



EKONOMICKÁ REGULÁCIA LETÍSK V EURÓPE A VO SVETE, VČERA A DNES

Alena Novák Sedláčková*

Ekonomická regulácia letísk

Ekonomická regulácia predstavuje svoju vlastnú deformáciu a na konci je kompromis vytvorený medzi nedokonalou konkurenciou a nedokonalou reguláciou. Rovnováha medzi dvoma nedokonalosťami sa môže meniť a znovu by sa mala otvárať otázka ekonomickej regulácie. Keď letiská využívajú svoju trhovú silu, potom ich pasívne ekonomické náklady môžu byť menšie. Je potrebné vytvoriť rovnováhu medzi ekonomickými efektmi trhovej sily a potenciálnou potrebou regulačného zásahu.¹ Európska Komisia roky podnikala rôzne kroky na zvýšenie konkurencie medzi letiskami. Letiská ju zabezpečovali pomocou: limitácie počtu voľných slotov na najdôležitejších letiskách a posilnením pozície letísk, ktoré v konkurenčnom prostredí boli schopné prežiť.

Niektoré kroky Európskej Komisie majú za cieľ uľahčiť prístup ku preplneným letiskám, iné zabezpečia rovnaké zachádzanie s leteckými spoločnosťami a nakoniec sa venujú aj vyhľadávaniu konkurenčných tlakov na zníženie cien a zdokonalenie služieb, ktoré letiská ponúkajú.²

Nie všetky krajiny a letiská súhlasia s ekonomickou reguláciou letísk a uplatňujú ju. Na základe nižšie uvedenej tabuľky názorne poukazujeme na súčasnú situáciu, ktorá je na trhu letísk v EÚ, kedy nadpolovičná väčšina štátov uplatňuje aspoň na jednom svojom letisku ekonomickú reguláciu letiskových poplatkov.

Tabuľka 1: Uplatňovanie ekonomickej regulácie letísk v Európe a vo svete

Krajina	Uplatňovanie ekonomickej regulácie letiskových poplatkov	
	ÁNO	NIE
Austrália	✓	
Belgicko	✓	
Cyprus		✓
Česká republika		✓
Dánsko	✓	
Estónsko	✓	

* Mgr. Ing. Alena Novák sedláčková, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 1, 010 26 Žilina
tel.: +421 41 513 3451, fax: +421 41 5131517

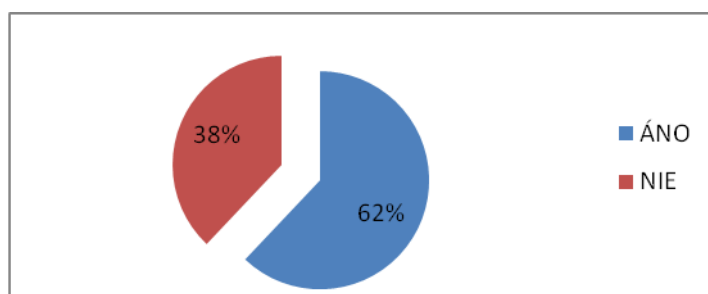
e-mail: Alena.Sedlackova@fpedas.uniza.sk

¹ Starkie, D.: *Airport Regulation and competition*, Elsevier Science, 2002

² Drabbe, H.: *EC Competition Policy in Relation to Airports*, Torino, 1999

Fínsko		✓
Francúzsko	✓	
Grécko		✓
Holandsko	✓	
Írsko	✓	
Litva		✓
Lotyšsko		✓
Luxembursko	✓	
Maďarsko	✓	
Malta	✓	
Nemecko	✓	
Nový Zéland	✓	
Nórsko	✓	
Poľsko		✓
Portugalsko	✓	
Rakúsko	✓	
Slovenská republika		✓
Slovinsko		✓
Španielsko	✓	
Švajčiarsko		✓
Švédsko	✓	
Taliansko		✓
Veľká Británia	✓	

Zdroj: spracované autorkou práce na základe zdrojov³



Graf 1 :Uplatňovanie ekonomickej regulácie letiskových poplatkov v Európe a vo svete

³ NERA Economic Consulting: *The EU Directive on Airport Charges: Principles, Current Situation, and Developments*. 20.1.2009, www.nera.com

MARQUES, R.C., BROCHADO, A.: *Airport regulation in Europe: Is there need for a European Observatory?* Transport Policy 15(2008), Elsevier Ltd., 2008, str. 163-172

NIEMEIER, H.M.: *Regulation of Large Airports: Status Quo and Option for Reform*. Joint Transport Research Centre- Discussion Paper 2009-10, OECD, International Transport Forum, 2009

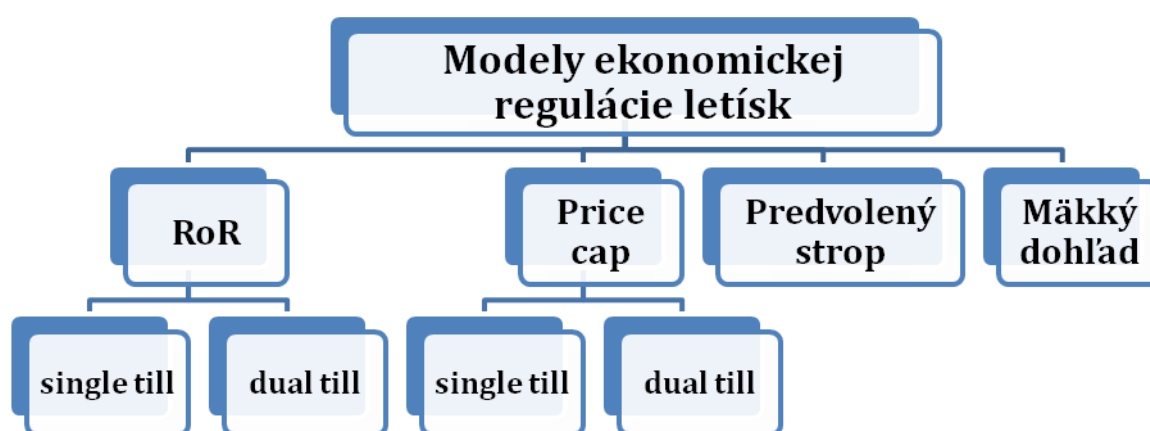
MUELLER, J.: *Project GAP- Regulation Summary*. G.A.R.S., Germany, Berlin, 2009

- s týmito zdrojmi autorka pracuje aj v nasledujúcich tabuľkách

Modely, mechanizmy a rozsah uplatňovania ekonomickej regulácie letísk

Modely a formuly prístupu k ekonomickej regulácii letiskových poplatkov v Európe vznikali na princípe základných regulačných mechanizmov a spôsobov rozsahu ich uplatňovania, ako aj s ohľadom na konkrétne socioekonomické aspekty oblastí a regiónov, kde sú vybrané letiská situované.

Štáty si do všeobecne známych a uplatňovaných regulačných formúl vkladajú rôzne alternatívne ukazovatele, ktoré charakterizujú podmienky práve na ich letisku a vytvárajú si tak svoje vlastné modely, ktoré aplikujú pri ekonomickej regulácii letísk v ich krajine a zohľadňujú tak nie len potrebnosť, či nepotrebnosť ekonomickej regulácie letiskových poplatkov, ale aj politicko-ekonomicko-sociálno-geografické faktory, ktoré pri ekonomickej regulácii letísk nesmú byť opomenuté. Na základe toho si vytvárajú formulu regulačného mechanizmu, ktorá je vždy sui generis.



Zdroj: autorka

Graf 2: Schémy alternatívnych prístupov k regulačným mechanizmom a spôsob a rozsah ich uplatňovania pri ekonomickej regulácii letísk

Najčastejšie používaným regulačným mechanizmom je price cap (regulácia na základe cenového stropu). Tento mechanizmus má dve základné modifikácie podľa rozsahu uplatnenia ekonomickej regulácie na výnosy letiska a to single till a dual till.

Najznámejšími reprezentantmi modelu price cap single till sú írsko Letisko Dublin, britské London Heathrow, London Stanstead, London Luton, Manchester a francúzske Paris Charles de Gaulle, Paris Orly.

Tabuľka 2: Ekonomická regulácia letiskových poplatkov regulačným mechanizmom price cap v rozsahu single till

Price cap single till		
Krajina	Letisko	Cyklus (rokov)
Írsko	Dublin	4
Francúzsko	Paris Charles de Gaulle	5
	Paris Orly	5
Nemecko	Düsseldorf	

Švédsko	Stokholm	
	Malmö	
Veľká Británia	London Heathrow	5
	London Stanstead	5
	London Gatwick	5
	Manchester	5

Zdroj: autorka

Reprezentantom druhého modelu price cap dual till je dánske letisko Kodaň. Letiská v Nemecku ako Hamburg a Frankfurt tiež pristúpili na aplikáciu tohto modelu, uprednostnili ju pred spôsobom single till. Pôvodne boli týmto modelom regulované aj letiská v Austrálii, ale neskôr prešli na single till a nakoniec zmenili aj regulačný mechanizmus na dohľad s mäkkou rukou.

Tabuľka 3: Ekonomická regulácia letiskových poplatkov regulačným mechanizmom price cap v rozsahu dual till

Price cap dual till		
Krajina	Letisko	Cyklus (rokov)
Dánsko	Kodaň	3
Nemecko	Hamburg	5
	Frankfurt	5
	Hannover	5
Rakúsko	Viedeň	n.a.
Malta	Malta International	5

Zdroj: autorka

No sú aj letiská, ktoré využívajú mechanizmus price cap alebo RoR, ale čo do rozsahu uplatnenia regulačného mechanizmu, neaplikujú ani single till, ani dual till, ale takzvaný hybridný model, kde do regulačnej formuly sa počíta 50% z komerčných výnosov letísk.

Tabuľka 4: Hybridný model v spôsobe uplatňovania regulačného mechanizmu

Krajina	Letisko	Price cap	RRoR
Maďarsko	Budapešť	✓	
	Ferihegy	✓	
Taliansko	Rím Fiumicino		✓
	Miláno		✓

Zdroj: autorka

Na základe vyššie uvedenej schémy aj regulačný mechanizmus RoR (na základe miery návratnosti) je aplikovaný do praxe v rozsahu single till ako aj dual till. Španielske letiská Madrid, Barcelona a Palma de Mallorca, ako aj nemecké letiská Mníchov a Berlín sú regulované RoR single till.

Tabuľka 5: Ekonomická regulácia letiskových poplatkov regulačným mechanizmom na základe miery návratnosti v rozsahu single till

Regulácia na základe miery návratnosti v rozsahu single till	
Krajina	Letisko
Nemecko	Berlín
	Mníchov
Portugalsko	Lisabon
	Porto
	Faro
Španielsko	Madrid
	Barcelona
	Palma de Mallorca
Belgicko	Brusel
Nórsko	Oslo

Zdroj: autorka

Regulačný model na základe miery návratnosti v rozsahu dual till sa uplatňuje na holandskom letisku Schiphol Amsterdam.

Regulačný mechanizmus RoR bez udania rozsahu uplatňovania tohto mechanizmu na výnosy majú v Estónsku na letisku Tallin-Ulemiste, ale aj v Luxembursku na ich jedinom letisku.

Regulačný mechanizmus „light handed“ (tzv. regulácia pohotovostná alebo s mäkkým dohľadom) je aplikovaný na letiskách v Austrálii a Novom Zélande.

Pri ekonomickej regulácii letísk nie je dôležitý iba mechanizmus ekonomickej regulácie letiskových poplatkov a ich spôsob a rozsah uplatňovania, ale aj postavenie regulátora. Dôležité je aj, či prebiehajú nezávislé konzultácie medzi užívateľmi, záujmovými skupinami, nezávislými alebo závislými regulátormi a komisiami, ktoré majú na starosti ochranu hospodárskej súťaže. V nasledujúcej tabuľke uvádzam ustanovených regulátorov a záujmové skupiny medzi ktorými dochádza ku konzultáciám počas regulačného procesu.

Tabuľka 6: Krajiny, letiská, postavenie regulátorov a konzultačné procesy

Krajina	Letisko	Nezávislý regulátor	Závislý regulátor	Národný regulátor	Nezávislé konzultácie užívateľov s:
Belgicko	Brusel		✓	Ministerstvo dopravy	IATA, Letecký úrad
Dánsko	Kodaň		✓	Letecký úrad	letecké spoločnosti a ich zákazníci
Francúzsko	Paris Charles de Gaulle		✓	vláda	
	Paris Orly		✓		
Holandsko	Amsterdam	✓		Úrad na	(neskoršie

	Schiphol	✓		ochranu hospodárskej súťaže	prešetrenie možné)
Írsko	Dublin	✓		Komisia pre reguláciu civilného letectva	záujmové skupiny, zákonný odvolací výbor
Maďarsko	Budapešť		✓	Ministerstvo hospodárstva a dopravy	Letecký úrad
	Ferihegy		✓		
Malta	Malta International			Rada civilného letectva, Ministerstvo na ochranu hospodárskej súťaže	(neskoršie prešetrenie možné)
Nemecko	Hamburg		✓	Federálne ministerstvo dopravy	prebiehajú rozšírené konzultácie s užívateľmi
	Frankfurt		✓		
	Düsseldorf		✓		
	Berlin		✓		
	Mníchov		✓		
Nórsko	Oslo		✓	Letecký úrad menovaný Ministerstvom dopravy	Ministerstvo dopravy, Letecký úrad
Portugalsko	Lisabon	✓		Národný inštitút pre civilné letectvo, Ministerstvo verejných vecí, dopravy	Komisia užívateľov letísk, letiskový prevádzkovateľ ANA, Národný inštitút pre civilné letectvo
	Porto	✓			
	Faro	✓			
Rakúsko	Viedeň	✓		Letecký úrad	IATA, Letecký úrad
Španielsko	Madrid		✓	Generálne riaditeľstvo civilného letectva, Generálny sekretariát dopravy, Ministerstvo rozvoja	letecké spoločnosti, parlament, súdy (na overenie)
	Barcelona		✓		
	Palma de Mallorca		✓		
Švédsko	Malmö			Letecký úrad	nie
	Štokholm				
Taliansko	Miláno		✓	Letecký úrad	Komisia

	Roma Fiumicino		✓		užívateľov
Veľká Británia	London Heathrow	✓		Letecký úrad	letecké spoločnosti, letiská, Letecký úrad , Komisia pre hospodársku súťaž
	London Gatwick	✓			
	London Stanstad	✓			
	Manchester	✓			

Zdroj: autorka

Záver

Na základe vyššie uvedených tabuliek je dôležité si uvedomiť rôznorodosť v prístupoch k ekonomickej regulácii letísk. Tieto prístupy sú odlišné na základe kontinentov, štátov, ale aj v rámci jedného štátu. Pokiaľ je v niektorom z vybraných štátov uplatňovaná ekonomická regulácia letiskových poplatkov neznamená to vždy, že všetky letiská danej krajiny uplatňujú rovnaký model, niekedy ani nie všetky sú regulované a to na základe ich postavenia (či sú letiskom s vnútroštátnou, medzinárodnou alebo medzikontinentálnou prepravou), lokalizácie v krajine a na základe počtu prepravených cestujúcich a tovaru. Poukázať na takúto situáciu môžeme vo Veľkej Británii, kde s ekonomicou reguláciou letiskových poplatkov začali na vybraných štyroch letiskách a na všetkých uplatnili rovnaký regulačný model aj keď formula nie je úplne identická (rozdiel v X faktore). Na druhej strane sú štáty, kde sa začalo s reguláciou, ale letiská neuplatňujú rovnaké regulačné modely ako napr. Nemecko. Dôležité je nezabudnúť aj na krajiny ako Rakúsko, kde zo všetkých letísk podlieha regulačnému mechanizmu iba jedno a to Viedeň.

Obdobnú situáciu konštatujeme aj pri pohľade na regulátorov, ktorých poslanie je vždy rovnaké, ale niekedy nespĺňajú ani základné v poslednej dobe najviac zdôrazňované nezávislé postavenie. Regulátori majú byť nezávislí ako od prevádzkovateľov letiska, tak aj od užívateľov. Ale ako dosiahnuť túto situáciu, pokiaľ je regulátorom vládny orgán a majoritným vlastníkom regulovaného subjektu (letiska) je štát?

Literatúra

- [1] STARKIE, D.: *Airport Regulation and competition*, Elsevier Science, 2002
- [2] DRABBE, H.: *EC Competition Policy in Relation to Airports*, Torino, 1999
- [3] NERA Economic Consulting: *The EU Directive on Airport Charges: Principles, Current Situation, and Developments*. 20.1.2009, www.nera.com
- [4] MARQUES, R.C., BROCHADO, A.: *Airport regulation in Europe: Is there need for a European Observatory?* Transport Policy 15(2008), Elsevier Ltd., 2008
- [5] NIEMEIER, H.M.: *Regulation of Large Airports: Status Quo and Option for Reform*. Joint Transport Research Centre-Discussion Paper 2009-10, OECD, International Transport Forum, 2009
- [6] MUELLER, J.: *Project GAP- Regulation Summary*. G.A.R.S., Germany, Berlin, 2009

Grantová podpora

Článok je publikovaný v rámci riešenia projektu VEGA 1/0274/08 – „Základný výskum zvyšovania bezpečnosti a kvality v civilnom letectve“