

STATE AID TO AIRPORTS AS A PROBLEM OF COMPETITION IN THE EU

ŠTÁTNA POMOC LETISKÁM AKO PROBLÉM HOSPODÁRSKEJ SÚŤAŽE EÚ

Stanislava Furčáková
Air Transport Department
University of Žilina
Univerzitná 8215/1
010 26 Žilina
s.furcakova@gmail.com

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

Abstract

The paper deals with the issues of state aid to airports in the context of pandemic and competition in the European Union. Covering the current pandemic, the paper brings findings on the number of state aid cases, forms of state aids, chronology of state aids, and the time duration between the notification and the decision of European Commission. In the conclusions, old member states of the European Union are compared with newer member states in this regard. As it shows that European Commission understands current aviation situation and approves measures notified by the Member states of Union.

Keywords

state aid, airports, COVID-19, European Commission, legislation framework, pandemic

1. Úvod

Téma štátnych pomoci v oblasti leteckej dopravy Európskej únie bola zaujímavá a aktuálna už pred pandémiou, najmä z hľadiska vytvorenia nových pravidiel štátnej pomoci. Po vypuknutí krízy a poskytovaní pomoci zo strany štátov viacerým odvetviami je ešte aktuálnejšia.

Pandémia ovplyvnila celosvetové dianie, ovplyvnila každodenný život a ochromila odvetvie leteckej dopravy. Podniky, ktoré boli pred pandémiou schopné samofinancovania, dnes čelia finančným ťažkostiam. Európska komisia preto umožnila členským štátom poskytnúť podnikom pomoc v rôznych formách na základe dočasného rámca štátnej pomoci.

Článok je zameraný na analýzu legislatívneho rámca štátnej pomoci v odvetví leteckej dopravy, najmä na letiská. Ďalej sa článok venuje analýze štátnej pomoci pre vypuknutím štátnej pomoci a najmä na analýzu štátnej pomoci v období koronakrízy.

2. Stručný prehľad rámca pre štátnu pomoc

Štátna pomoc je definovaná ako konanie orgánu na vnútroštátnej, regionálnej alebo lokálnej úrovni s využitím verejných zdrojov v prospech určitých podnikov alebo výroby určitého tovaru. Podnik, ktorému je poskytnutá určitá forma štátnej pomoci v súlade s platnými pravidlami. Štátna pomoc – verejné financovanie, ktorá nie je poskytnutá v súlade s pravidlami, môže viesť k narušeniu hospodárskej súťaže.

Štátne financovanie letísk, ktoré bolo bežné pred vytvorením jednotného európskeho trhu, nebolo zo strany Európskej Komisie vnímané ako narušenie trhu. Po završení liberalizácie v roku 1997 boli pravidlá pre verejné financovanie letísk minimálne. Členské štáty únie využili nedokonalosť pravidiel

financovania a Európska Komisia ako odpoveď na danú situáciu vytvorila pravidlá pre financovanie letísk vo forme *Usmernenia Spoločenstva týkajúce sa financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk 2005/C 312/01*. Po určitom čase, kedy boli pravidlá súčasťou praxe a po verejnej konzultácii, vytvorila Európska Komisia nové pravidlá štátnej pomoci pre letiská, ktoré lepšie odpovedali novej situácii na trhu - *Nariadenie EÚ č. 651/2014 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 107 a 108 zmluvy a Usmernenie štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti 2014/C 99/03 – Oznámenie komisie*. V roku 2017 Európska Komisia prostredníctvom *Nariadenia Komisie EÚ 2017/1084* udelila výnimku pre letiská s ročným objemom dopravy do 200 000 cestujúcich. [1, 2, 3]

Situácia na trhu sa mení a preto sa Európska Komisia rozhodla aktualizovať pravidlá štátnej pomoci v odvetví leteckej dopravy. V roku 2019 otvorila verejnú konzultáciu k aktuálnym pravidlám. V tejto konzultácii sa mali možnosť vyjadriť členské štáty, letiská, leteckí dopravcovia a iné subjekty, ktoré sú zahrnuté v procesoch poskytovania štátnej pomoci letiskám. Najčastejšie pripomienky subjektov sú:

- zložitnosť pravidiel, ktoré sú tvorené viacerými dokumentmi;
- celková dĺžka procesu žiadosti a nákladnosť procesu najmä pri malých regionálnych letiskách;
- nedostatočná definícia určitých oblastí – napr. financovanie neindustriálnych činností;
- investície do ochrany životného prostredia;

- kategorizácia letísk – nové možnosti kategorizácie s ohľadom aj na iné parametre ako ročný objem dopravy a zohľadnenie sezónnych výkyvov;
- zmena maximálnej intenzity investičnej pomoci pre letiská s ročným objemom dopravy do 1 mil. pasažierov;
- pravidlá investičnej pomoci do pozemnej infraštruktúry letísk;
- dĺžka prechodného obdobia, ktorá nemusí byť dostatočná, pretože mnohé letiská nebudú schopné samofinancovania;
- definícia spádovej oblasti, ktorá nie je dostatočná a je v rozpore s Nariadením 1008/2008. [4, 5]

2.1. Štátna pomoc v kontexte koronakrízy

Celosvetová pandémia ovplyvnila celý svet – boli zavedené opatrenia na zníženie šírenia vírusu COVID-19, ktoré ovplyvnili celkovú ekonomickú situáciu. Európska Komisia v *Oznámení Komisie: Koordinovaná hospodárska reakcia na vypuknutie nákazy COVID-19* uviedla, že medzinárodný aj európsky sektor leteckej dopravy bol výrazne zasiahnutý. V danom dokumente boli stanovené podmienky poskytovania štátnej pomoci, nutnosti notifikácie štátnej pomoci Komisii a možné formy štátnej pomoci nie len pre odvetvie leteckej dopravy. Členské štáty začali notifikovať a poskytovať štátne pomoci v rôznych formách, ktoré sa Komisia prostredníctvom *Oznámenia Komisie: Dočasný právny rámec pre opatrenia štátnej pomoci na podporu hospodárstva v súčasnej situácii spôsobenej nákazou COVID-19* snažila dosiahnuť rovnaké podmienky pre všetky štáty, aby zabránila súťaženiu v poskytovaní štátnych pomoci. [6, 7]

3. Prípadové štúdie

Štátna pomoc v odvetví leteckej dopravy môže spôsobiť narušenie hospodárskej súťaže, no v niektorých prípadoch poskytnutie pomoci prináša výhody pre určitý región alebo je potrebné ju poskytnúť pre zachovanie spojenia určitého regiónu. Komisia preto posudzuje každý prípad samostatne a dôkladne skúma dopady poskytnutej štátnej pomoci na hospodársku súťaž. Prípadové štúdie sú vypracované na základe databázy Európskej Komisie o štátnych pomociach.

Financovanie z verejných zdrojov – teda poskytovanie štátnej pomoci je problémom, ktorý môže narušovať hospodársku súťaž v rámci vnútorného trhu Európskej únie. No na trhu môže dochádzať k deformáciám, ktoré môžu byť štátnymi kompenzované. V Zmluve o fungovaní Európskej únie sú definované situácie, kedy je štátna pomoc zlučiteľná s vnútorným trhom v článku 107 ods. 2 písmeno a – c a článku 107 ods. 3 písmeno a – e. [8]

3.1. Štátna pomoc notifikovaná pred koronakrízou

Štátne pomoci v odvetví leteckej dopravy poskytované v období pred vypuknutím pandémie vírusu COVID-19 sa primárne notifikujú na základe pravidiel z roku 2014 a na základe týchto pravidiel sú posudzované Komisiou. Počet prípadov, ktoré boli notifikované podľa týchto pravidiel alebo boli posudzované podľa týchto pravidiel je 105. Databáza štátnej pomoci okrem notifikovaných prípadov štátnej pomoci obsahuje aj sťažnosti spojené s údajnou štátnou pomocou.

Niektoré z týchto prípadov boli notifikované ešte pred prijatím týchto pravidiel, no neskôr boli na základe týchto pravidiel posudzované. Komisia po posúdení jednotlivých prípadov konštatovala, že určité opatrenie je štátna pomoc zlučiteľná s vnútorným trhom, dané opatrenie nie je štátnou pomocou alebo započala formálne vyšetrovanie. Ak notifikovaný prípad obsahoval viacero opatrení, Komisia vydala viacero rozhodnutí.

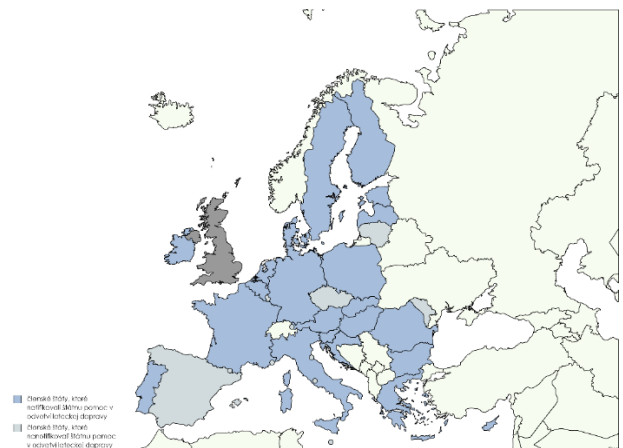
Členské štáty zvyčajne v danom období notifikovali schémy pomoci, pomoci ad hoc ale aj individuálne pomoci. Celkové rozdelenie je takmer proporčné, no najviac bolo notifikovaných prípadov ad hoc pomoci, nasledované individuálnou pomocou a schémami pomoci. [9]

Tabuľka 1: Rozdelenie typov štátnych pomoci v období pred koronakrízou. Zdroj: Autori.

Štátna pomoc	
ad hoc	42
individuálna	36
schéma pomoci	27

3.2. Štátna pomoc notifikovaná v súvislosti s koronakrízou

Kríza spôsobená pandemiou vírusu COVID-19 spôsobila ekonomické straty, ktoré je možné na základe pravidiel kompenzovať. Členské štáty mohli v rámci opatrení notifikovať celonárodné opatrenia, opatrenia pre jednotlivé sektory alebo štátnu pomoc pre jednotlivé subjekty. Na základe databázy Komisie o štátnych pomociach bolo notifikovaných 59 prípadov štátnej pomoci v odvetví leteckej dopravy v kontexte koronakrízy počas sledovaného obdobia. [10, 11]

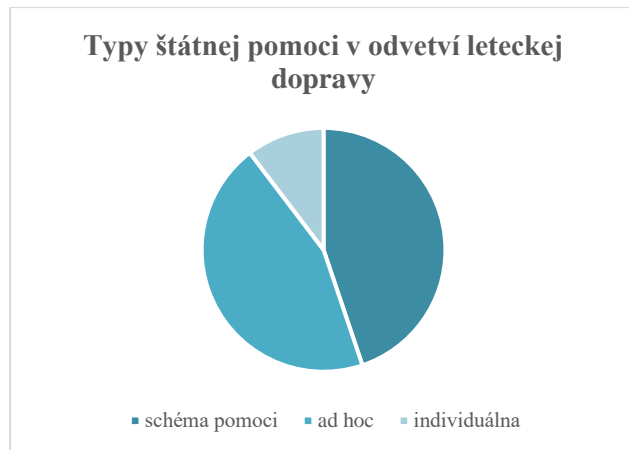


Obrázok 1: Členské štáty, ktoré notifikovali štátnu pomoc v odvetví leteckej dopravy v kontexte koronakrízy. Zdroj: Autori.

Štátnu pomoc v odvetví leteckej dopravy notifikovali takmer všetky členské štáty Európskej únie. Na Obrázku 1 sú zobrazené členské štáty, ktoré notifikovali štátnu pomoc. Štáty, ktoré nenotifikovali štátnu pomoc v odvetví leteckej dopravy sú Česko, Litva, Malta a Španielsko. Tieto štáty mohli notifikovať všeobecnú štátnu pomoc, ktorá sa uplatňuje aj na odvetvie leteckej dopravy.

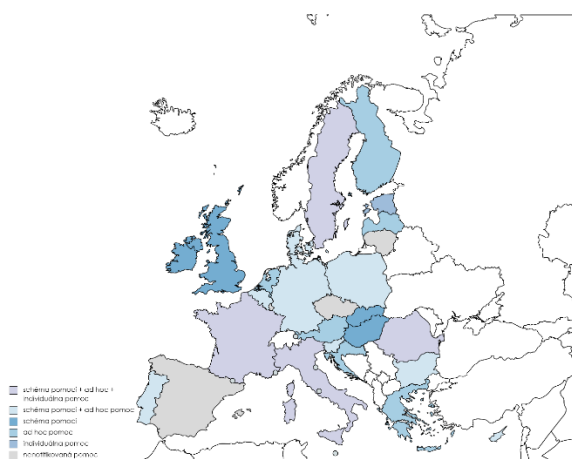
Členské štáty najčastejšie notifikovali štátnu pomoc leteckým dopravcom – v 34 prípadoch, v 16 prípadoch išlo o štátnu pomoc letiskám, 8 prípadov bolo spojených s celkovým odvetvím leteckej dopravy a jeden prípad štátnej pomoci

handlingovej spoločnosti a jeden prípad štátnej pomoci poskytovateľovi leteckých navigačných služieb. [10, 11]



Graf 1: Typy štátnej pomoci v odvetví leteckej dopravy v kontexte koronakrízy. Zdroj: Autori.

Pri porovnaní jednotlivých typov štátnych v období koronakrízy (Graf) bolo notifikovaných najviac schém štátnych pomoci, porovnateľne bolo notifikovaných ad hoc prípadov a najmenej individuálnych prihlášok. [10, 11]



Obrázok 2: Rozdelenie členských štátov na základe notifikovaných typov štátnych pomoci v kontexte koronakrízy. Zdroj: Autori.

Notifikovaná pomoc v jednotlivých štátoch mala rôznu intenzitu. Na základe databázy Európskej Komisie je možné identifikovať rôzne kombinácie typov pomoci (Obrázok):

- Schéma pomoci + ad hoc pomoc + individuálna pomoc bola poskytnutá najmä staršími členskými štátmi – Švédsko, Francúzsko, Taliansko a jedným novším štátom - Rumunskom;
- schéma pomoci + ad hoc pomoc bola notifikovaná v rovnakom počte staršími (Belgicko, Portugalsko, Nemecko, Dánsko) a novšími členskými štátmi (Bulharsko, Cyprus, Poľsko, Slovinsko);
- schéma pomoci bola notifikovaná rovnakým počtom starších a novších členských štátov – Veľká Británia, Írsko spolu s Maďarskom a Slovenskom;

- ad hoc pomoc bola notifikovaná štyrmi staršími (Fínsko, Holandsko, Rakúsko, Grécko) a dvomi novšími členskými štátmi (Lotyšsko a Chorvátsko);
- individuálna pomoc bola notifikovaná Estónskom.

Časová os notifikácie štátnej pomoci letiskám je zobrazená na Obrázku 3. Staršie členské štáty (na Obrázku zvýraznené) notifikovali najmä schémy pomoci. Výnimkou je Taliansko, ktoré notifikovalo individuálnu pomoc letiskám Toscana – Pisa a Florencia. Novšie členské štáty notifikovali schémy pomoci, ad hoc pomoci a aj individuálnu pomoc.

Letiská patria do infraštruktúrneho stupňa leteckej dopravy. Sú poskytovateľmi potrebnej infraštruktúry a teda na území štátu sa ich môže nachádzať niekoľko. Preto väčšina štátov notifikovala najmä schémy pomoci, aby tak prostredníctvom jedného notifikované prípadu poskytli pomoc viacerým subjektom. Schémy pomoci boli notifikované najmä staršími členskými, novšie členské štáty notifikovali schémy pomoci, ale aj jednotlivé pomoci. Novšie členské štáty teda neposkytovali komplexnú pomoc, čo môže súvisieť s infraštruktúrou letísk alebo s menšími skúsenosťami s notifikáciou štátnej pomoci. [10, 11]

Dátum notifikácie

24.3.2020	28.4.2020	11.6.2020	22.6.2020	20.7.2020	24.7.2020
Belgicko Walon airports	Rumunsko Timisoara Airport	Nemecko letiská	Lotyšsko Medzinárodné letisko v Ríge	Bulharsko letiská Burgas a Varna	Dánsko letiská a leteckí dopravcovia
31.7.2020	6.8.2020	25.8.2020	18.9.2020	8.10.2020	14.10.2020
Poľsko letiská	Belgicko Flemish airports	Veľká Británia škótske letiská	Rumunsko regionálne letiská	Cyprus letiská Hermes	Poľsko letiská
27.10.2020	13.11.2020	23.11.2020	4.12.2020	18.12.2020	
Slovensko letiská	Taliansko Letisko Toscana	Írsko letiská	Slovinsko Fraport	Dánsko prevádzková pomoc menším regionálnym letiskám	

Obrázok 3: Časová os notifikácie štátnych pomoci letiskám jednotlivými členskými štátmi v kontexte koronakrízy. Zdroj: Autori.

V prvých mesiacoch vypuknutia krízy notifikovali členské štáty najmä štátnu pomoc leteckým dopravcom. Letiská sú subjektmi, ktoré sú v porovnaní s leteckými dopravcami menej náchylné subjekty na zmeny v rámci daného odvetvia – zníženie objemu prevádzky. Toto môže byť jeden z dôvodov neskoršej notifikácie štátnej pomoci letiskám v porovnaní s notifikáciou štátnej pomoci leteckým dopravcom.

Prvými štátmi, ktoré notifikovali štátnu pomoc letiskám sú Belgicko, ktoré túto pomoc notifikovalo v mesiaci marec 2020, a Rumunsko, ktoré ju notifikovalo v apríli 2020. Ďalšia notifikovaná štátna pomoc letiskám bola až v júni 2020, teda tri mesiace od rozšírenia vírusu COVID-19. V priebehu sledovaného obdobia boli štátne pomoci letiskám notifikované súbežne staršími aj novšími členskými štátmi.

Okrem notifikácie je dôležitou súčasťou procesu schvaľovania štátnej pomoci aj rozhodnutie Komisie (Obrázok). K rozhodnutiu Komisie sa viaže dátum rozhodnutia a teda aj čas medzi dátumom notifikácie a dátumom rozhodnutia. V prvých notifikovaných prípadoch je zachované aj poradie, rozdiely v poradí je možné pozorovať až neskôr. Na základe porovnania časovej osi je možné tvrdiť, že Európska Komisia sa snažila prípady schvaľovať v rovnakom poradí v akom boli notifikované.

Priemerná dĺžka rozhodovacieho procesu v kontexte koronakrízy je 57 dní. [10, 11]

Dátum rozhodnutia					
11.4.2020	5.8.2020	11.8.2020	14.8.2020	3.9.2020	28.9.2020
Belgicko Waloni airports	Rumunsko Timisoara Airport	Nemecko letiská	Bulharsko letiská Burgas a Varna	Dánsko letiská a leteckí dopravcovia	Poľsko letiská
29.9.2020	26.10.2020	17.11.2020	23.11.2020	2.12.2020	22.12.2020
Belgicko Flemish airports	Poľsko letiská	Cyprus letiská Hermes	Rumunsko regionálne letiská	Veľká Británia škótske letiská	Slovensko letiská
	1.2.2021	23.2.2021	1.3.2021	8.3.2021	
	Slovensko Fraport	Írsko letiská	Taliansko Letisko Toscana	Lotyšsko Medzinárodné letisko v Ríge	

Obrázok 4: Časová os rozhodnutí Komisie o štátnych pomociach letiskám v kontexte koronakrízy. Zdroj: Autori.

4. Konfrontácia zistení

Pohľad na štátnu pomoc sa počas rokov menil, v určitých obdobiach bolo verejné financovanie vnímané ako bežná prax, inokedy ako výnimočná situácia. Pred zjednotením európskeho trhu nebolo verejné financovanie upravované na európskej úrovni a štáty mohli dotovať subjekty na základe ich možností. Po vytvorení jednotného trhu, boli nastavené určité pravidlá, ktoré boli niekoľkokrát upravované tak, aby odpovedali situácií na trhu. Zo strany Komisie má byť štátna pomoc udeľovaná len v určitých situáciách a v súlade s platnými pravidlami. Okrem notifikovaných štátnych pomoci, môžu členské štáty poskytnúť aj nenotifikovanú pomoc subjektom, ktorým verejné financovanie neprinesie výhodu a nenaruší hospodársku súťaž medzi subjektmi v danom odvetví.

Pred vypuknutím pandémie vírusu COVID-19 otvorila Komisia verejnú konzultáciu k súčasným pravidlám poskytovania štátnej pomoci letiskám a leteckým dopravcom vydaním v roku 2014 a roku 2017. Verejná konzultácia má priniesť pohľad subjektov zapojených do procesov poskytovania štátnych pomoci. Pripomienky subjektov by mohla Komisia využiť pri vypracovávaní nového právneho rámca.

Od roku 2014, kedy vstúpili do platnosti súčasné pravidlá štátnej pomoci v odvetví leteckej dopravy obsahuje databáza 105 prípadov, ktoré nie sú notifikované v súvislosti s pandemiou vírusu COVID-19. V sledovanom období koronakrízy bolo notifikovaných 59 prípadov štátnej pomoci v odvetví leteckej dopravy.

Pri porovnaní počtu prípadov je zrejmé, že odvetvie leteckej dopravy bolo zasiahnuté vypuknutím pandémie vírusu COVID-19. Počas krátkeho obdobia pandémie členské štáty notifikovali viac ako polovicu prípadov štátnych pomoci v období pred krízou. Jednotlivé členské štáty sa snažia podporiť ako letiská, tak aj leteckých dopravcov, ktorí trpia nedostatkom likvidity ako mnoho iných subjektov.

Komisia rozumie situácií, ktorú pandémia priniesla. Obmedzenie pohybu obyvateľov členských štátov v rámci únie alebo medzi tretími krajinami, spôsobilo prepad v leteckej doprave a stratu výnosov. Aj toto potvrdzuje to, že letiská čelia situácií aká tu ešte nebola a zahrnuté subjekty majú záujem o záchranu infraštruktúry. Otázkou však zostáva aký bude prístup po ukončení pandémie a následne aký prístup zvolí Komisia pri reštrukturalizácii. Štátne pomoci, ktoré sú poskytnuté podľa dočasného právneho rámca nemajú slúžiť na reštrukturalizáciu infraštruktúry po pandémii. V súčasnosti je cieľom Komisie

zachovanie letiskovej infraštruktúry a leteckých dopravcov, aby bolo zachované letecké spojenie.

Priemerný rozhodovací čas Komisie prípadov, ktoré boli notifikované pred krízou je 474, 48 dňa. Toto dokazuje, že podávanie žiadostí a schvaľovací proces súvisiaci s poskytovaním štátnych pomoci je momentálne administratívne náročný. Rovnako to potvrdzuje, že Komisia v niektorých prípadoch potrebuje dlhší čas rozhodovacieho procesu a to najmä v prípadoch, ktoré môžu byť neoprávnenou pomocou. Počas koronakrízy je priemerný schvaľovací čas 53 dní, pričom Komisia schválila všetky žiadosti počas sledovaného obdobia. Komisia momentálne schvaľuje všetky žiadosti, pretože štátna pomoc nepredstavuje narušenie trhu, ale slúži na jeho zachovanie.

Dopad pandémie je možné vidieť aj na jednotlivých typoch notifikovaných pomoci. Pred jej vypuknutím boli najčastejšie notifikované prípady ad hoc, po jej vypuknutí boli najčastejšie notifikované ad hoc prípady, no aj schémy štátnej pomoci. Členské štáty sa snažia notifikovať štátnu pomoc pre čo najviac subjektov. Okrem štátnej pomoci notifikovanej v rámci odvetvia leteckej dopravy, mohla byť pomoc poskytnutá aj prostredníctvom iných prípadov, ktoré boli notifikované štátmi ako celoplošné opatrenia – daňové úľavy a pod..

Pri porovnaní notifikácií členskými štátmi je zrejmé, že staršie členské štáty notifikovali pomoc promptnejšie ako novšie členské štáty. Aj napriek možnému neschváleniu pomoci alebo potrebe upravenia notifikovaných opatrení, ju notifikovali a následne poskytli. Niektoré staršie členské štáty notifikovali pomoc už niekoľko dní po vypuknutí pandémie, pri novších členských štátoch je možné pozorovať, že reakcia trvala dlhšie. Dôvodom môže byť to, že staršie členské štáty sú viacej oboznámené s procesom notifikovania a poskytovania štátnej pomoci.

V prípade starších členských štátov je častejšie viacnásobné notifikovanie štátnych pomoci v porovnaní s novšími členskými štátmi. Novšie členské štáty notifikovali najčastejšie jednu až dve štátne pomoci v odvetví leteckej dopravy. Prijímateľmi väčšiny štátnych pomoci sú letecké spoločnosti, ktoré sú náchylnejšie na nedostatok likvidity ako letiská, preto sa členské štáty zamerali najmä na tieto subjekty. Na viacerých letiskách nie je dostatok kapacity a preto bol na nich zavedený systém slotov, pri ktorom je potrebné jeho aktívne využívanie leteckými spoločnosťami. Ak letecké spoločnosti nechceli prísť o daný slot museli ho lietať, aj keď im to prinášalo straty a preto sa ich problémy s likviditou prejavili skôr ako pri letiskách. Aj napriek poklesu leteckej dopravy veľa letísk ostávalo naďalej otvorených, aj napriek tomu, že finančne by bolo rentabilnejšie ich uzatvorenie. Tieto letiská boli vstupnými bránami do štátov pre potreby repatričných letov, štátnych letov alebo cargo letov so zdravotníckymi pomôckami.

Komisia pred vypuknutím pandémie otvorila pripomienkové konanie pre pravidlá štátnej pomoci v odvetví leteckej dopravy. Pri ich revidovaní bude musieť Komisia brať do úvahy aj danú situáciu alebo vytvoriť všeobecné usmernenia pre najviac zasiahnuté odvetvia. Ďalším dôležitým aspektom obnovy leteckej dopravy budú možnosti medzištátneho cestovania, či pre potreby biznis alebo voľnočasového cestovania a dôvera ľudí k bezpečnosti leteckej dopravy.

Na základe analýzy sa dajú členské štáty rozdeliť na tie, ktoré sú s pravidlami notifikovania štátnych pomoci oboznámené lepšie a tými, ktoré zaostávajú. Pravidlá štátnych pomoci nie len pre odvetvie leteckej dopravy sú komplexné a zvyčajne administratívne náročné. Preto by mala Komisia tento proces zjednodušiť, pretože niektoré štáty, aj keď sú si vedomé nutnosti štátnej intervencie, no nemajú na to dostatočné skúsenosti. Jedným z ďalších riešení je aj vychovávanie odborníkov na štátnu pomoc, nie len pre leteckú dopravu. Vytvorenie študijného programu, ktorý by sa zaoberal právnymi aspektmi štátnej pomoci by mohol priniesť zjednodušenie procesu a možnosť niektorých štátov podporovať svoje podniky, ktoré to potrebujú.

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] Európska komisia. 2005. *Oznámenie Komisie: Usmernenie spoločenstva týkajúce sa financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk (2005/C 99/03)* [online]. Brusel: Európska komisia, 9.12.2005. [citované 10.2.2021] Dostupné na internete: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A52005XC1209%2803%29>.
- [2] Európska komisia. 2014. *Oznámenie Komisie: Usmernenia o štátnej pomoci pre letiská a letecké spoločnosti (2014/C 99/03)*. [online]. Brusel: Európska komisia, 4.4.2014. [citované 8.2.2021] Dostupné na internete: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52014XC0404%2801%29>
- [3] Európska komisia 2017. *Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1084 zo 14. júna 2017, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 651/2014, pokiaľ ide o pomoc na prístavnú a letiskovú infraštruktúru* [online]. Brusel: Európska komisia, 20.6.2017. [citované 10.2.2021]. Dostupné na internete: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2017/1084/oj>.
- [4] Európska komisia: 2019. *Targeted consultation on the ex-post evaluation of the 2014 Aviation Guidelines* [online]. Dostupné na internete: https://ec.europa.eu/competition-policy/public-consultations/closed-consultations/2019-aviation-guidelines_en (citované: 22.2.2021).
- [5] Členské štáty; letiská; letecké spoločnosti; iné subjekty: 2019. *Pripomienky k súčasnému právnemu rámcu štátnej pomoci v oblasti leteckej dopravy (List of contributions)* [online]. Dostupné na internete: https://ec.europa.eu/competition-policy/public-consultations/closed-consultations/2019-aviation-guidelines_en. (citované. 23.2.2021)
- [6] Európska komisia: 2020. *Dočasný rámec pre opatrenia štátnej pomoci na podporu hospodárstva v súčasnej situácii spôsobenej nákazou COVID-19* [online]. Brusel: Európska komisia, 20.3.2020 [citované 24.2.2020]. Dostupné na internete: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ%3AJOC_2020_091_I_0001
- [7] Európska komisia: 2020. *Oznámenie Komisie: Koordinovaná hospodárska reakcia na vypuknutie nákazy COVID-19* [online]. Brusel: Európska komisia, 13.3.2020. [citované 24.2.2020]. Dostupné na internete: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0112>
- [8] Európska komisia: 2016. *Zmluva o fungovaní Európskej únie (Konsolidované znenie)* [online]. Brusel: Európska komisia, 7.6.2016 [citované:12.4.2021] Dostupné na internete: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:9e8d52e1-2c70-11e6-b497-01aa75ed71a1.0021.01/DOC_3&format=PDF.
- [9] Európska komisia: *State aid database: Policy Area: State aid; Decision Date: since 4.4.2014 Economic sector (NACE CODE): H.51 - Air Transport until february 2020* [online]. Dostupné na internete: https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?fuseaction=dsp_result&policy_area_id=3. (citované 14.3.2021)
- [10] Európska komisia: *State aid Database: Policy Area: State Aid; Decision date: since february 2020; Economic sector: H.51 - Air Transport; COVID-19 related cases* [online]. Dostupné na internete : https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm?fuseaction=dsp_result&policy_area_id=3. (citované: 12.3.2021)
- [11] Európska komisia: 2021. *Coronavirus Outbreak - List of Member State Measures approved under Articles 107(2)b, 107(3)b and 107(3)c TFEU and under the State Air Temporary Framework* [online]. Brusel: Európska Komisia 2021. [citované: 29.3.2021]. Dostupné na internete: https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/State_aid_decisions_TF_and_107_2b_107_3b_107_3c.pdf