné vyrovnáť sa s pokračujúcim rastom letovej prevádzky, je nutná dokonalejšia harmonizácia systému a vyššia úroveň kooperácie zúčastnených strán.

Očakávalo sa, že odpoveďou na fragmentáciu európskeho vzdušného priestoru bude implementácia funkčných blokov vzdušného priestoru (FAB), definovaná v legislatívnom balíku SES 2. Dlhý a oneskorený proces uplatňovania FAB, ako aj rozdielny technický vývoj medzi blokmi a dokonca aj medzi krajinami v rámci jedného bloku sa časom ukázali ako problematické a požadované výsledky sa nedostavili. Iniciatíva stále neposkytuje jednotný vzdušný priestor na základe prevádzkových potrieb. Výsledkom sú napríklad vynútené predĺženia trás a meškania, čo vedie k finančným stratám, ale aj k škodlivým dopadom na životné prostredie. [13]

Nedostatok spolupráce medzi členskými štátmi obmedzuje výhody, ktoré koncept jednotného európskeho neba môže priniesť. Nedostatok spolupráce taktiež značne spomalil a oneskoril proces reformy európskeho vzdušného priestoru v rámci SES. Súčasný stav je pravdepodobne výsledkom rôznych záujmov a priorít, ktoré zainteresované strany programu jednotlivito presadzovali. Paradoxom tejto problematiky je práve brexit. Pri problémoch fragmentovaného vzdušného priestoru,

nedostatočnej spolupráce a rôznych prioritách zúčastnených strán, sa vystúpenie Spojeného kráľovstva z Európskej únie a tým aj z programu SES, môže javiť ako začiatok konca. Opak je však pravdou a s témou brexitu prišiel v septembri 2020 návrh Európskej komisie na aktualizáciu starnúceho systému riadenia letovej prevádzky v Európskej únii. Dôvodom, prečo tento návrh prichádza práve v čase brexitu, je koniec sporu o Gibraltár. [13]

Dlhodobý diplomatický spor o britské zámorské územie medzi Spojeným kráľovstvom a Španielskom sa do značnej miery odzrkadlil na vývoji SES. Gibraltár bol sporným územím, ktoré Spojené kráľovstvo ovládalo niekoľko storočí. Španielsko tieto nároky Spojeného kráľovstva bojkotovalo vylúčením Gibraltáru z celoeurópskych deregulačných iniciatív programu SES, čím znemožnilo priame letecké väzby z Gibraltáru na zvyšok Európskej únie, okrem Spojeného kráľovstva. Prebiehajúci spor medzi Španielskom a Spojeným kráľovstvom o zvrchovanosť nad Gibraltárom a miestnym, strategicky umiestneným letiskom, blokoval rokovania o prepracovanom znení SES 2+. Otázkou bolo, či by sa nová legislatíva mala vzťahovať na gibraltárske letisko alebo nie. Zdanlivo neriešiteľný spor, s ktorým sa dlhé roky nepohlo žiadnym smerom, sa stal znovu aktuálnym s príchodom brexitu. Španielsko sa v súvislosti s brexitom rozhodlo vetovať akúkoľvek dohodu Spojeného kráľovstva s Európskou úniou, pretože tá by sa automaticky vzťahovala aj na sporné územie Gibraltáru, ktoré Spojené kráľovstvo považovalo za svoje. Španielsko argumentovalo tým, že akákoľvek dohoda, ktorá by zahŕňala Gibraltár, by musela byť schválená španielskou vládou. Prvý krát do sporu vstúpila aj samotná Európska únia, ktorá podporila stanovisko Španielska a tým postavila Spojené kráľovstvo pred voľbu, ktorou sa definitívne vyriešil tento dlhodobý diplomatický spor. Preto teraz, keď Spojené kráľovstvo už nie je členom Európskej únie a spor o zvrchovanosť nijako nenarúša rokovania o aktualizáciách SES, je možné zahájiť proces reformy európskeho vzdušného priestoru. Plánované technologické zlepšenia sľubujú značný potenciál na optimalizáciu európskeho vzdušného priestoru v rámci technologického programu SESAR. Aj napriek tomu, že Spojené kráľovstvo už nie je členom SES a opustilo aj systém funkčných blokov vzdušného priestoru, dohoda mu umožňuje zúčastňovať sa na programe technologického výskumu a vývoja pre jednotné európske nebo, SESAR. [14] [15]

Záver

Spojené kráľovstvo, ktoré bolo členom Európskeho spoločenstva a neskôr aj členským štátom Európskej únie, po 47 rokoch opustilo toto integračné zoskupenie. Počas pôsobenia Spojeného kráľovstva ako členského štátu, sa konali dokopy dve referendá o otázke jeho členstva. Prvé referendum sa uskutočnilo 5. júna 1975, výsledkom ktorého bolo zotrvanie v Európskom spoločenstve. O vystúpení krajiny z Únie rozhodlo druhé referendum 23. júna 2016, v ktorom väčšina občanov krajiny hlasovala za vystúpenie a následne bol zahájený proces, taktiež nazývaný brexit. Výsledok referenda otriasol nielen Spojeným kráľovstvom a Európskou úniou, no zasiahol aj globálne menové a akciové trhy.

Spojené kráľovstvo sa radí ku krajinám s najväčšími leteckými sieťami a leteckým priemyslom. Keďže sektor leteckej dopravy je jedným z najsenzitívnejších odvetví na ekonomické výkyvy, referendum okamžite negatívne zasiahlo akcie najväčších britských leteckých dopravcov. Nasledujúci vývoj vzťahov s partnerskými krajinami a rozsah škôd, ktoré brexit mohol

spôsobiť, neboli úplne jasné ani 31. januára 2020, kedy oficiálne Spojené kráľovstvo vystúpilo z Európskej únie. Krátko na to, ako sa uskutočnilo referendum, Spojené kráľovstvo započalo rokovania s krajinami vonkajšieho trhu na tému bilaterálnych dohôd, ktoré mali nahradiť tie, jednotne využívané všetkými členskými štátmi Európskej únie. Medzi týmito dohodami boli aj dohody o leteckej doprave s krajinami ako Spojené štáty americké alebo Kanada, ktoré sú zásadné pre ďalšie fungovanie leteckej dopravy Spojeného kráľovstva. Pre britských dopravcov najdôležitejšia a najočakávanejšia dohoda s vnútorným trhom Európskej únie však neprišla ani po oficiálnom vystúpení krajiny z Únie a rokovania o jej znení nenachádzali spoločný konsenzus.

Spojené kráľovstvo 1. februára 2020 vstúpilo do prechodnej, 11 mesačnej fázy, počas ktorej aj naďalej plnilo záväzky voči Európskej únii a pripravovalo legislatívu krajiny na samostatné fungovanie. Právo Európskej únie uplatniteľné na letectvo plnilo dlhé roky v Spojenom kráľovstve nesmierne dôležitú úlohu a vďaka nemu mali dopravcovia prístup na jednotný trh pozostávajúci z členských štátov Európskeho hospodárskeho priestoru. Pre zložitosť nahradenia tak komplexného súboru práv, ktoré umožňovalo nadštandardné väzby na dôležitý európsky trh, Spojené kráľovstvo väčšinu smerníc a nariadení Európskej únie týkajúcich sa leteckej dopravy, transponovalo do svojho vnútroštátneho práva. Spojené kráľovstvo od 1. januára 2021 nie je viazané žiadnou nasledujúcou európskou legislatívou, no aj naďalej využíva tú, ktorá platila ku koncu roku 2020.

Očakávaná dohoda o obchode a spolupráci medzi Spojeným kráľovstvom a Európskou úniou, ktorá definuje vzájomné obchodno-právne vzťahy medzi stranami dohody, bola podpísaná len 7 dní pred koncom prechodného obdobia. V prípade, že by táto dohoda nevznikla, naplnil by sa scenár „tvrdého brexitu“, v ktorom by obchodno-právne vzťahy medzi Spojeným kráľovstvom a Európskou úniou boli definované pohotovostnými právnymi predpismi. Tie boli zverejnené v marci 2019 a obsahovali len strohý právny rámec pre zabezpečenie základnej konektivity medzi zastúpenými stranami. Nová dohoda medzi Spojeným kráľovstvom a Európskou úniou obsahuje aj dezignácie pre leteckú dopravu, ktoré si zmluvné strany navzájom udelili. Väčšina dezignácií a slobôd leteckej dopravy bola udelená obom zmluvnými stranami recipročne. Sú však aj oblasti, ktoré určujú prísnejšie podmienky pre jednu zmluvnú stranu a leteckí dopravcovia požadujú nápravu v podobe rovnoprávnosti pre dopravcov oboch zmluvných strán. Samotná dohoda vytvárala dojem mierne vyššej flexibility udelenej Spojenému kráľovstvu, no prvé mesiace využívania dohody ukázali, že opak je pravdou. Spornými aspektami dohody sú podľa dopravcov hlavne oblasti prenájmu lietadla s posádkou a podmienky vlastníctva a kontroly, požadované pre udelenie prevádzkových práv medzi územiaми oboch strán. Potreba, aby niektoré letecké spoločnosti z Európskej únie blokovali, alebo zrušili práva akcionárov z krajín mimo Únie, je negatívnym dôsledkom v oblasti vlastníctva a kontroly. Znižuje to príťažlivosť pre investorov s podielmi v leteckých spoločnostiach v dobe, ktorá dostala letecký priemysel na dlhodobé minimum. Nerecipročne zasiahla dohoda aj leasingové spoločnosti Spojeného kráľovstva, od ktorých si už európsky dopravca viac nespájať lietadlo s posádkou, pokiaľ takáto požiadavka nevznikla na základe mimoriadnych potrieb, sezónnych kapacitných potrieb alebo prevádzkových ťažkostí. Britskí leteckí dopravcovia taktiež negatívne vnímajú časový rozdiel v schvaľovaní ad-hoc letov, na

základe čoho tvrdia, že strácajú kontrakty a konkurencieschopnosť voči dopravcom Európskej únie. Tieto problémy sú a aj naďalej budú adresované príslušným autoritám, ktoré by mali dojednať rovnaké podmienky pre leteckých dopravcov oboch strán. Tento krok je dôležitý hlavne z hľadiska odbúrania reštrikcií vstupu na trh, ktoré v prípade stavania obchodných bariér môžu nakoniec negatívne ovplyvniť obe strany dohody.

Napriek tomu, že brexit bol krok mimo trend liberalizácie leteckej dopravy, ktorý je vo svete pozorovateľný posledné desiatky rokov, je možné, že práve tento akt vyrieši dlhoročný problém európskeho programu Jednotné európske nebo. Spolu s vystúpením z Európskej únie sa Spojené kráľovstvo vzdalo aj nárokov zahrnutia Gibraltáru do znenia dohôd o brexite a námorské územie Spojeného kráľovstva, kvôli ktorému krajina viedla dlhoročný spor so Španielskom, po brexite vstúpilo do Shengenského priestoru Európskej únie pod záštitou Španielska. Hájenie vlastných záujmov v tomto spore v minulosti nepriaznivo vplývalo hlavne na rozvoj regulačnej činnosti v oblasti zjednocovania a riadenia európskeho vzdušného priestoru.

Vo všeobecnosti, časť dohody o obchode a spolupráci, zaoberajúca sa leteckou dopravou medzi Spojeným kráľovstvom a Európskou úniou, vytvorila lepšie trhové prostredie, ako by tomu bolo v prípade „tvrdého brexitu“. Obe strany dohody udržali vysokú úroveň liberálnych vzťahov, no pri porovnaní správnym rámcom fungujúcim pred odčlenením sa Spojeného kráľovstva od Európskej únie, je brexit pre britských leteckých dopravcov krokom späť. Znižovanie úrovne liberálnych vzťahov je v 21. storočí pre vyspelé krajiny ako Spojené kráľovstvo nezvyčajne anežiaduce pre rast lokálneho trhu. Globalizácia, ktorá poháňa vpred celosvetovú ekonomiku, má najbližšie desaťročia potenciál utužovať vzťahy medzi regionálnymi hospodárskymi komplexmi, preto je možné, že Spojené kráľovstvo opäť začne budovať novú formu ekonomického združenia. Otázkou ale zostáva, s kým?

Referencie

- [1] N. Walker, "Brexit timeline: events leading to the UK's exit from the European Union", mar. 2021, Cit: mar. 02, 2021. [Online]. Available at: <https://commonslibrary.parliament.uk/research-briefings/cbp-7960/>.
- [2] "Airline regulation – what you need to know with Brexit approaching? | Global law firm | Norton Rose Fulbright", <https://www.nortonrosefulbright.com/en-af/knowledge/publications/imported/2018/07/18/05>. <https://www.nortonrosefulbright.com/en-af/knowledge/publications/e31eb55d/airline-regulation--what-you-need-to-know-with-brexit-approaching> (cit máj. 10, 2021).
- [3] A. Brezonakova a B. Badánik, "(PDF) LOOKING BEYOND THE BREXIT IN AVIATION". https://www.researchgate.net/publication/323279877_LOOKING_BEYOND_THE_BREXIT_IN_AVIATION (cit máj. 11, 2021).

- [4] D. P.-T. Payne a J. Lin, "Aviation update: UK-EU Trade Agreement and what it means for aviation post-Brexit | Lexology". <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=acf0136b-9646-47ea-8be2-403bc97c6b0a> (cit mar. 02, 2021).
- [5] "The EU-UK Trade and Cooperation Agreement", *European Commission - European Commission*. https://ec.europa.eu/info/relations-united-kingdom/eu-uk-trade-and-cooperation-agreement_en (cit mar. 02, 2021).
- [6] "EUR-Lex - 22020A1231(01) - EN - EUR-Lex". https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2020.444.01.0014.01.ENG (cit mar. 04, 2021).
- [7] "The UK / EU trade deal: Aviation". <https://www.shlegal.com/insights/the-uk-eu-trade-deal-aviation?08032021130227> (cit mar. 09, 2021).
- [8] "The EU-UK Trade and Cooperation Agreement", *European Commission - European Commission*. https://ec.europa.eu/info/relations-united-kingdom/eu-uk-trade-and-cooperation-agreement_en (cit mar. 02, 2021).
- [9] "Entering the UK - GOV.UK". <https://www.gov.uk/uk-border-control/print> (cit máj. 19, 2021).
- [10] "Brexit and aviation: all's well that ends. Well, almost... | CAPA". <https://centreforaviation.com/analysis/reports/brexit-and-aviation-alls-well-that-ends-well-almost-548205> (cit máj. 22, 2021).
- [11] "Ryanair and Wizz Air to remove voting rights from UK investors", *the Guardian*, dec. 29, 2020. <http://www.theguardian.com/business/2020/dec/29/ryanair-and-wizz-air-to-remove-voting-rights-from-uk-investors> (cit máj. 22, 2021).
- [12] "UK airlines warn of job losses as they lose business to Brexit", *the Guardian*, feb. 14, 2021. <http://www.theguardian.com/business/2021/feb/14/uk-airlines-warn-of-job-losses-as-they-lose-business-to-brexit> (cit máj. 22, 2021).
- [13] A. Motyka, E. T. Njoya, A. Motyka, a E. T. Njoya, "Single European Sky: The progress so Far", *Journal of Aerospace Technology and Management*, roč. 12, 2020, doi: [10.5028/jatm.v12.1175](https://doi.org/10.5028/jatm.v12.1175).
- [14] J. Valero, "EU-27 hands Spain veto over Gibraltar's Brexit deal", *www.euractiv.com*, mar. 31, 2017. <https://www.euractiv.com/section/uk-europe/news/eu-27-hands-spain-veto-over-gibraltars-brexit-deal/> (cit máj. 22, 2021).
- [15] S. Morgan, "Corona-crisis and Brexit boost EU air traffic reform hopes", *www.euractiv.com*, sep. 22, 2020. <https://www.euractiv.com/section/aviation/news/corona-crisis-and-brexit-boost-eu-air-traffic-reform-hopes/> (cit máj. 22, 2021).