

Doplňujúce informácie o nákladovej efektívnosti

Počas konzultácií používateľa vzdušného priestoru poukázali na to, že po potvrdení PRB sa výkonnostné ciele nákladovej efektívnosti stále merajú ako medziročný trend stanovených jednotkových nákladov (DUC) podľa vykonávacieho rozhodnutia Komisie (EÚ) 2021/891.

Slovensko a LPS SR, š. p., plne uznávajú túto skutočnosť a nemajú v úmysle ju spochybňovať. Treba však tiež uznať, že metodika DUC-trend-folend bola navrhnutá na monitorovanie a reguláciu nákladovej efektívnosti ANS poskytovaných štátmi za značne odlišných okolností. Nepochybne bolo cieľom zabezpečiť, aby náklady na ANS rástli v porovnaní s objemom leteckej dopravy pomalšie, zatiaľ čo stabilný rast dopravy sa považoval za zjavný.

Vypuknutie pandémie COVID-19 znehodnotilo tieto základné predpoklady. Zatiaľ čo počas RP1, RP2 a pôvodne aj RP3 sa predpovedal len medziročný **rast** objemu letovej prevádzky pre všetky krajiny SES, dve najnovšie prognózy STATFOR (november 2020 a máj 2021) rozdelili členské štáty na tie, ktoré majú predpokladaný mierny rast alebo rovnakú úroveň dopravy ako v roku 2019, a členské štáty s výrazným poklesom objemu dopravy ešte v roku 2024 na konci RP3. Pomerne rozdielne tempo oživenia letovej prevádzky predstavuje pre príslušné členské štáty značne odlišné okolnosti.

PRB a EK uznali, že stanovené náklady poskytovateľov leteckých navigačných služieb nemôžu kopírovať trend v doprave. Vo vyhlásení útvarov Komisie počas zasadnutia odvolacieho výboru, ktoré sa konalo 11. mája 2021 [Ref.Ares(2021)-3082484 – priložené] sa uvádza **odlišný stupeň vývoja miestnej dopravy od zodpovedajúcich údajov o doprave v rámci celej Únie, ktoré sa použili ako základ pre revíziu cieľov pre celú Úniu na RP3, čo je miestna okolnosť, ktorá sa má zohľadniť.**

Dokonca ani odôvodnenie hodnôt cieľov pre celú EÚ neodráža vývoj dopravy počas RP3. Hodnoty trendu Duc boli svojvoľne stanovené na základe úrovni stanovených nákladov EÚ ako zlomku skutočných nákladov za rok 2019, pričom sa zdá, že neexistuje žiadny odraz predpokladaného objemu dopravy na príslušné RP3 roky.

Najlepším príkladom sú roky 2020/2021 a 2024. V oboch cieľových hodnotách je zníženie stanovených nákladov na úrovni EÚ o 3 % v porovnaní so skutočnými nákladmi v roku 2019. Predpokladá sa však, že priemerný objem dopravy v rokoch 2020 a 2021 dosiahne 44 % úrovne z roku 2019, zatiaľ čo v roku 2024 sa predpokladalo, že dosiahne viac ako 93 % objemu z roku 2019.¹ Je jasným dôkazom toho, že sa neočakáva, že stanovené náklady budú priamo úmerné úrovni dopravy.

Avšak, trend DUC ako hlavný ukazovateľ nákladovej efektívnosti očakáva práve to. Napríklad, ak by Slovensko splnilo cieľ nákladovej efektívnosti v roku 2024 s predpokladaným objemom dopravy o 10,9 % pod priemerom EÚ (2. najväčší pokles dopravy v porovnaní s rokom 2019 v EÚ), jeho stanovené náklady by sa okrem požadovaného 3 % očakávaného zníženia na úrovni EÚ museli znížiť o rovnaké percento. Celkovo **by sa v roku 2024 muselo uplatniť takmer 14 % zníženie stanovených nákladov v porovnaní so skutočnými nákladmi za rok 2019.** S nutnosťou mať aplikáciu. 10 ATCO v roku 2024 viac ako v roku 2019

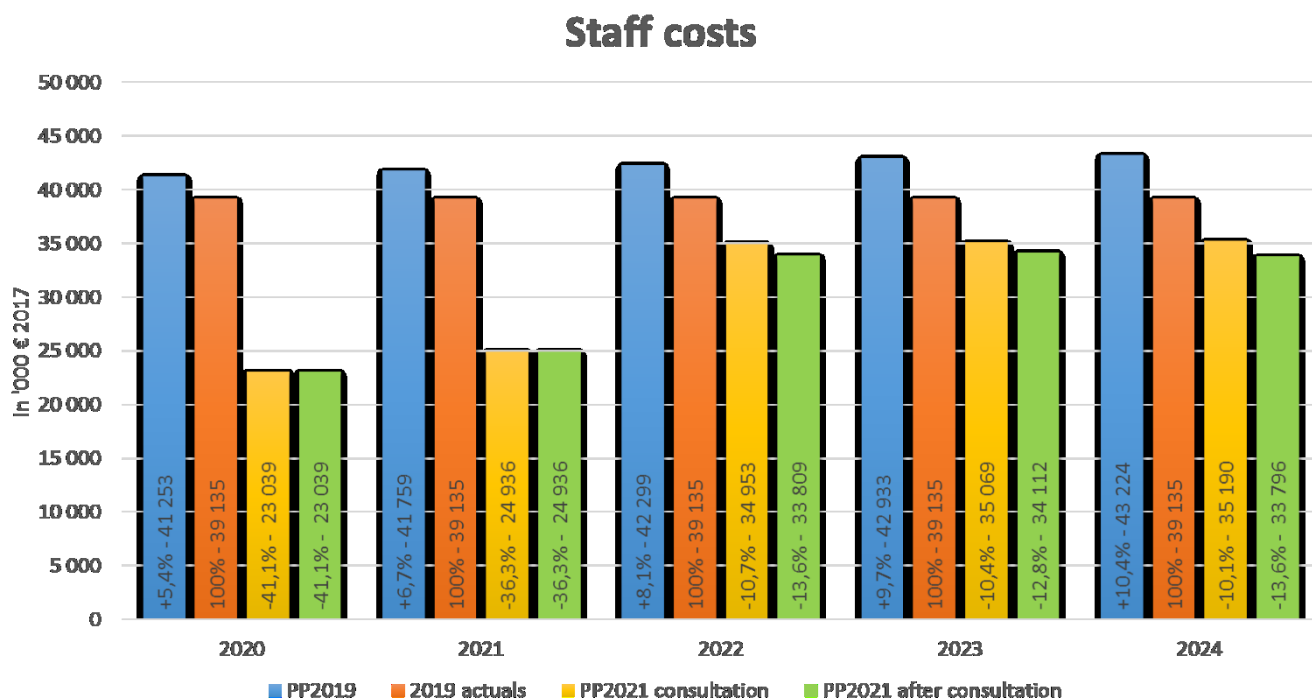
¹ Na základe prognózy STATFOR z novembra 2020, z ktorej vychádzajú ciele pre celú EÚ

a absolútna potreba dobehnúť oneskorený technologický vývoj, takéto zníženie stanovených nákladov **by nebolo možné**.

Celkovo sú stanovené náklady Slovenska za všetky roky RP3 výrazne nižšie ako skutočné náklady na rok 2019, ako aj európske cieľové hodnoty DC. Oveľa nižší predpokladaný objem dopravy v slovenskom vzdušnom priestore v porovnaní s európskym priemerom je hlavným faktorom, prečo je prakticky nemožné dosiahnuť medziročnú zmenu DUC bez toho, aby sa ohrozilo splnenie zostávajúcich výkonnostných cieľov.

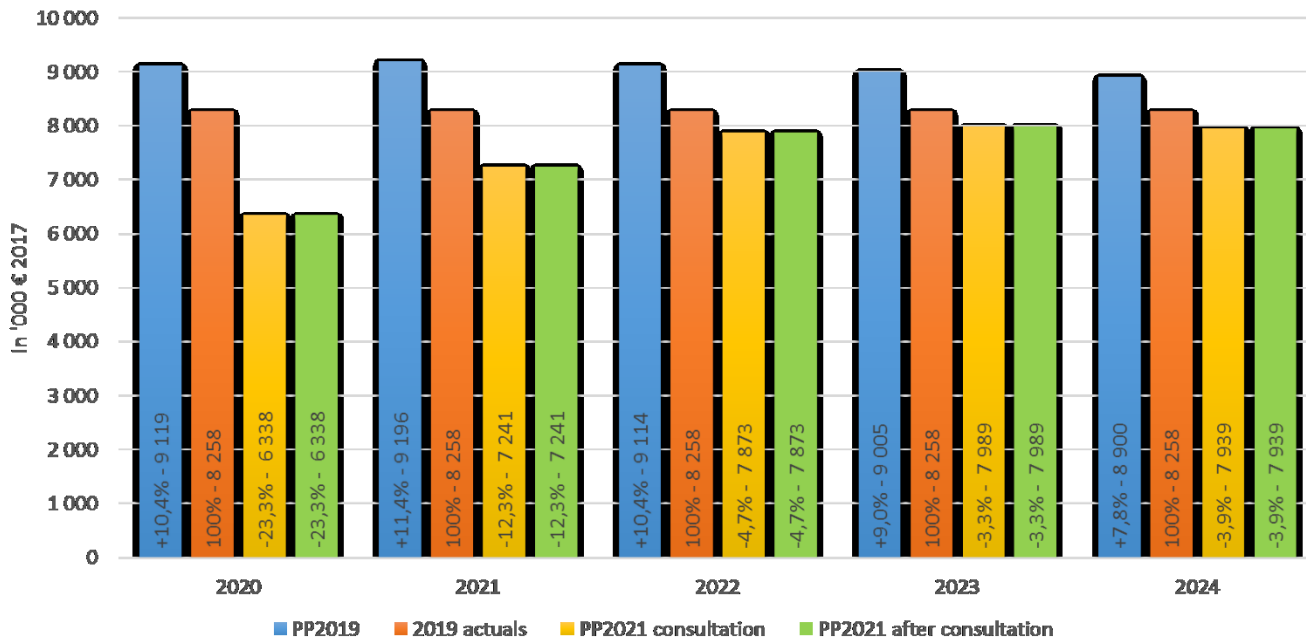
Napriek tomu sa v určitých kategóriách preskúmali a znížili stanovené náklady LPS SR, š. p., aby sa ešte viac zmenšil rozdiel medzi cieľovou hodnotou DUC a hodnotou navrhovanou v revidovanom pláne výkonnosti.

Nižšie sa ponúka stručný prehľad zmien v príslušných kategóriách nákladov; porovnanie údajov z PP2019, aktuálnych údajov z roku 2019 a PP2021 poskytnutých na účely konzultácie s AÚ a PP2021 upravené po konzultácii s AÚ:

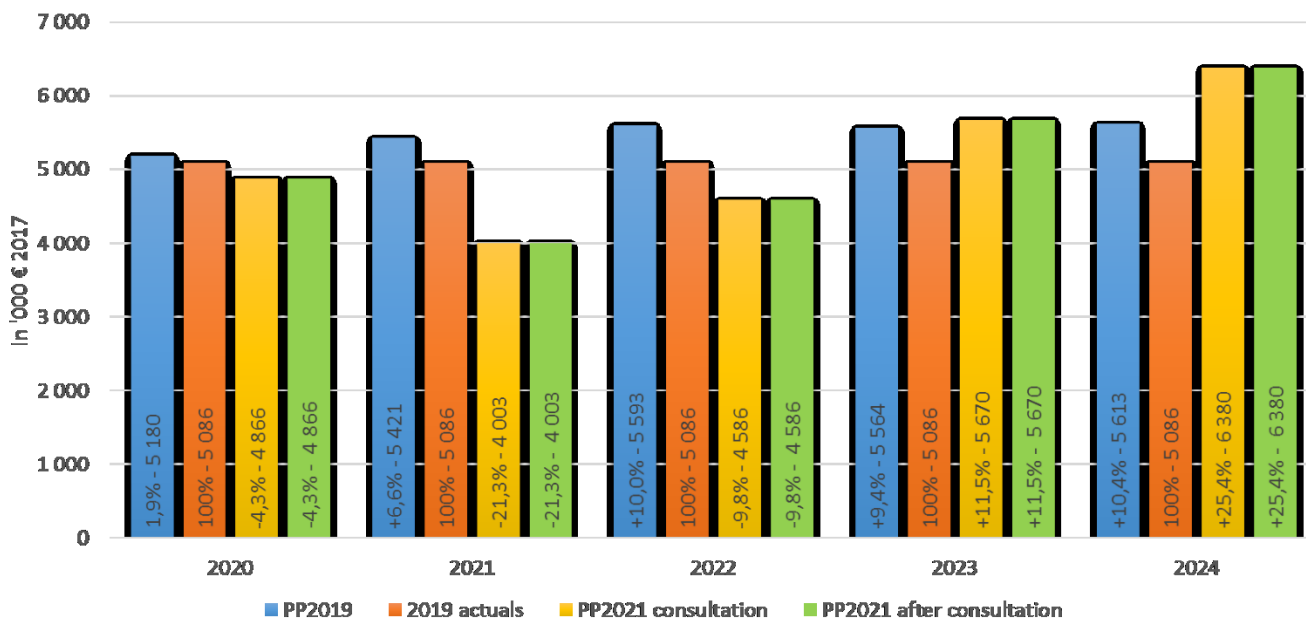


Ako vyplýva z grafu, náklady na zamestnancov by mali byť o 24 % nižšie ako v PP2019 a o viac ako 13 % nižšie ako skutočné náklady na zamestnancov v roku 2019, aj keď sa očakáva, že počet ATCO v roku 2024 bude vyšší ako v roku 2019.

Other operating costs

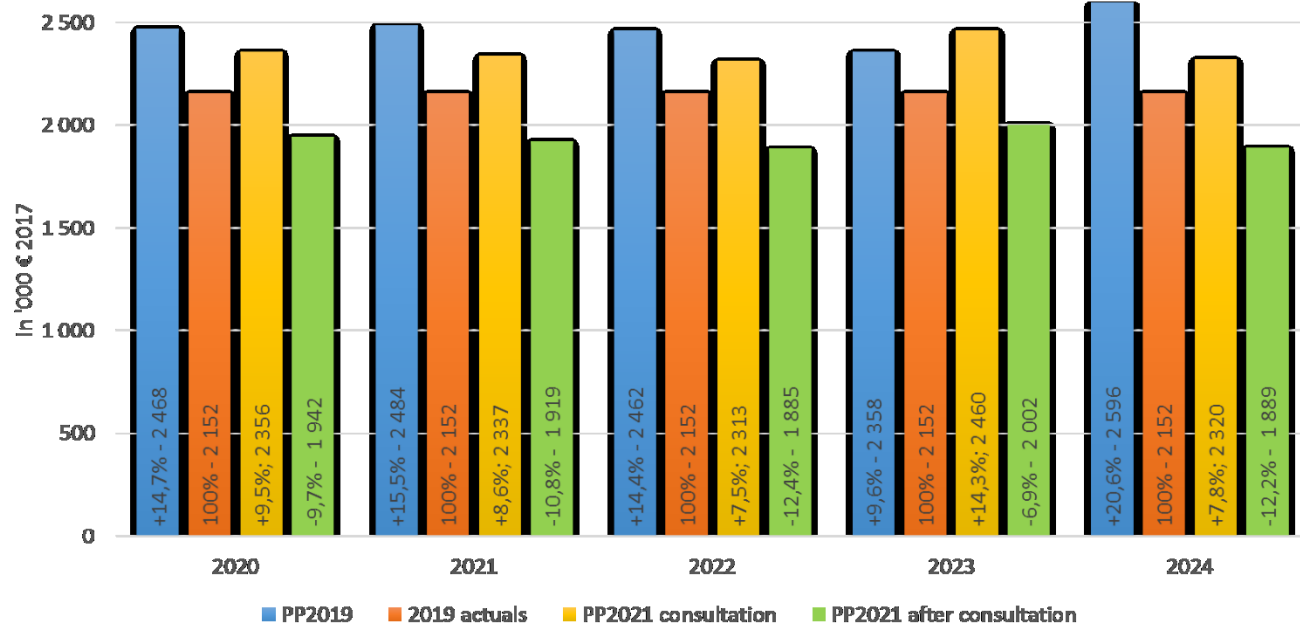


Depreciation costs



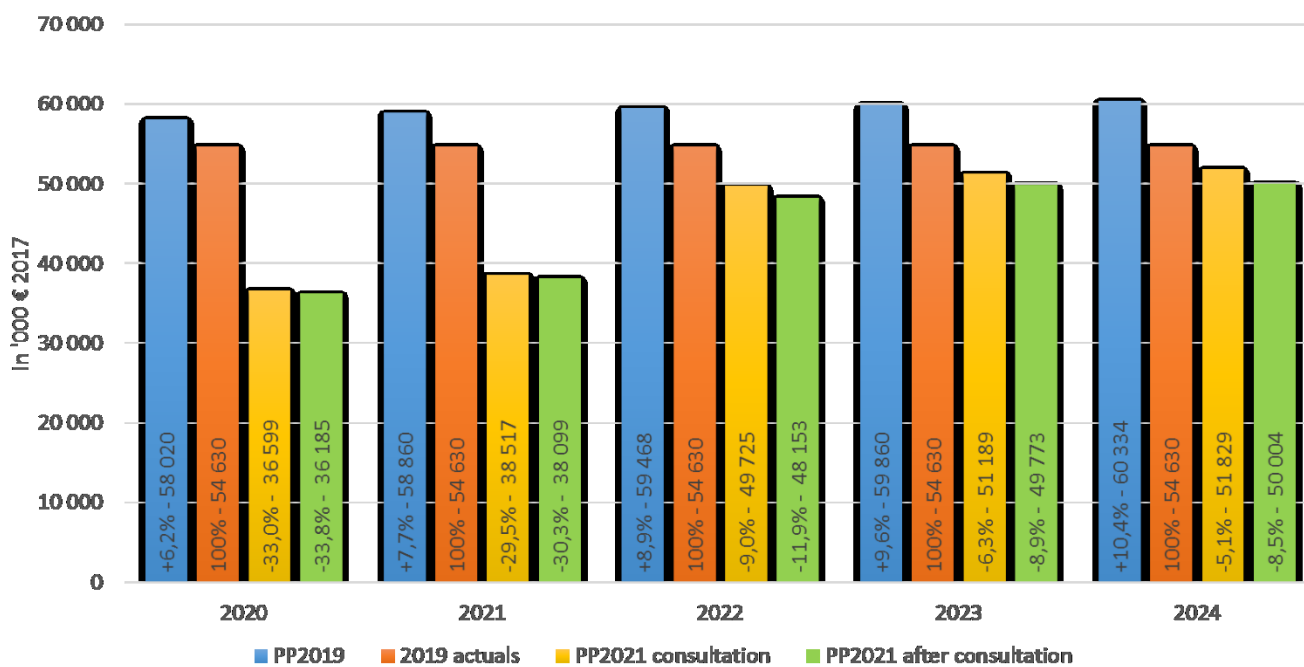
Bolo by nezodpovedné znížiť plánované náklady na odpisy, keďže technologický deficit v dôsledku RP2 a oneskorenia spôsobené pandemiou COVID-19 sa musia riešiť počas zostávajúcich rokov RP3. Okrem toho, ako to vyžadujú súčasné právne predpisy, nevyčerpané náklady na odpisy plánované na daný rok môžu byť požiadané o vrátenie AÚ takmer okamžite.

Cost of capital



Výpočet kapitálových nákladov bol upravený podľa dohody počas konzultácie, čo viedlo k značnému zníženiu ročných súm.

LPS SR, š. p.



Hlavný podiel zníženia predstavuje zníženie plánovaných nákladov na zamestnancov v rokoch 2022 – 2024 a zníženie nákladov na kapitálové náklady podľa dohody počas konzultácie:

	Staff costs				
	2020	2021	2022	2023	2024
Consultation			38 747	39 666	40 630
After consultation			37 479	38 583	39 020
Difference			-1 268	-1 083	-1 610

	Cost of capital				
	2020	2021	2022	2023	2024
Consultation	2 356	2 337	2 313	2 460	2 320
After consultation	1 942	1 919	1 885	2 002	1 889
Difference	-414	-418	-428	-458	-431

Total	-414	-418	-1 696	-1 541	-2 041
Total in RP3	-6 110				

'000 € nominal

Ako sa uvádza v zhrnutí revidovaného plánu výkonnosti, ktorý už bol poskytnutý používateľom vzdušného priestoru, ak by medziročný nárast objemu dopravy vo vzdušnom priestore Slovenska kopíroval európsky priemer, cieľové hodnoty DUC by sa nielen dosiahli, ale aj každý rok prekročili. Uvedené dodatočné zníženia ešte viac zvyrazňujú túto skutočnosť:

	2019 baseline	2020/2021	2022	2023	2024	RP3
En-route determined costs (EUR 2017)	€ 61,105,586	€ 87,274,495	€ 54,676,787	€ 56,317,420	€ 56,771,300	€ 255,040,002
Target DC reduction	100%	71%	89%	92%	93%	86%
Service units ('000 M3)	1,295,094	1,141,717	899,688	1,058,216	1,208,063	4,307,684
Determined unit costs (EUR 2017)	€ 47.18	€ 76.44	€ 60.77	€ 53.22	€ 46.99	€ 59.21
Annual DUC reduction		62.0%	-20.5%	-12.4%	-11.7%	25%

DUC suggested by EU-wide targets	€ 47.18	€ 103.83	€ 63.84	€ 55.43	€ 49.06
Planned DUC	€ 47.18	€ 76.44	€ 60.77	€ 53.22	€ 46.99

Ako vyplýva z údajov uvedených v tomto dokumente, Slovensko nesmierne šetrí a plánuje v tom pokračovať až do konca RP3.

Okrem toho je spravodlivé uviesť, že opatrenia na úsporu nákladov v rokoch 2020 a 2021 (okrem investícií/odpisov) sa v zostávajúcich rokoch RP3 neplánujú vrátiť ani čiastočne.

Naopak, v každom roku sa plánuje, že stanovené náklady budú výrazne nižšie ako skutočné náklady v roku 2019, aj keď sa očakáva, že počet ATCO sa zvýši, aby sa odstránila medzera v kapacite od roku 2018 a 2019, keď sa kapacita mohla poskytnúť len za cenu nadmerných nadčasov a oneskorení.

Slovensko bolo okrem toho otvorené a transparentné vo všetkých aspektoch revidovaného plánu výkonnosti. Spomenúť len niekoľko príkladov:

- Nevyčerpané odpisy z RP2 sa majú vrátiť AÚ v priebehu RP3;
- Štátna podpora vo výške 3,1 mil. Doteraz prijaté EUR sa prenesú na AÚ, ako sa to vyžaduje v príslušnom legislatívnom akte;
- Vzdali sme sa práva na opätovné otvorenie aktuálne revidovaného návrhu plánu výkonnosti, ak by prognóza STATFOR z októbra 2021 neprekročila varovné prahy s rozdelením rizika dopravy ($\pm 10\%$).