

Návrh plánu výkonnosti v oblasti leteckých navigačných služieb

Slovenská republika

upravené znenie

znenie v slovenskom jazyku

3. referenčné obdobie (2020-2024)

Status:

Návrh plánu výkonnosti obsahujúci revidované ciele RP3 (článok 3 vykonávacieho nariadenia 2020/1627 & článok 12 vykonávacieho nariadenia 2019/317)

Dátum vydania:

22.9.2021

1 ÚVOD

- 1.1 SITUÁCIA
- 1.2 PREDPOVEDE DOPRAVY
- 1.3 KONZULTÁCIA SO ZAJAHOVÝMI STRANAMI
- 1.4 ZOZNAM LETÍSK, NA KTORÉ SA VZŤAHUJE NARIADENIE O VÝKONNOSTI A SPOPLATŇOVANÍ
- 1.5 SLUŽBY PODLIEHAJÚCE TRHOVÝM PODMIENKAM
- 1.6 POSTUP PRI VYPRACOVANÍ A PRIJATÍ PLÁNU VÝKONNOSTI NA ÚROVNI FUNKČNÉHO BLOKU VZDUŠNÉHO PRIESTORU
- 1.7 ZJEDNODUŠENÝ SYSTÉM SPOPLATŇOVANIA

2 INVESTÍCIE

3 NÁRODNÉ CIELE VÝKONNOSTI

- 3.1 CIELE V OBLASTI BEZPEČNOSTI
 - 3.1.1 *Bezpečnosť KPI č. 1: Úroveň účinnosti riadenia bezpečnosti, ktorú dosiahli poskytovatelia leteckých navigačných služieb*
- 3.2 CIELE V OBLASTI ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA
 - 3.2.1 *KPI životného prostredia č. 1: Horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch (KEA)*
- 3.3 CIELE V OBLASTI KAPACITY
 - 3.3.1 *KPI kapacity č. 1: Meškanie ATFM na trati na jeden let*
 - 3.3.2 *KPI kapacity č. 2: Meškanie ATFM pri terminálnych leteckých navigačných službách na jeden let*
- 3.4 CIELE V OBLASTI NÁKLADOVEJ EFEKTÍVNOSTI
 - 3.4.1 *KPI nákladovej efektívnosti č. 1: Stanovené jednotkové náklady (DUC) pre traťové letecké navigačné služby*
 - 3.4.2 *KPI nákladovej efektívnosti č. 2: Stanovené jednotkové náklady (DUC) pre terminálne letecké navigačné služby*
 - 3.4.3 *Predpoklady týkajúce sa dôchodkového systému*
 - 3.4.4 *Predpokladané úrokové sadzby z pôžičiek na financovanie poskytovania leteckých navigačných služieb*
 - 3.4.5 *Náklady na reštrukturalizáciu*
 - 3.4.6 *Dodatočné stanovené náklady súvisiace s opatreniami potrebnými na dosiahnutie cieľov v oblasti traťovej kapacity*
- 3.5 Dodatočné kľúčové ukazovatele výkonnosti (KPI)/ciele
- 3.6 Opis a vysvetlenie vzájomných väzieb a kompromisov medzi kľúčovými oblasťami výkonnosti vrátane predpokladov použitých na posúdenie daných kompromisov

4 CEZHRANIČNÉ INICIATÍVY A IMPLEMENTÁCIA SESAR

- 4.1 CEZHRANIČNÉ INICIATÍVY A SYNERGIE
 - 4.1.1 *Plánované alebo realizované iniciatívy cezhraničnej spolupráce na úrovni poskytovateľov leteckých navigačných služieb*
 - 4.1.2 *Investičné synergie dosiahnuté na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru (FAB) alebo prostredníctvom iných iniciatív cezhraničnej spolupráce*
- 4.2 ZAVEDENIE SPOLOČNÝCH PROJEKTOV SESAR
 - 4.2.1 – *Spoločný projekt 1 (CP1)*
- 4.3 RIADENIE ZMIEN

5 MECHANIZMY ZDIEĽANIA RIZIKA PREVÁDZKOVÝCH VÝKONOV A SYSTÉMY STIMULOV

- 5.1 PARAMETRE ZDIEĽANIA RIZIKA PREVÁDZKOVÝCH VÝKONOV
- 5.2 SYSTÉMY STIMULOV PRE OBLASŤ KAPACITY
 - 5.2.1 *Systém stimulov pre kapacitu – traťové letecké navigačné služby*
 - 5.2.2 *Systém stimulov pre kapacitu – terminálne letecké navigačné služby*
- 5.3 DOBROVOĽNÉ STIMULY

6 IMPLEMENTÁCIA PLÁNU VÝKONNOSTI

6.1 MONITOROVANIE PLÁNU VÝKONNOSTI

6.2 NESÚLAD S CIEĽMI POČAS REFERENČNÉHO OBDOBIA

7 PRÍLOHY

PRÍLOHA A. TABUĽKY A DODATOČNÉ INFORMÁCIE (TRAŤOVÉ LETECKÉ NAVIGAČNÉ SLUŽBY)

PRÍLOHA B. TABUĽKY A DODATOČNÉ INFORMÁCIE (TERMINÁLNE LETECKÉ NAVIGAČNÉ SLUŽBY)

PRÍLOHA C. KONZULTÁCIE

PRÍLOHA D. MIESTNE PREDPOVEDE PREVÁDZKOVÝCH VÝKONOV V OBLASTI DOPRAVY

PRÍLOHA E. INVESTÍCIE

PRÍLOHA F. ZÁKLADNÉ HODNOTY (NÁKLADOVÁ EFEKTÍVNOSŤ)

PRÍLOHA G. PARAMETRE PRE ZDIEĽANIE RIZIKA OBJEMU DOPRAVY

PRÍLOHA H. REŠTRUKTURALIZAČNÉ OPATRENIA A NÁKLADY

PRÍLOHA I. PARAMETRE PRE POVINNÉ KAPACITNÉ STIMULY

PRÍLOHA J. VOLITEĽNÉ KĹÚČOVÉ INDIKÁTORY BEZPEČNOSTI A CIELE

PRÍLOHA K. DOBROVOĽNÉ SYSTÉMY STIMULOV

PRÍLOHA L. ODÔVODNENIE ZJEDNODUŠENÉHO SYSTÉMU SPOPLATŇOVANIA

PRÍLOHA M. PRIRADENIE NÁKLADOV

PRÍLOHA N. CEZHRANIČNÉ INICIATÍVY

PRÍLOHA O. ODÔVODNENIE MIESTNYCH CIEĽOV V OBLASTI BEZPEČNOSTI

PRÍLOHA P. ODÔVODNENIE MIESTNYCH CIEĽOV V OBLASTI ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

PRÍLOHA Q. ODÔVODNENIE MIESTNYCH CIEĽOV V OBLASTI KAPACITY

PRÍLOHA R. ODÔVODNENIE MIESTNYCH CIEĽOV V OBLASTI NÁKLADOVEJ EFEKTÍVNOSTI

PRÍLOHA S. SÚVISLOSTI

PRÍLOHA T. OSTATNÉ MATERIÁLY

PRÍLOHA U. OVERENIE SÚLADU NÁKLADOVEJ ZÁKLADNE NÁRODNÝM DOZORNÝM ORGÁNOM

PRÍLOHA Z. OPRAVNÉ OPATRENIA*

** Len podľa čl. 15 ods. 6 nariadenia*

Signatári

Podrobnosti o pláne výkonnosti	
Štát	Slovenská republika
Stav plánu výkonnosti	Návrh plánu výkonnosti obsahujúci revidované ciele RP3 (článok 3 vykonávacieho nariadenia 2020/1627 & článok 12 vykonávacieho nariadenia 2019/317)
Dátum vydania	22.9.2021
Dátum schválenia návrhu plánu výkonnosti	
Dátum schválenia plánu výkonnosti	

Týmto potvrdzujeme, že tento plán výkonnosti je v súlade s rozsahom pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2019/317 podľa článku 1 nariadenia (EÚ)

Meno a priezvisko, funkcia splnomocneného zástupcu	
Andrej Doležal, minister dopravy a	

Dodatočné informácie	Bezpredmetné.
----------------------	---------------

Záznam o zmene dokumentu		
Verzia	Dátum	Dôvod zmeny
v1.0		Návrh na konzultáciu so zainteresovanými stranami

1.1 Aktuálna situácia

- 1.1.1 – Zoznam poskytovateľov leteckých navigačných služieb a oblastí poskytovania leteckých navigačných služieb
- 1.1.2 – Iné subjekty v rozsahu pôsobnosti podľa čl. 1 ods. 2 posledná veta vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317
- 1.1.3 – Zóny spoplatňovania (pozri tiež 1.4 - Zoznam letísk)
- 1.1.4 – Ďalšie všeobecné informácie týkajúce sa plánu výkonnosti

1.2 – Predpovede prevádzkových výkonov v oblasti dopravy

- 1.2.1 – Traťové letecké navigačné služby
- 1.2.2 – Terminálne letecké navigačné služby

1.3 – Konzultácia so zainteresovanými stranami

- 1.3.1 – Závery z konzultácií so zainteresovanými stranami k plánu výkonnosti
- 1.3.2 – Osobitné požiadavky na konzultácie s poskytovateľmi leteckých navigačných služieb a používateľmi vzdušného priestoru o pláne výkonnosti
- 1.3.3 – Konzultácie so zástupcami zainteresovaných strán o pláne výkonnosti

1.4 – Zoznam letísk, na ktoré sa vzťahuje nariadenie o výkonnosti a spoplatňovaní

- 1.4.1 - Letiská podľa čl. 1 ods. 3 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 (IFR pohyby $\geq 80\,000$)
- 1.4.2 - Ostatné letiská, na ktoré sa Slovenská republika rozhodla uplatňovať vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/317 podľa čl. 1 ods. 4 vykonávacieho

1.5 – Služby podliehajúce trhovým podmienkam

1.6 - Postup pri vypracovaní a prijatí plánu výkonnosti na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru

1.7 – Vytvorenie a uplatňovanie zjednodušeného systému spoplatňovania

- 1.7.1 – Rozsah zjednodušeného systému spoplatňovania
- 1.7.2 – Podmienky uplatňovania zjednodušeného systému spoplatňovania

Prílohy relevantné pre tento oddiel

- PRÍLOHA C. KONZULTÁCIE
- PRÍLOHA D. MIESTNE PREDPOVEDE PREVÁDZKOVÝCH VÝKONOV V OBLASTI DOPRAVY
- PRÍLOHA L. ODŮVODNENIE ZJEDNODUŠENÉHO SYSTÉMU SPOPLATŇOVANIA

1 - Úvod

1.1 - Aktuálna situácia

Národný dozorný orgán v oblasti leteckých navigačných služieb	Dopravný úrad
---	---------------

1.1.1 - Zoznam poskytovateľov leteckých navigačných služieb a oblastí poskytovania leteckých navigačných služieb

počet poskytovateľov	2	
Názov poskytovateľa	Služby	oblasť poskytovania leteckých navigačných služieb
Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, š. p.	ASM, ATFM, ATC, FIS, pohotovostná služba, AIS, SAR, CNS	Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, štátny podnik (LPS SR, š. p.) poskytuje traťové letecké navigačné služby v letovej informačnej oblasti FIR Bratislava a terminálne letecké navigačné služby na Letisku M. R. Štefánika Bratislava, Letisku Košice, Letisku Piešťany, Letisku Poprad - Tatry a Letisku Žilina.
Slovenský hydrometeorologický ústav	MET	Slovenský hydrometeorologický ústav poskytuje leteckú meteorologickú službu v letovej informačnej oblasti FIR Bratislava a na Letisku M. R. Štefánika Bratislava, Letisku Košice, Letisku Piešťany, Letisku Poprad - Tatry a Letisku Žilina.

Dohody o cezhraničnom poskytovaní leteckých navigačných služieb

počet dohôd o cezhraničnom poskytovaní leteckých navigačných služieb v inom štáte	1
---	---

Zoznam poskytovateľov leteckých navigačných služieb poskytujúcich letecké navigačné služby v letovej informačnej oblasti iného štátu	
Názov poskytovateľa	Popis a rozsah pôsobnosti dohody o cezhraničnom poskytovaní leteckých navigačných služieb
Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, š. p.	ATS v rámci Košice TMA 2 poskytované prostredníctvom Košice APP, bližšie informácie sú uvedené v Leteckej informačnej príručke Slovenskej republiky, časť ENR 2

počet dohôd o cezhraničnom poskytovaní leteckých navigačných služieb poskytovateľom z iného	1
---	---

Zoznam poskytovateľov leteckých navigačných služieb z iných štátov poskytujúcich letecké navigačné služby v letovej informačnej oblasti FIR Bratislava	
Názov poskytovateľa	Popis a rozsah pôsobnosti dohody o cezhraničnom poskytovaní leteckých navigačných služieb
HungaroControl	ATS v rámci RUTOL AREA poskytované prostredníctvom Budapešť ATCC, bližšie informácie sú uvedené v Leteckej informačnej príručke Slovenskej republiky, časť ENR 2. Služba pátrania a záchrany je poskytovaná Záchranných a koordinačným strediskom LPS SR, š. p.

1.1.2 - Ostatné subjekty podľa čl. 1 ods. 2 posledná veta vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317

Počet subjektov	2	
Názov subjektu	Oblasť činnosti	Rationale for inclusion in the Performance Plan
Dopravný úrad	Národný dozorný orgán	Stanovené náklady sú zahrnuté do nákladovej základe. Zodpovednosť za vypracovanie návrhu plánu výkonnosti, stanovenie cieľov, dozor nad poskytovateľmi leteckých navigačných služieb a ďalšie úlohy vyplývajúce z platných právnych predpisov.
Európska organizácia pre bezpečnosť leteckej prevádzky (Eurocontrol)	mamažér siete, Ústredná kancelária pre traťové odplaty	Stanovené náklady sú zahrnuté do nákladovej základe

1.1.3 - Zóny spoplatňovania

Trafovaná zóna spoplatňovania	Počet traťových zón spoplatňovania	1
Trafovaná zóna spoplatňovania 1	Slovenská republika	
Terminálna zóna spoplatňovania	Počet terminálnych zón spoplatňovania	0

1.1.4 – Ďalšie všeobecné informácie týkajúce sa plánu

Nie sú žiadne ďalšie pripomienky.

Relevantné miestne okolnosti s veľkým významom na stanovenie cieľov výkonnosti a aktualizovaný pohľad na vplyv krízy spôsobenej ochorením COVID-19 na prevádzkovú a finančnú situáciu poskytovateľov leteckých navigačných služieb, na ktorých sa vzťahuje plán výkonnosti

V roku 2020 zaznamenalo Slovensko výnimočný medziročný pokles dopravy na trati o 64,2 % pohybov IFR [vs. 55,1 % Európa (ECAC) a 58,9 % porovnávací skupina C] a 63,2 % z hľadiska SU [vs. 57,6 % Európa (CRCO) a 58,4 % porovnávací skupina C priemer]. Podľa najnovšej prognózy STATFOR uverejnenej v máji 2021 prevádzkové výkony v oblasti letovej prevádzky vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky nedosiahnu úroveň roku 2019 v žiadnom z rokov 3. referenčného obdobia RP3. V roku 2024 sa očakáva, že prevádzkové výkony v oblasti dopravy budú o 15,3 % nižšie ako v roku 2019, v porovnaní s -4,4 % na európskej úrovni, čo je druhý najväčší rozdiel po Bulharsku.

V reakcii na situáciu v roku 2020 zaviedol štátny podnik LPS SR, š. p., nesplatené opatrenia na zníženie nákladov, ktoré predstavujú celkové zníženie o 27 % v rokoch 2020 a 2021 v porovnaní s návrhom plánu výkonnosti na 3. referenčné obdobie predloženým v roku 2019. Takmer 10 % zamestnancov bolo prepustených a podstatná časť platov zostávajúcich zamestnancov sa znížila, čo viedlo k 37 % zníženiu osobných nákladov štátneho podniku LPS SR, š. p., v rokoch 2020 a 2021. Tieto celkové úspory predstavujú najväčšie zníženie nákladov v oblasti SES podľa neoverených údajov z PRB.

Na druhej strane je potrebné pripomenúť, že v roku 2019 bolo ACC Bratislava uvedené v pláne prevádzky európskej siete na roky 2019 – 2024 ako jeden z 19 ACC, od ktorých sa očakáva, že spôsobí oneskorenia na vyššej úrovni, než sú požiadavky na kapacitu siete. Sieť ENOP predpokladala, že v dôsledku nepredvídaného nárastu prevádzkových výkonov v oblasti dopravy v posledných rokoch, najmä v lete 2018, by sa pre ACC Bratislava na obdobie 2019 – 2024 mohla očakávať štrukturálna nedostatočná kapacita. Predpokladané meškanie bolo v rokoch 2019 – 2020 0,71 – 0,80 min./let (v porovnaní s referenčnými hodnotami 0,10 min./let v roku 2019 a 0,18 min./let v roku 2020) a približne 0,92 – 1,54 min./let v rokoch 2021 – 2024 (v porovnaní s referenčnými hodnotami 0,19 – 0,10 min./let). Hlavnými dôvodmi očakávaného nedostatku kapacity boli neustále vysoký dopyt po doprave a nedostatok dostupných riadiacich letovej prevádzky.

Do návrhu plánu výkonnosti na 3. referenčné obdobie RP3 predloženého v septembri 2019 bol preto zahrnutý intenzívnejší program náboru a odbornej prípravy riadiacich letovej prevádzky s cieľom preukázať schopnosť štátneho podniku LPS SR, š. p., preklenúť kapacitnú medzeru a vyrovnať sa s očakávaným rastom prevádzkových výkonov v oblasti dopravy v tom čase. Kríza spôsobená prenosným ochorením COVID-19 však spôsobila výrazný pokles prevádzkových výkonov v oblasti dopravy v európskom vzdušnom priestore, čo na druhej strane poskytlo štátnemu podniku LPS SR, š. p., príležitosť odstrániť kapacitnú medzeru, ktorá sa vyskytla v posledných rokoch 2. referenčného obdobia RP2. Štátny podnik LPS SR, š. p., bude preto pokračovať v prispôbovaní procesu náboru a odbornej prípravy riadiacich letovej prevádzky s cieľom nielen uspokojiť kapacitné požiadavky 3. referenčného obdobia RP3, ale aj pripraviť sa na predpokladaný nárast dopytu po kapacite počas 4. referenčného obdobia RP4. Aby sa zohľadnila aj nákladová efektívnosť poskytovaných služieb, pôvodný plán odbornej prípravy riadiacich letovej prevádzky na 3. referenčné obdobie RP3 bol revidovaný tak, aby lepšie odrážal situáciu po pandémii COVID-19, ale zostáva hlavným opatrením na zabezpečenie potrebnej kapacity pre 3. referenčné obdobie RP3 a ďalšie obdobie.

Additional comments

There are no additional comments.

1.2 - Predpovede prevádzkových výkonov v oblasti

1.2.1 - Traťové letecké navigačné služby

Traťová zóna spoplatňovania 1

Slovenská republika

Predpoveď prevádzkových výkonov v oblasti dopravy vo vzťahu k traťovým leteckým navigačným službám

STATFOR Base forecast MAY 2021 (Flight Plan 2017-19, Actual Route 2020-2024)

STATFOR Base forecast MAY 2021 (Flight Plan 2017-19, Actual Route 2020-2024)

	2017A	2018A	2019A	2020A	2021	2022	2023	2024	CAGR 2019-2024
IFR pohyby (v tisíckach)	515	567	605	633	647	664	680	696	2,8%
IFR pohyby (ročné rozdiely v %)		10,1%	6,7%	4,6%	2,3%	2,6%	2,3%	2,4%	
Traťové jednotky služieb (v tisíckach)	1 189	1 296	1 375	1 452	1 491	1 535	1 577	1 620	3,3%
Traťové jednotky služieb (ročné rozdiely v %)		9,0%	6,1%	5,5%	2,7%	3,0%	2,7%	2,7%	

1.2.2 - Terminálne letecké navigačné služby

Bezpredmetné.

1.3 - Konzultácie so zainteresovanými stranami

1.3.1 - Závery z konzultácií so zainteresovanými stranami k plánu výkonnosti

Popis hlavných pripomienok zainteresovaných strán a odôvodnenie ich zapracovania do plánu výkonnosti

1.3.2 – Osobitné požiadavky na konzultácie s poskytovateľmi leteckých navigačných služieb a používateľmi vzdušného priestoru o pláne výkonnosti

Téma konzultácie	Uplatniteľné	Výsledky konzultácie
V prípade potreby rozhodnutie odchyliť sa od základnej prognózy STATFOR-u	Nie	
Politika spoplatňovania	Áno	
Maximálne finančné výhody a nevýhody povinného systému stimulov v oblasti kapacity	Áno	
Ak je to použiteľné, rozhodnutie o úprave cieľov výkonnosti na účely ústredných hodnôt, ktoré sa majú použiť v povinnom systéme stimulov pre kapacitu	Áno	
Symetrický rozsah („mŕtve pásmo“) na účel povinného systému stimulov pre kapacitu	Áno	
Zriadenie alebo zmena zón spoplatňovania	Nie	
Určenie stanovených nákladov zahrnutých do nákladovej základne	Áno	
Ak je to použiteľné, hodnoty upravených parametrov pre mechanizmus zdieľania rizika objemu dopravy	Nie	
Ak je to použiteľné, rozhodnutie uplatňovať zjednodušený systém spoplatňovania	Nie	
Nové a súčasné investície, najmä nové veľké investície vrátane ich očakávaných prínosov	Áno	

1.3.3 - Konzultácie so zástupcami zainteresovaných strán k plánu výkonnosti

#1 - poskytovatelia leteckých navigačných služieb	
Zloženie zástupcov zainteresovaných strán	
Dátum hlavných pracovných stretnutí/komunikácie	
Hlavné témy pracovných stretnutí	
Dohodnuté opatrenia	
Nezhody a dôvody	
Závery konzultácií	
Dodatočné informácie	

#2 - používatelia vzdušného priestoru	
Zloženie zástupcov zainteresovaných strán	
Dátum hlavných pracovných stretnutí/komunikácie	
Hlavné témy pracovných stretnutí	
Dohodnuté opatrenia	
Nezhody a dôvody	

Závery konzultácií	
--------------------	--

Dodatočné informácie

#3 - odborníci zainteresovaných strán	
Zloženie zástupcov zainteresovaných strán	
Dátum hlavných pracovných stretnutí/komunikácie	
Hlavné témy pracovných stretnutí	
Dohodnuté opatrenia	
Nezhody a dôvody	
Závery konzultácií	

Dodatočné informácie

#4 - prevádzkovatelia letísk	
Zloženie zástupcov zainteresovaných strán	
Dátum hlavných pracovných stretnutí/komunikácie	
Hlavné témy pracovných stretnutí	
Dohodnuté opatrenia	
Nezhody a dôvody	
Závery konzultácií	

Dodatočné informácie

#5 - koordinátori letísk	
Zloženie zástupcov zainteresovaných strán	
Dátum hlavných pracovných stretnutí/komunikácie	
Hlavné témy pracovných stretnutí	
Dohodnuté opatrenia	
Nezhody a dôvody	
Závery konzultácií	

Dodatočné informácie

#6 - ostatní	
Zloženie zástupcov zainteresovaných strán	
Dátum hlavných pracovných stretnutí/komunikácie	

Hlavné témy pracovných stretnutí	
Dohodnuté opatrenia	
Nezhody a dôvody	
Závery konzultácií	

Dodatočné informácie

1.4 - Zoznam letísk zahrnutých do plánu výkonnosti

1.4.1 - Letiská podľa čl. 1 ods. 3 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 (IFR pohyby $\geq 80\,000$)

ICAO kód	Názov letiska	Zóna spoplatňovania	pohyby leteckej dopravy podľa pravidiel letu podľa			
			2016	2017	2018	Average

1.4.2 Ostatné letiská, na ktoré sa Slovenská republika rozhodla uplatňovať vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/317 podľa čl. 1

Počet lísk	0					
ICAO kód	Názov letiska	Zóna spoplatňovania	Dodatočné informácie			

Dodatočné informácie						
Keďže na žiadnom letisku na území Slovenskej republiky prevádzkovanom letiskovou spoločnosťou, na ktorom sú poskytované terminálne letecké navigačné služby, nie je dosiahnutý minimálny počet 80 000 pohybov obchodnej leteckej dopravy podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR pohyby), Slovenská republika sa rozhodla neuplatňovať vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/317 na terminálne letecké navigačné služby.						

1.5 - Služby podliehajúce trhovým podmienkam

Počet služieb podliehajúcich trhovým podmienkam	0
---	---

1.6 - Postup pri vypracovaní a prijatí plánu výkonnosti na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru

Popis postupu
Bezpredmetné.

1.7 - Zriadenie a uplatňovanie zjednodušeného systému spoplatňovania

Plánuje štát zriadiť a uplatňovať zjednodušený systém spoplatňovania pre akúkoľvek zónu spoplatňovania / poskytovateľa leteckých navigačných služieb?	Nie
---	-----

2.1 - Investments - Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, š. p.

2.2.1 – Zhrnutie investícií

2.2.2 – Podrobné informácie o nových hlavných investíciách

2.2.3 – Ostatné nové a existujúce investície

2.2 - Investments - Slovenský hydrometeorologický ústav

2.2.1 – Zhrnutie investícií

2.2.2 – Podrobné informácie o nových hlavných investíciách

2.2.3 – Ostatné nové a existujúce investície

Prílohy relevantné pre tento oddiel

PRÍLOHA E. INVESTÍCIE

POZNÁMKA: Požiadavky uvedené v bode 2.2 písm. c) prílohy II sú uvedené v bode 4.1.2.

2.1 - Investments - Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, š. p.

2.1.1 – Zhrnutie investícií

Počet nových hlavných investícií	1
----------------------------------	---

#	Názov novej významnej investície (t. j. nad 5 mil. EUR)	Celková hodnota aktíva (capex alebo zmluvná lízingová hodnota)	Hodnota aktív pridelených poskytovateľovi ANS v rozsahu pôsobnosti plánu výkonnosti	Stanovené investičné náklady (t. j. odpisy, náklady na kapitál a náklady na lízing) (v národnej mene)					Životný cyklus (obdobie amortizácie v rokoch)	Alokácia (%)*		Plánovaný dátum uvedenia do prevádzky
				2020	2021	2022	2023	2024		Na trati	Terminál	
1	Implementácia služby dátového spojenia	3 686	3 686	0	69	381	527	518	8	100%	0%	30.4.2022
Medzisúčet nových hlavných investícií uvedených vyššie (1)		3 686	3 686	0	69	381	527	518				
Medzisúčet ostatné nové investície (2)		27 659	27 659	283	217	1 173	2 650	3 743		100%	0%	
Existujúce investície medzisúčet (3)		8 428	8 428	6 939	6 916	6 197	5 777	5 288		100%	0%	
Nové a existujúce investície spolu (1) + (2) + (3)		39 774	39 774	7 223	7 202	7 752	8 953	9 549				

* Celkový % na trati + terminál by sa mal rovnať 100 %.

2.1.2 – Podrobné informácie o nových hlavných investíciách

POZNÁMKA: Oddiel 1.3 (Konzultácia so zainteresovanými stranami) by mal obsahovať podrobnosti o konzultáciách so zástupcami používateľov vzdušného priestoru o nových hlavných investíciách.

Názov novej významnej investície 1	Implementácia služby dátového spojenia						Celková hodnota aktíva	3 686 €
Opis aktíva	Implementácia služby dátového spojenia v systéme ATM.							
Investícia sa nariaďuje nariadením o jednotnom európskom nebi (t. j. PCP/CP1/Interoperabilita)?	Áno							
Uveďte odkazy na nariadenia o interoperabilite PCP/CP1/Interoperability [do každého príslušného políčka uveďte číslo(-a) subAF]	AF1	AF2	AF3	AF4	AF5	AF6	Interoperabilita	
Prínosy pre používateľov vzdušného priestoru a výsledky konzultácií so zástupcami používateľov vzdušného priestoru	Slovenská republika stojí za implementáciou služieb dátového spojenia (DLS) z rôznych dôvodov, z ktorých hlavným dôvodom je potreba modernizácie hardvéru hlavného ATM systému pred zavedením DLS. Zmluva s dodávateľom bola podpísaná vo februári 2021 a proces vykonávania sa začal hneď po ňom. DLS je základným predpokladom pre množstvo budúcich riešení SESAR, z ktorých budú mať používatelia vzdušného priestoru ďalší prospech.							
Spoločné investície/partnerstvo	Nie							
Investície do systémov ATM	Áno							
Ak investície do systému ATM, typ?	Investície na obnovu							

Ak sa investuje do systému ATM, odkaz na európsky akčný plán ATM/PCP	Hlavný plán (mimo PCP)	
--	------------------------	--

2.1.3 – Ostatné nové a existujúce investície

2.1.3.1 – Celkový opis a odôvodnenie povahy nákladov a prínosov iných nových a existujúcich investícií do fixných aktív plánovaných na referenčné obdobie

Zachovanie vysokej úrovne leteckých navigačných služieb počas 3. referenčného obdobia RP3 z hľadiska európskeho riadiaceho plánu ATM a požiadaviek stanovených v právnych predpisoch o jednotnom európskom nebi bude podporené investičnými projektmi zhrnutými nižšie.

Z funkčného a prevádzkového hľadiska projekty 3. referenčného obdobia RP3 ďalej rozvíjajú technológiu a systémy ANS zavedené do prevádzky počas 2. referenčného obdobia RP2. Samozrejme, väčšina týchto projektov bola zameraná na zlepšenie cieľov výkonnosti, najmä v oblastiach bezpečnosti, kapacity a životného prostredia.

2.1.3.2 – Podrobnosti o ďalších hlavných nových investíciách do dlhodobého majetku plánovaných na referenčné obdobie

Počet nových ďalších investícií	10
---------------------------------	----

#	Názov investície	Celková hodnota aktíva (capex alebo zmluvná lízingová hodnota)	Hodnota aktív pridelených poskytovateľovi ANS v rozsahu pôsobnosti plánu výkonnosti	Stanovené investičné náklady (t. j. odpisy, náklady na kapitál a náklady na lízing) (v národnej mene)					Opis
				2020	2021	2022	2023	2024	
1	Nástroj zložitosti	423	423	0	0	10	113	111	Prechod hlavného systému ATM na nový hardvér spolu s prispôbením nových prevádzkových zlepšení, ako je spracovanie a zobrazovanie údajov získaných z lietadiel, vytvára technický potenciál na zvýšenie sektorov systému ATM. Ide o základný prvok na zlepšenie koncepcie vzdušného priestoru s voľnými traťami (free route airspace) i. Ďalšie kroky sú zamerané na implementáciu dátového spojenia zem-vzduch. Nástroj zložitosti založený na priebežne aktualizovanej prognóze letovej prevádzky bude podporovať výkonný dozor a zamestnancov FMP lepšou analýzou požiadaviek na kapacitu ATC, zložitost prichádzajúcej dopravy a odhadované pracovné zaťaženie ATCO, a tým optimalizovať využívanie ATCO na zmeny.

2	Simulátor ATC	858	858	0	12	83	136	133	Po vykonaní tejto modernizácie musí byť existujúci simulátor ATC schopný poskytovať rovnaké funkcie ako aktualizovaný prevádzkový systém ATM.
3	VoIP	1 104	1 104	0	9	32	88	133	Pre prichádzajúce aplikácie VoIP sa pripravila modernizácia systémov hlasovej komunikácie, súvisiacich záznamových systémov a príslušnej sieťovej infraštruktúry. Predpokladom tohto projektu je koordinácia a spolupráca so susednými strediskami ATS a ďalšími leteckými partnermi.
4	Prehliadka	516	516	0	0	16	60	64	Spoľahlivé pokrytie s rozšíreným dohľadom v móde S bolo vybudované vhodnými stanicami módu S počas 2. referenčného obdobia RP2 a tieto aplikácie sa zlepšia technológiou snímáčov ADS-B/MLAT v 3. referenčnom období RP3.
5	Rádiokomunikačný systém	890	890	0	0	0	16	99	Zlepšenie komunikácie zem-vzduch na základe kanálového rozstupu 8,33 kHz sa dosiahlo nahradením zastaraných rádiových zariadení. Takisto sa považuje za faktor, ktorý významne ovplyvňuje zvýšenie počtu potenciálnych odvetví ATC.
6	SACON	2 105	2 105	0	4	18	261	505	Požiadavky na správu distribúcie údajov a informačné technológie sa odrážajú aj v postupnej modernizácii komunikačnej infraštruktúry, ktorá zlepšuje určité aplikácie, ako je protokol VoIP alebo IPv6. Spolupráca v rámci pracovnej dohody PENS, v ktorej štátny podnik LPS SR, š. p., zohráva aktívnu úlohu, bola a bude podporovaná súvisiacimi investíciami. Je potrebné zdôrazniť, že konkrétne riešenia v oblasti komunikácie a informačných technológií musia byť schopné prispôsobiť technické a prevádzkové opatrenia kybernetickej bezpečnosti v ATM a spĺňať požiadavky na technickú infraštruktúru SWIM.
7	Informačné systémy	1 477	1 477	0	1	98	133	203	Vysoká úroveň kvality služieb poskytovaných riadením leteckých informácií bola vyvinutá, udržiavaná a zlepšiť sa investíciami do vývoja hardvéru a softvéru.
8	PBN nový DME	3 587	3 587	44	162	410	464	493	Existujúca pozemná navigačná infraštruktúra bola zrevidovaná, a preto jej racionalizácia a projekt modernizácie systémov vyplynuli z tohto posúdenia. Plánuje sa, že počas nasledujúcich rokov budú okrem

9	Dvor, renovácia DME	2 421	2 421	4	11	73	150	278	výmeny niektorých existujúcich zariadení, napríklad ILS, postupy PBN podporované aj aplikáciami DME-DME.
10	NAV Testovacia platforma	955	955	0	33	82	96	104	

2.2 - Investments - Slovenský hydrometeorologický ústav

2.2.1 – Zhrnutie investícií

Počet nových hlavných investícií	1
----------------------------------	---

#	Názov novej významnej investície (t. j. nad 5 mil. EUR)	Celková hodnota aktíva (capex alebo zmluvná lízingová hodnota)	Hodnota aktív pridelených spoločnosti ANS v rozsahu	Stanovené investičné náklady (t. j. odpisy, kapitálové náklady a náklady na lízing) (v národnej mene)					Životný cyklus (obdobie amortizácie v rokoch)	Alokácia (%)*		Plánovaný dátum uvedenia do prevádzky
				2020	2021	2022	2023	2024		Na trati	Terminál	
1	N/A	0	0	0	0	0	0	0	N/A	N/A	N/A	N/A
	Medzisúčet nových hlavných investícií uvedených vyššie (1)	0	0	0	0	0	0	0				
	Medzisúčet ostatné nové investície (2)											
	Existujúce investície medzisúčet (3)											
	Nové a existujúce investície spolu (1) + (2) + (3)	0	0	0	0	0	0	0				

* Celkový % na trati + terminál by sa mal rovnať 100 %.

2.2.2 – Podrobné informácie o nových hlavných investíciách

POZNÁMKA: Oddiel 1.3 (Konzultácia so zainteresovanými stranami) by mal obsahovať podrobnosti o konzultáciách so zástupcami používateľov vzdušného priestoru o nových hlavných investíciách.

Na 3. referenčné obdobie RP3 sa neplánujú žiadne nové významné investície.
--

2.2.3 – Ostatné nové a existujúce investície

2.2.3.1 – Celkový opis a odôvodnenie povahy nákladov a prínosov iných nových a existujúcich investícií do fixných aktív plánovaných na referenčné obdobie

--

2.2.3.2 – Podrobnosti o ďalších hlavných nových investíciách do dlhodobého majetku plánovaných na referenčné obdobie

Počet nových ďalších investícií	Kliknutím vyberte počet nových ďalších investícií
---------------------------------	---

#	Názov investície	Celková hodnota aktíva (capex alebo zmluvná lízingová hodnota)	Hodnota aktív pridelených poskytovateľovi ANS v rozsahu	Stanovené investičné náklady (t. j. odpisy, náklady na kapitál a náklady na lízing) (v národnej mene)					Opis
				2020	2021	2022	2023	2024	

ODDIEL 3: VÝKONNOSTNÉ CIELE A OPATRENIA NA ICH DOSIAHNUTIE

3.1 – Ciele v oblasti bezpečnosti

3.1.1 - KPI bezpečnosti č. 1: Úroveň účinnosti riadenia bezpečnosti, ktorú dosiahli poskytovatelia leteckých navigačných služieb

3.2 – Ciele v oblasti životného prostredia

3.2.1 - KPI životného prostredia č. 1: Horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch (KEA)

3.3 – Ciele v oblasti kapacity

3.3.1 - KPI kapacity č. 1: Meškanie ATFM na trati na jeden let

3.3.2 - KPI kapacity č. 2: Meškanie ATFM pri terminálnych leteckých navigačných službách na jeden let

3.4 – Ciele v oblasti nákladovej efektívnosti

3.4.1 - KPI nákladovej efektívnosti č. 1: Stanovené jednotkové náklady (DUC) pre traťové letecké navigačné služby

3.4.2 - KPI nákladovej efektívnosti č. 2: Stanovené jednotkové náklady (DUC) pre terminálne letecké navigačné služby

3.4.3 - Predpoklady týkajúce sa dôchodkového systému

3.4.4 - Predpokladané úrokové sadzby z pôžičiek na financovanie poskytovania leteckých navigačných služieb

3.4.5 - Náklady na reštrukturalizáciu

3.4.6 - Dodatočné stanovené náklady súvisiace s opatreniami potrebnými na dosiahnutie cieľov v oblasti traťovej kapacity

3.5 – Dodatočné kľúčové ukazovatele výkonnosti (KPI)/ciele

3.6 – Opis a vysvetlenie vzájomných väzieb a kompromisov medzi kľúčovými oblasťami výkonnosti vrátane predpokladov použitých na posúdi

3.6.1 – Súvislosti a kompromisy medzi bezpečnosťou a inými kľúčovými oblasťami výkonnosti

3.6.2 – Vzájomná súvislosť a kompromisy medzi kapacitou a životným prostredím

3.6.3 – Vzájomná súvislosť a kompromisy medzi nákladovou efektívnosťou a kapacitou

3.6.4 – Ostatné vzájomné súvislosti a kompromisy

Prílohy relevantné pre tento oddiel

PRÍLOHA A. TABUĽKY A DODATOČNÉ INFORMÁCIE (TRAŤOVÉ LETECKÉ NAVIGAČNÉ SLUŽBY)

PRÍLOHA B. TABUĽKY A DODATOČNÉ INFORMÁCIE (TERMINÁLNE LETECKÉ NAVIGAČNÉ SLUŽBY)

PRÍLOHA F. ZÁKLADNÉ HODNOTY (NÁKLADOVÁ EFEKTÍVNOSŤ)

PRÍLOHA H. REŠTRUKTURALIZAČNÉ OPATRENIA A NÁKLADY

PRÍLOHA M. PRIRADENIE NÁKLADOV

PRÍLOHA J. VOLITEĽNÉ KĽÚČOVÉ INDIKÁTORY BEZPEČNOSTI A CIELE

PRÍLOHA O. ODÔVODNENIE MIESTNYCH V OBLASTI BEZPEČNOSTNÝCH CIEĽOV

PRÍLOHA P. ODÔVODNENIE MIESTNYCH CIEĽOV V OBLASTI ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

PRÍLOHA Q. ODÔVODNENIA MIESTNYCH CIEĽOV V OBLASTI KAPACITY

PRÍLOHA R. ODÔVODNENIE MIESTNYCH CIEĽOV V OBLASTI NÁKLADOVEJ EFEKTÍVNOSTI

PRÍLOHA U. OVERENIE SÚLADU NÁKLADOVEJ ZÁKLADNE ZO STRANY NÁRODNÉHO DOZORNÉHO ORGÁNU

3.1 – Ciele v oblasti bezpečnosti

3.1.1 - KPI bezpečnosti č. 1: Úroveň účinnosti riadenia bezpečnosti, ktorú dosiahli poskytovatelia leteckých navigačných služieb

- a) Národné ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti
- b) Podrobné odôvodnenie v prípade nesúladu medzi miestnymi cieľmi v oblasti bezpečnosti a cieľmi Európskej únie
- c) Hlavné opatrenia zavedené na dosiahnutie cieľov výkonnosti v oblasti bezpečnosti

Prílohy relevantné pre tento oddiel

PRÍLOHA O. ODÔVODNENIE MIESTNYCH CIEĽOV V OBLASTI BEZPEČNOSTI

3 – CIELE VÝKONNOSTI NA MIESTNEJ ÚROVNI

3.1 – Ciele v oblasti bezpečnosti

3.1.1 - KPI bezpečnosti č. 1: Úroveň účinnosti riadenia bezpečnosti, ktorú dosiahli poskytovatelia leteckých navigačných služieb

a) Ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti

Počet poskytovateľov letových prevádzkových služieb		1					
LPS SR		2020A	2020	2021	2022	2023	2024
		Skutočný	Cieľ	Cieľ	Cieľ	Cieľ	Cieľ
	politika a ciele v oblasti bezpečnosti	B	-	B	B	C	C
	riadenie rizika v oblasti bezpečnosti	D	-	C	C	C	D
	zaistenie bezpečnosti	C	-	B	C	C	C
	podpora bezpečnosti	B	B	C	C	C	C
	kultúra bezpečnosti	B	B	B	B	C	C
	Dodatočné informácie	Ciele na rok 2024 boli stanovené v súlade s vykonávacím rozhodnutím Komisie (EÚ) 2019/903 z 29. mája 2019, ktorým sa stanovujú celouňijné ciele výkonnosti pre sieť manažmentu letovej prevádzky na tretie referenčné obdobie, ktoré sa začína 1. januára 2020 a končí 31. decembra 2024.					

b) Podrobné zdôvodnenie v prípade nesúladu medzi miestnymi cieľmi v oblasti bezpečnosti a cieľmi Európskej únie

Nie je nesúlad medzi miestnymi cieľmi v oblasti bezpečnosti a cieľmi Európskej únie. Miestne ciele v oblasti bezpečnosti zohľadňujú vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2019/903 z 29. mája 2019, ktorým sa stanovujú celouňijné ciele výkonnosti pre sieť manažmentu letovej prevádzky na tretie referenčné obdobie, ktoré sa začína 1. januára 2020 a končí 31. decembra 2024.

* V prípade potreby pozri prílohu O.

c) Hlavné opatrenia zavedené na dosiahnutie cieľov výkonnosti v oblasti bezpečnosti

Slovenská republika počas 2. referenčného obdobia RP2 splnila alebo aj prekročila ciele v oblasti bezpečnosti. Na konci 2. referenčného obdobia RP2 došlo k významnej zmene v metodike hodnotenia systému riadenia bezpečnosti SMS. Ťažkosť s predvídaním hodnôt v každej oblasti viedli štátny podnik LPS SR, š. p., k rozhodnutiu, aby sa prijal konzervatívny prístup. Pri prvom meraní podľa novej metodiky uverejnenej v materiáloch na podporu bezpečnosti k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 štátny podnik LPS SR, š. p., splnil všetky ciele a prekročil očakávania v oblasti zaistenia bezpečnosti.

Na základe výsledkov dosiahnutých v roku 2020 vypracoval štátny podnik LPS SR, š. p., akčný plán s opatreniami na zlepšenie hodnôt v iných oblastiach s cieľom splniť ciele týkajúce sa celej Európskej únie do konca 3. referenčného obdobia RP3. Je potrebné poznamenať, že niekoľko oblastí štúdie obsahuje len jednu (alebo len časť) otázku, ktorú je potrebné zlepšiť, ale podľa metodiky zhoršuje celkové hodnotenie celej zložky.

Podľa akčného plánu sa už začali zlepšovať a práca sa zameriava najmä na:

- Študijná oblasť 1 – „Rozvoj pozitívnej a proaktívnej organizačnej kultúry“ vrátane formalizácie procesu kultúry spravodlivosti (tzv. just culture) a súvisiacej odbornej prípravy zamestnancov a pravidelného monitorovania kultúry bezpečnosti (aspoň raz za 5 rokov)
- Študijná oblasť 4 – „Plán reakcie na núdzové situácie“ zahŕňajúci harmonizáciu, integráciu a ďalší rozvoj postupov reakcie na núdzové situácie a príslušných cvičení
- Oblasť štúdie 5 – „Dokumentácia SMS“ s vypracovaním matíc zhody pre príslušné právne predpisy
- Študijná oblasť 16 – „Vzdelávanie a odborná príprava“ zahŕňajúca formálnu dokumentáciu o bezpečnosti/odbornej príprave v oblasti systému SMS a jej plánovací proces v organizácii.

Na základe doterajších výsledkov sa neočakáva do roku 2024 žiadne oneskorenia ani problémy pri dosahovaní cieľov týkajúcich sa celej Európskej únie. Dodržiavanie plánu sa pravidelne monitoruje a hodnotí.

* V prípade potreby pozri prílohu O.

ODDIEL 3.2: KLÚČOVÉ UKAZOVATELE VÝKONNOSTI V OBLASTI ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

3.2 – Ciele v oblasti životného prostredia

3.2.1 - KPI životného prostredia č. 1: Horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch (KEA)

- A) Ciele výkonnosti členských štátov v oblasti životného prostredia
- B) Podrobné odôvodnenia v prípade nesúladu medzi národnými cieľmi a národnými referenčnými hodnotami
- C) Hlavné opatrenia zavedené na dosiahnutie cieľov výkonnosti v oblasti životného prostredia

Prílohy relevantné pre tento oddiel

PRÍLOHA P. ODÔVODNENIE MIESTNYCH CIEĽOV V OBLASTI ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

3.2 – Ciele v oblasti životného prostredia

3.2.1 - KPI životného prostredia č. 1: Horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch (KEA)

a) Národné ciele výkonnosti v oblasti životného prostredia

	2020A	2020	2021	2022	2023	2024
Národné referenčné hodnoty	2,22%	neuvádza sa	2,15%	2,13%	2,13%	2,13%
		2020	2021	2022	2023	2024
		Cieľ	Cieľ	Cieľ	Cieľ	Cieľ
Národné ciele		2,10%	2,15%	2,13%	2,13%	2,13%

b) Podrobné odôvodnenia v prípade nesúladu medzi národnými cieľmi a národnými referenčnými hodnotami

Neexistuje nesúlad medzi národnými cieľmi a národnými referenčnými hodnotami. Národný cieľ na rok 2020 však nebol splnený o 0,12 %.

Treba poznamenať, že napriek 24-hodinovému prevádzke voľných tratí (FRA), ktoré sa realizovali v rámci FIR Bratislava, sa nezistilo výrazné zlepšenie tohto parametra (z 2,18 % v roku 2018 na 2,55 % v roku 2019 a na 2,22 % v roku 2020). Pokiaľ ide o ďalej opísané plány ďalšieho rozšírenia cezhraničnej FRA v rámci 3. referenčného obdobia RP3, štátny podnik LPS SR, š. p. má veľmi obmedzený priestor na ďalšie významné zlepšenie horizontálnej efektívnosti traťových letov. To väčšinou závisí od iných faktorov, ktoré sú mimo kontroly poskytovateľa leteckých navigačných služieb. Na základe skúseností získaných zo súčasnej prevádzky sa hlavný dôvod týka rozhodovania používateľov vzdušného priestoru a nedostatočnej spôsobilosti alebo ochoty používateľov vzdušného priestoru využívať systém voľných tratí FRA v regióne juhovýchodnej a strednej Európy. Počas konzultácie s používateľmi vzdušného priestoru v auguste 2019 sa takisto potvrdilo, že niektoré nástroje na plánovanie letov nezohľadňujú všetky možnosti systému voľných tratí FRA a vytvárajú neefektívne smerovanie. Skúsenosti z 2. referenčného obdobia RP2 tiež poukazujú na silnú koreláciu medzi pozorovanými poveternostnými javmi (najmä certifikačnými orgánmi počas letného obdobia) a skutočnými trajektóriami letu, čím sa výrazne odchyľujú od pôvodne podaných plánovaných tratí. Okrem toho vplyv opatrení manažéra siete alebo geopolitický vývoj (napríklad v Bielorusku alebo na Ukrajine) a výsledná rozmanitosť dopravných tokov viedli k nepriaznivým trajektóriám.

Kľúčový ukazovateľ výkonnosti v oblasti životného prostredia, hoci nie je monitorovaný 2. referenčného obdobia RP2 a 3. referenčného obdobia RP3, vykazuje v Slovenskej republike pokračujúce zlepšovanie zo 4,01 % v roku 2016 na 3,55 % v roku 2020. To nepochybne dokazuje pozitívny vplyv trvalých zlepšení dizajnu vzdušného priestoru, ako sú SEEN FRA a iné regionálne iniciatívy, ako napríklad SECSI FRA, v regióne Funkčný blok vzdušného priestoru - stredná Európa (FAB CE) a mimo neho. Z rôznych dôvodov túto ponuku dostatočne nevyužívali všetci používatelia vzdušného priestoru. Štátny podnik LPS SR, š. p. bude pokračovať v investovaní značného úsilia do zlepšovania svojich služieb a zabezpečenia toho, aby používatelia vzdušného priestoru mohli plánovať svoje uprednostňované trasy bez akýchkoľvek významných obmedzení.

* V prípade potreby pozri prílohu P.

c) Hlavné opatrenia zavedené na dosiahnutie cieľov environmentálnej výkonnosti

Slovenská republika je od 6. decembra 2018 súčasťou oblasti SEEN FRA, ktorá umožňuje používateľom vzdušného priestoru voľne plánovať svoje lety vo vzdušnom priestore štyroch štátov – Bulharska, Maďarska, Rumunska a Slovenska. Od apríla 2019 sa v rámci vzdušného priestoru Slovenskej republiky realizuje 24-hodinový systém FRA (BRAFA), ktorý sa uvádza ako jeden z hlavných projektov na zlepšenie v pláne prevádzky európskej siete na roky 2019 – 2024 realizovanom počas zimy 2018/19. Od februára 2020 sa cezhraničné operácie FRA s partnermi oblasti SEEN FRA predĺžili na 10 hodín dlhého denného obdobia: 20:00 – 06:00 UTC (19:00 – 05UTC počas leta). 28. januára 2021 sa Slovenská republika pripojila k 24-hodinovému cezhraničnému systému FRA vzdušného priestoru bez trasy v juhovýchodnej Európe (Seefra), v dostatočnom predstihu pred pôvodným plánovaným dátumom (druhý polrok 2022). Nový súbor X-border DCTS Rakúsko-Slovenská republika, plánovaný na leto 2021, bol zavedený 8. júla 2021.

Ďalšie plány sú nasledovné:

— Od 24. februára 2022 existuje plán na vykonávanie cezhraničnej FRA medzi Poľskom a Slovenskom, čo má za následok úplnú cezhraničnú dostupnosť FRA v európskom priestore až 1 mil km².

Na úrovni Funkčného bloku vzdušného priestoru - stredná Európa (FAB CE) sa plánuje zavedenie posilnenej sektorovej úpravy v súlade s plánom FAB CE Airspace. Najmä experti štátneho podniku LPS SR, š. p., a manažéra siete sú zapojení do pracovnej skupiny FAB CE pre redizajn vzdušného priestoru, ktorá bola zriadená s cieľom riešiť projekt reštrukturalizácie vzdušného priestoru v strednej a juhovýchodnej Európe, ktorý by mal mať vplyv na kapacitu aj životné prostredie.

Treba zdôrazniť, že štátny podnik LPS SR, š. p., uplatňuje prístup orientovaný na zákazníka, ktorý hľadá najúčinnšie trajektórie, diskutuje o možnostiach a prijíma návrhy používateľov vzdušného priestoru. K dispozícii je aj webová stránka venovaná návrhom, skúsenostiam a želaniam používateľov vzdušného priestoru v súvislosti s koncepciou vzdušného priestoru.

* V prípade potreby pozri prílohu P.

3.3 – Ciele v oblasti kapacity

3.3.1 - KPI kapacity č. 1: Meškanie ATFM na trati na jeden let

- a) Národné ciele výkonnosti v oblasti kapacity
- b) Podrobné odôvodnenie v prípade nesúladu medzi miestnymi cieľmi a národnými referenčnými hodnotami
- c) Hlavné opatrenia zavedené na dosiahnutie cieľov v oblasti meškania ATFM na trati na jeden let
- d) plánovanie ATCO

3.3.2 - KPI kapacity č. 2: Meškanie ATFM pri terminálnych leteckých navigačných službách na jeden let

- a) Národné ciele výkonnosti v oblasti kapacity
- b) Príspevok k zlepšeniu výkonnosti európskej siete ATM
- c) Hlavné opatrenia zavedené na dosiahnutie cieľov v oblasti pre terminálne letiskové letecké navigačné služby týkajúce sa meškania ATFM priletov na jeden let

Prílohy relevantné pre tento oddiel

PRÍLOHA Q ODÔVODNENIA MIESTNYCH CIEĽOV V OBLASTI KAPACITY

3.3 - Ciele v oblasti kapacity

3.3.1 - KPI kapacity č. 1: Meškanie ATFM na trati na jeden let

a) Národné ciele výkonnosti v oblasti kapacity

	2020A	2020	2021	2022	2023	2024
Národné referenčné hodnoty	0,00	neuvádza sa	0,05	0,07	0,08	0,07
		2020	2021	2022	2023	2024
		Cieľ	Cieľ	Cieľ	Cieľ	Cieľ
Národné ciele		0,60	0,05	0,07	0,08	0,07

b) Podrobné odôvodnenia v prípade nesúladu medzi národnými cieľmi a národnými referenčnými hodnotami

Neexistuje nesúlad medzi národnými referenčnými hodnotami a vnútroštátnymi cieľmi.

* V prípade potreby pozri prílohu Q.

c) Hlavné opatrenia zavedené na dosiahnutie cieľov v oblasti meškania ATFM na trati na jeden let

Podľa najnovšej prognózy STATFOR uverejnenej v máji 2021 prevádzkové výkony v oblasti letovej prevádzky vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky nedosiahnu úroveň roku 2019 v žiadnom z rokov 3. referenčného obdobia RP3. V roku 2024 sa očakáva, že prevádzkové výkony v oblasti dopravy dosiahnu len približne 85 % v roku 2019 v porovnaní s 95 % na európskej úrovni. Treba však pripomenúť, že v roku 2019 bolo ACC Bratislava uvedené v pláne prevádzky európskej siete na roky 2019 – 2024 ako jeden z 19 ACC, od ktorých sa očakáva, že spôsobí oneskorenia na vyššej úrovni, než sú požiadavky na kapacitu siete. Sieť ENOP predpokladala, že v dôsledku nepredvídaného nárastu prevádzkových výkonov v oblasti dopravy v posledných rokoch, najmä v lete 2018, by sa pre ACC Bratislava na obdobie 2019 – 2024 mohla očakávať štrukturálna nedostatočná kapacita. Predpokladané meškание bolo v rokoch 2019 – 2020 0,71 – 0,80 min./let (v porovnaní s referenčnými hodnotami 0,10 min./let v roku 2019 a 0,18 min./let v roku 2020) a približne 0,92 – 1,54 min./let v rokoch 2021 – 2024 (v porovnaní s referenčnými hodnotami 0,19 – 0,10 min./let). Hlavnými dôvodmi očakávaného nedostatku kapacity boli neustále vysoký dopyt po doprave a nedostatok dostupných riadiacich letovej prevádzky.

Do návrhu plánu výkonnosti na 3. referenčné obdobie RP3 predloženého v septembri 2019 bol preto zahrnutý intenzívnejší program náboru a odbornej prípravy riadiacich letovej prevádzky s cieľom preukázať schopnosť štátneho podniku LPS SR, š. p., preklenúť kapacitnú medzeru a vyrovnať sa s očakávaným rastom prevádzkových výkonov v oblasti dopravy v tom čase. Kríza spôsobená prenosným ochorením COVID-19 však spôsobila výrazný pokles prevádzkových výkonov v oblasti dopravy v európskom vzdušnom priestore, čo na druhej strane poskytlo štátnemu podniku LPS SR, š. p., príležitosť odstrániť kapacitnú medzeru, ktorá sa vyskytla v posledných rokoch 2. referenčného obdobia RP2. Štátny podnik LPS SR, š. p., bude preto pokračovať v prispôbovaní procesu náboru a odbornej prípravy riadiacich letovej prevádzky s cieľom nielen uspokojiť kapacitné požiadavky 3. referenčného obdobia RP3, ale aj pripraviť sa na predpokladaný nárast dopytu po kapacite počas 4. referenčného obdobia RP4. Aby sa zohľadnila aj nákladová efektívnosť poskytovaných služieb, pôvodný plán odbornej prípravy riadiacich letovej prevádzky na 3. referenčné obdobie RP3 bol revidovaný tak, aby lepšie odrážal situáciu po pandémii COVID-19, ale zostáva hlavným opatrením na zabezpečenie potrebnej kapacity pre 3. referenčné obdobie RP3 a ďalšie obdobie.

Iné ako opatrenia na budovanie kapacít súvisiace s riadiacimi letovej prevádzky (ďalšie opísané v oddiele d) Plánovanie ATCO) zahŕňajú:

- Modernizácia hardvéru systému ATM dokončená v roku 2021;
- Po modernizácii hardvéru systému ATM sa funkcia Air/Ground DataLink (AGDL) stane plne funkčnou v 3. referenčnom období RP3. Na základe výsledku implementácie AGDL a skúseností získaných od iných poskytovateľov leteckých navigačných služieb sa očakáva ďalšie prehodnotenie a zvýšenie fyzickej kapacity sektora;
- Začiatkom roka 2021 sa Slovenská republika pripojila k systému SEE FRA (letecký priestor bez trasy juhovýchodnej Európy) a v spolupráci s ďalšími partnermi sa usiluje o ďalšie posilnenie cezhraničných dohôd systému FRA;
- Prostredníctvom pracovnej skupiny FAB CE pre vzdušný priestor sa štátny podnik LPS SR, š. p., aktívne zúčastňuje na iniciatíve EAAS manažéra siete na rekonfiguráciu vzdušného priestoru zameranej na optimalizáciu hraníc sektorov;
- Štátny podnik LPS SR, š. p., tiež investuje značné úsilie do optimalizácie otváracích časov sektorov, aby bolo možné poskytovať väčšiu kapacitu flexibilnejším spôsobom rešpektujúc súčasné potreby prehodnocované každý týždeň. V určitom čase sa potom môže otvoriť viac sektorov, aby sa lepšie zvládali obdobia špičky a očakávaný dopyt;
- Horizontálna konfigurácia východného/západného sektora je pripravená na implementáciu, ak by bolo potrebné prispôbiť sa akejkoľvek zmene v štruktúre letov a rozdeliť najrušnejšie sektory v rokoch 2017, 2018 a 2019. Pokiaľ však ide o najnovšie prognózy STATFOR-u, neočakáva sa, že by k tomu došlo počas 3. referenčného obdobia RP3;
- Štátny podnik LPS SR, š. p., bude pokračovať v zavádzaní vylepšených techník ATFCM vrátane STAM počas 3. referenčného obdobia RP3. Projekt Dam/STAM bol ukončený v spolupráci s partnermi FAB CE v roku 2019.

Okrem uvedených opatrení sa štátny podnik LPS SR, š. p., bude naďalej zapájať do každej iniciatívy, či už na národnej, regionálnej alebo európskej úrovni, ktorá by zmysluplne prispela k poskytovaniu dostatočných kapacít svojim zákazníkom.

* V prípade potreby pozri prílohu Q.

d) Plánovanie ATCO

Skutočný	Plánovanie
----------	------------

Bratislava (LZBB ACC)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Počet dodatočných ATCO v OPS, ktoré majú začať pracovať v miestnosti OPS (ekvivalent plného pracovného času)		-	1,4	3,0	3,0	3,0	3,0
Počet ATCO v OPS, ktoré majú prestať pracovať v miestnosti OPS (ekvivalent plného pracovného času)		0,7	-		1,0	1,0	2,0
Počet ATCO v OPS, ktoré sa majú uviesť do prevádzky na konci roka (ekvivalent plného pracovného času)	54,3	53,6	55,0	58,0	60,0	62,0	63,0

Dodatočné informácie
V roku 2019 bolo v prevádzke (FTE) 53,6 riadiacich letovej prevádzky a 54,3 v roku 2018 počas jednej z najnáročnejších letných sezón všetkých čias. Štátny podnik LPS SR, š. p. sa však dokázal vyrovnat s prudkým nárastom prevádzkových výkonov najmä za cenu vysokých nadčasov, hoci nárast meškania v tom čase nemožno poprieť. Podľa návrhu plánu výkonnosti na 3. referenčné obdobie RP3, ktorý bol predložený v septembri 2019, do roku 2024 bol ako cieľový počet riadiacich letovej prevádzky s kvalifikačnou kategóriou ACS na ACC Bratislava stanovený na 76,2 (FTE) (pri zohľadnení prirodzenej straty zamestnancov v dôsledku odchodu do dôchodku). Očakávané prevádzkové výkony v čase prípravy návrhu plánu výkonnosti však mali v roku 2024 dosiahnuť takmer 700 000 pohybov IFR ročne. Vo vzťahu k uvedenej tabuľke možno poznamenať, že cieľový počet riadiacich letovej prevádzky v prevádzke v roku 2024 bol revidovaný a upravený v dôsledku situácie spôsobenej prenosným ochorením COVID-19 a približne 486k pohybov IFR prognózovaných na rok 2024. Očakáva sa, že počet riadiacich letovej prevádzky dosiahne v roku 2024 63, čo je menej náročné z hľadiska ľudských zdrojov a nákladovo efektívnejšie. Na druhej strane je to stále výrazne vyššie ako v roku 2018 alebo 2019, pričom sa očakáva, že prevádzkové výkony na konci 3. referenčného obdobia RP3 dosiahnu približne 85 % úrovne z roku 2019. Dosiahnutím optimálneho počtu riadiacich letovej prevádzky však štátny podnik LPS SR, š. p., vyrieši ich nedostatok a kapacitnú medzeru v rokoch pred pandémiou COVID-19 a v budúcnosti zníži aj nadčasy riadiacich letovej prevádzky (ktoré sa v priemere zvýšili zo 49 hodín/1 riadiaci letovej prevádzky v roku 2015 na 137 hodín/1 riadiaci letovej prevádzky v roku 2018). S cieľom dosiahnuť cieľový počet riadiacich letovej prevádzky v prevádzke sa v procese náboru a odbornej prípravy uskutočnilo niekoľko navrhovaných zmien: • Zmeny v procese výberu a odbornej prípravy riadiacich letovej prevádzky sa začali už v roku 2017/2018 a neustále sa upravujú. Celé školenie bolo časovo mierne skrátené, zatiaľ čo prístup k výberovému procesu a metodike sa zmenil. Výberový proces pozostáva zo 7 kvalitatívnych a selektívnych etáp, namiesto 5 v minulosti. V dôsledku týchto zmien je výberový proces pre úspešnosť odbornej prípravy riadiacich letovej prevádzky v súčasnosti na úrovni 1 % (v porovnaní s predchádzajúcim 11 %), ale očakáva sa, že menej žiakov - riadiacich letovej prevádzky skončí v neskorších fázach odbornej prípravy v porovnaní s minulosťou. Zmeny vo výberovom konaní sú sprevádzané nepretržitým náborom, verejne propagovaným v médiách, pričom sa doň zamestnali štyrikrát viac uchádzačov ako predtým. • Hodnotenie praktických cvičení sa zmenilo aj s cieľom zvýšiť mieru úspešnosti. Systém je novo nastavený tak, aby žiaci dokončili blok cvičení, počas ktorých ich inštruktor učí a vedie k dosiahnutiu stanovených cieľov. Po každom bloku nehodnotených cvičení nasleduje súhrnné hodnotenie, počas ktorého hodnotiteľ vyhodnotí, či jednotlivý žiak dosiahne požadované ciele. Kým táto zmena nenadobudla účinnosť, systém bol zriadený tak, aby každé z cvičení, ktoré žiak dokončil, bol hodnotený inštruktorom prostredníctvom tzv. „Formatívneho hodnotenia“. • Zmena nastala aj v oblasti odbornej prípravy na mieste, kde sa integrovali rôzne fázy odbornej prípravy (pred-OJT a OJT) s cieľom urýchliť proces odbornej prípravy a zefektívniť výkonnostné ciele v oblasti odbornej prípravy. • Okrem toho sa štátny podnik LPS SR, š. p., aktívne zapája do špecializovaných pracovných skupín v rámci Medzinárodnej organizácie civilného letectva a Európskej únie, ktoré sa zaoberajú otázkou „Ďalej generácie leteckých profesionálov“. Prináša to nové poznatky a najlepšie postupy od iných partnerov a odborníkov v tejto oblasti a umožňuje neustále zlepšovanie náborových a školiacich procesov.

3.3.2 - KPI kapacity č. 2: Meškanie ATFM pri terminálnych leteckých navigačných službách na jeden let

a) Národné ciele výkonnosti v oblasti kapacity

	2020A	2020	2021	2022	2023	2024
	Skutočný	Cieľ	Cieľ	Cieľ	Cieľ	Cieľ
Národné ciele	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Dodatočné informácie	Keďže na žiadnom letisku na území Slovenskej republiky prevádzkovanom letiskovou spoločnosťou, na ktorom sú poskytované terminálne letecké navigačné služby, nie je dosiahnutý minimálny počet 80 000 pohybov obchodnej leteckej dopravy podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR pohyby), Slovenská republika sa rozhodla neuplatňovať vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/317 na terminálne letecké navigačné služby a neuplatňujú sa ani národné ciele výkonnosti v oblasti kapacity.					

b) Príspevok k zlepšeniu výkonnosti európskej siete ATM

Neuplatňuje sa.

* V prípade potreby pozri prílohu Q.

c) Hlavné opatrenia zavedené na dosiahnutie cieľov v oblasti pre terminálne letiskové letecké navigačné služby týkajúce sa meškania ATFM priletov na jeden let

Neuplatňuje sa.

* V prípade potreby pozri prílohu Q.

ODDIEL 3.3: KLÚČOVÉ UKAZOVATELE VÝKONNOSTI V OBLASTI NÁKLADOVEJ EFEKTÍVNOSTI

3.4 - Ciele v oblasti nákladovej efektívnosti

3.4.1 - KPI nákladovej efektívnosti č. 1: Stanovené jednotkové náklady (DUC) pre traťové letecké navigačné služby

Traťová zóna spoplatňovania

- a) Revidované ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti [vykonávacie nariadenie (EÚ) 2020/1627]
- b) Informácie o východiskových hodnotách stanovených nákladov a stanovených jednotkových nákladov
- c) Podrobné odôvodnenia úprav základných hodnôt
- d) Ak sa zistí odchýlka od cieľov výkonnosti na úrovni Európskej únie, uvedte, či národný dozorný orgán považuje tieto odchýlky za potrebné a primerané
- e) Hlavné opatrenia zavedené na dosiahnutie cieľov stanovených jednotkových nákladov (DUC) pre traťové letecké navigačné
- f) Zistenia o overení súladu nákladového základu poplatkov s požiadavkami čl. 15 ods. 2 nariadenia (ES) č. 550/2004 v platnom znení a čl. 22 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 zo strany národného dozorného orgánu [podľa čl. 22 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317] a ak je to použiteľné aj určenia opráv uplatnených na nákladový základ v dôsledku tohto overenia

3.4.2 - KPI nákladovej efektívnosti č. 2: Stanovené jednotkové náklady (DUC) pre terminálne letecké navigačné služby

Terminálna zóna spoplatňovania

- a) Revidované ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti [vykonávacie nariadenie (EÚ) 2020/1627]
- b) Informácie o východiskových hodnotách stanovených nákladov a stanovených jednotkových nákladov
- c) Podrobné odôvodnenia úprav základných hodnôt
- d) Ak sa zistí odchýlka od cieľov výkonnosti na úrovni Európskej únie, uvedte, či národný dozorný orgán považuje tieto odchýlky
- e) Hlavné opatrenia zavedené na dosiahnutie cieľov stanovených jednotkových nákladov (DUC) pre terminálne letecké navigačné služby
- f) Zistenia o overení súladu nákladového základu poplatkov s požiadavkami čl. 15 ods. 2 nariadenia (ES) č. 550/2004 v platnom znení a čl. 22 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 zo strany národného dozorného orgánu [podľa čl. 22 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317] a ak je to použiteľné aj určenia opráv uplatnených na nákladový základ v dôsledku tohto overenia

3.4.3 - Predpoklady týkajúce sa dôchodkového systému

- 3.4.3.1 Celkové dôchodkové náklady
- 3.4.3.2 Predpoklady pre „štátny“ dôchodkový systém
- 3.4.3.3 Predpoklady pre zamestnanecké príspevky dôchodkového systému
- 3.4.3.4 Predpoklady pre zamestnanecké dávky dôchodkového systému

3.4.4 - Predpokladané úrokové sadzby z pôžičiek na financovanie poskytovania leteckých navigačných služieb

3.4.5 - Náklady na reštrukturalizáciu

- 3.4.5.1 Náklady na reštrukturalizáciu z predchádzajúcich referenčných období, ktoré sa majú vrátiť počas RP3
- 3.4.5.2 Náklady na reštrukturalizáciu plánované na RP3

3.4.6 - Dodatočné stanovené náklady súvisiace s opatreniami potrebnými na dosiahnutie cieľov v oblasti traťovej kapacity

- a) Celkový opis opatrení potrebných na dosiahnutie cieľov kapacity na trati pre RP3, ktoré vyvolávajú dodatočné náklady
- b) Podrobné informácie o dodatočných nákladoch na opatrenia potrebné na dosiahnutie cieľov kapacity pre RP3
- c) Podrobné informácie o dodatočných nákladoch na opatrenia potrebné na dosiahnutie cieľov kapacity pre RP3
- d) Preukázanie, že odchýlka od cieľov na úrovni Únie je spôsobená výlučne dodatočnými stanovenými nákladmi súvisiacimi s opatreniami potrebnými na dosiahnutie výkonnostných cieľov v rámci kapacity

Prílohy relevantné pre tento oddiel

- PRÍLOHA A. TABUĽKY A DODATOČNÉ INFORMÁCIE (TRAŤOVÉ LETECKÉ NAVIGAČNÉ SLUŽBY)
- PRÍLOHA B. TABUĽKY A DODATOČNÉ INFORMÁCIE (TERMINÁLNE LETECKÉ NAVIGAČNÉ SLUŽBY)
- PRÍLOHA F. ZÁKLADNÉ HODNOTY (NÁKLADOVÁ EFEKTÍVNOSŤ)
- PRÍLOHA H. REŠTRUKTURALIZAČNÉ OPATRENIA A NÁKLADY
- PRÍLOHA M. PRIRADENIE NÁKLADOV
- PRÍLOHA R. ODÔVODNENIE MIESTNYCH CIEĽOV V OBLASTI NÁKLADOVEJ EFEKTÍVNOSTI
- PRÍLOHA U. OVERENIE SÚLADU NÁKLADOVEJ ZÁKLADNE NÁRODNÝM DOZORNÝM ORGÁNOM

Poznámka: Následujúce požiadavky podľa bodu 3.3 Prílohy 2 sú uvedené v prílohách A a B.

- Bod 3.3 (d) o rozdelení nákladov;
- Bod 3.3 (e) o návratnosti základného imania a nákladov na kapitál;
- Bod 3.3 (f) o predpokladoch pre náklady na dôchodok a úrokoch z dlhu pre iné subjekty, prognóze inflácie a úprav nad rámec medzinárodného štandardu pre finančné výkazníctvo (IFRS);
- Bod 3.3 (g) o úpravách jednotkových sadzieb prenesených z predchádzajúcich referenčných období;
- Bod 3.3 (h) o nákladoch oslobodených od zdieľania;
- Bod 3.3 (k) Tabuľky a dodatočné informácie.

3.4 - Ciele v oblasti nákladovej efektívnosti

3.4.1 - KPI nákladovej efektívnosti č. 1: Stanovené jednotkové náklady (DUC) pre traťové letecké navigačné služby

Traťová zóna spoplatňovania #1 - Slovenská republika

a) Revidované ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti [vykonávacie nariadenie (EÚ) 2020/1627]

Traťová zóna spoplatňovania Názov TZ	základný scenár 2014 B	základný scenár 2019 B	RP3 revidované ciele nákladovej efektívnosti (stanovené na roky 2020 – 2024)				2024 D vs. 2014 B	2024 D vs. 2019 B
	2014 B	2019 B	2020/2021 D	2022 D	2023 D	2024 D		
Celkové traťové náklady v nominálnych hodnotách (v národnej mene)	59 508 868	63 734 085	92 545 382	59 383 508	62 056 434	63 498 702	6,7%	-0,4%
Celkové traťové náklady v reálnom vyjadrení (v národnej mene v cenách roku 2017)	59 768 483	61 105 586	87 274 495	54 676 787	56 317 420	56 771 300	-5,0%	-7,1%
Celkové traťové náklady v reálnom vyjadrení (v EUR 2017) ¹	59 768 483	61 105 586	87 274 495	54 676 787	56 317 420	56 771 300	-5,0%	-7,1%
Zmena medziročne			42,8%	-37,4%	3,0%	0,8%		
Celkové traťové jednotky služieb (TSU)	1 047 163	1 295 094	978 979	798 052	952 668	1 094 249	4,5%	-15,5%
Zmena medziročne			-24,4%	-18,5%	19,4%	14,9%		
Skutočné traťové jednotkové náklady (v národnej mene v cenách roku 2017)	57,08	47,18	89,15	68,51	59,12	51,88	-9,1%	10,0%
Skutočné traťové jednotkové náklady (v EUR 2017) ¹	57,08	47,18	89,15	68,51	59,12	51,88	-9,1%	10,0%
Zmena medziročne			88,9%	-23,1%	-13,7%	-12,2%		

Národná mena	EUR
¹ Priemerný výmenný kurz 2017 (1 EUR=)	1,00

b) Informácie o východiskových hodnotách stanovených nákladov a stanovených jednotkových nákladov

Traťová zóna spoplatňovania Názov TZ	základný scenár 2014 B	základný scenár 2019 B	uálne údaje za rok 2014 A	ne informácie za rok 2019 A	Východisková úpravy	Východisková úpravy
	2014 B	2019 B	2014 A	2019 A		
Celkové traťové náklady v nominálnych hodnotách (v národnej mene)	59 508 868	63 734 085	59 508 868	63 734 085	0	0
Celkové traťové náklady v reálnom vyjadrení (v národnej mene v cenách roku 2017)	59 768 483	61 105 586	59 768 483	61 105 586	0	0
Celkové traťové náklady v reálnom vyjadrení (v EUR 2017) ¹	59 768 483	61 105 586	59 768 483	61 105 586	0	0
Celkové traťové jednotky služieb (TSU)	1 047 163	1 295 094	1 044 343	1 291 606	2 820	3 487

c) Podrobné odôvodnenia úprav základných hodnôt

c.1) Úpravy východiskovej hodnoty z roku 2014 pre stanovené náklady

Počet úprav	Kliknite pre výber
-------------	--------------------

c.2) Úpravy jednotiek služieb z roku 2014

Vplyv prechodu na skutočnú letovú trasu	Koeficient M2/M3	Zdroj	jednotky služieb
	0,27%	CRCO correction factor May 2019 (on 12 months)	

Iné úpravy týkajúce sa jednotiek služieb z roku 2014	Kliknite pre výber
--	--------------------

Celkové úpravy jednotiek služieb z roku 2014	-
---	---

c.3) Úpravy základnej hodnoty na rok 2019 pre stanovené náklady

Počet úprav	Kliknite pre výber
-------------	--------------------

c.4) Úpravy jednotiek služieb za rok 2019

Vplyv prechodu na skutočnú letovú trasu	Koeficient M2/M3	Zdroj	jednotky služieb
	0,27%	CRCO correction factor May 2019 (on 12 months)	

Iné úpravy na servisné jednotky v roku 2019	Kliknite pre výber
---	--------------------

Celkové úpravy jednotiek služieb za rok 2019	-
---	---

d) Opis a odôvodnenie súladu medzi miestnymi a celoúniijnými cieľmi v oblasti nákladovej efektívnosti

** V prípade potreby pozri prílohu R.*

e) Ak sa zistí odchýlka od cieľov výkonnosti na úrovni Európskej únie, uveďte, či národný dozorný orgán považuje tieto odchýlky za potrebné a primerané

Dodatočné náklady na opatrenia potrebné na dosiahnutie cieľov kapacity pre RP3	Kliknite pre výber	
Náklady na reštrukturalizáciu plánované na RP3	Kliknite pre výber	

f) Hlavné opatrenia zavedené na dosiahnutie cieľov stanovených jednotkových nákladov (DUC) pre traťové letecké navigačné služby

** V prípade potreby pozri prílohu R.*

g) Zistenia o overení súladu nákladového základu poplatkov s požiadavkami čl. 15 ods. 2 nariadenia (ES) č. 550/2004 v platnom znení a čl. 22 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 zo strany národného dozorného orgánu [podľa čl. 22 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317] a ak je to použiteľné aj určenia opráv uplatnených na nákladový základ v dôsledku tohto overenia

** V prípade potreby pozri prílohu U.*

3.4.2 - KPI nákladovej efektívnosti č. 2: Stanovené jednotkové náklady (DUC) pre terminálne letecké navigačné služby

3.4.3 - Predpoklady týkajúce sa dôchodkového systému

Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, š. p.

3.4.3.1 Celkové dôchodkové náklady (v nominálnych hodnotách v tis. národnej mene)

Náklady na dôchodok	2020D	2021D	2020/2021D	2022D	2023D	2024D
Celkové náklady na dôchodok	3 951	4 259	8 210	5 702	5 872	6 020
Traťová aktivita			-			
Terminálna aktivita			-			
Ostatné aktivity			-			

3.4.3.2 Predpoklady pre „štátny“ dôchodkový systém (v nominálnom vyjadrení v „000 národnej mene“)

Existujú rôzne sadzby príspevkov pre rôzne kategórie zamestnancov? Ak áno, koľko?	Nie
---	-----

<Názov kategórie zamestnancov>	2020D	2021D	2020/2021D	2022D	2023D	2024D
Celková mzda, na ktorú sa vzťahuje tento systém	17 279	20 037	37 316	26 308	26 919	27 419
Sadzba príspevku zamestnávateľa v % do tohto systému	17%	17%		17%	17%	17%
Celkové dôchodkové náklady v súvislosti s týmto systémom	2 834	3 019	5 853	3 869	4 002	4 120
Počet zamestnancov, na ktorých zamestnávateľ prispieva v tomto systéme	418	410		420	420	420

Opis príslušných vnútroštátnych dôchodkových predpisov a predpisov o dôchodkovom účtovníctve, z ktorých vychádzajú predpoklady, ako aj informácie o tom, či sa počas RP3 majú očakávať zmeny týchto predpisov

Táto položka zahŕňa dôchodkové príspevky súvisiace s tzv. I. a II. Dôchodkovými piliermi, ktoré sú pre zamestnancov podľa zákona povinné. Sú upravené v § 128 až § 147 zákona č. 461/2003 Z. z. o sociálnom poistení. Príspevky vypláca zamestnávateľ v určitom percentuálnom pomere k hrubej mzde, ktorá podlieha maximálnemu základu príspevkov definovanému ako daný počet (v súčasnosti 7) priemerných miezd v Slovenskej republike za dva predchádzajúce roky uverejnených Štatistickým úradom. Stanovené náklady na dôchodok boli vypočítané pre každého zamestnanca (existujúca alebo predpokladaná pozícia) a každý mesiac na základe predpokladanej mzdy a podľa legislatívy platnej v čase vypracovania tohto plánu výkonnosti. Ročné vyrovnanie sociálneho poistenia sa má zaviesť od roku 2022, jeho vplyv však zatiaľ nemožno vyčíslit.

Opis predpokladov, z ktorých vychádzajú výpočty dôchodkových nákladov zahrnutých v stanovených nákladoch

Spôsob výpočtu a výška príspevkov sú stanovené právnymi predpismi. Z tohto hľadiska sú súvisiace náklady mimo kontroly poskytovateľa leteckých navigačných služieb. Plánované sumy sú založené na pláne počtu zamestnancov a ich plánovanom stanovení mzdy. Vzhľadom na tieto parametre sa skutočné hodnoty môžu líšiť od plánu, zatiaľ čo vplyv poskytovateľa leteckých navigačných služieb zostáva obmedzený.

Opíšte opatrenia prijaté ex ante na riadenie rizika nákladov (zvýšenie nákladov) súvisiace s touto položkou, ako aj opatrenia prijaté na obmedzenie vplyvu nepredvídanej zmeny na náklady, ktoré sa majú preniesť na používateľov vzdušného priestoru.

Spôsob výpočtu a výška príspevkov sú stanovené právnymi predpismi. Z tohto hľadiska sú súvisiace náklady mimo kontroly poskytovateľa leteckých navigačných služieb. Plánované sumy sú založené na pláne počtu zamestnancov a ich plánovanom stanovení mzdy. Vzhľadom na tieto parametre sa skutočné hodnoty môžu líšiť od plánu, zatiaľ čo vplyv poskytovateľa leteckých navigačných služieb zostáva obmedzený.

3.4.3.3 Predpoklady pre zamestnanecké príspevky dôchodkového systému (v nominálnom vyjadrení v „000 národnej mene“)

Existujú rôzne sadzby príspevkov pre rôzne kategórie zamestnancov? Ak áno, koľko?	Nie
---	-----

<Názov kategórie zamestnancov>	2020D	2021D	2020/2021D	2022D	2023D	2024D
Celková mzda, na ktorú sa vzťahuje tento systém	17 279	20 037	37 316	26 308	26 919	27 419
Sadzba príspevku zamestnávateľa v % do tohto systému	6%	6%		6%	6%	6%
Celkové dôchodkové náklady v súvislosti s týmto systémom	999	1 201	2 200	1 577	1 614	1 644
Počet zamestnancov, na ktorých zamestnávateľ prispieva v tomto systéme	418	410		420	420	420

Opis príslušných vnútroštátnych dôchodkových predpisov a predpisov o dôchodkovom účtovníctve, z ktorých vychádzajú predpoklady, ako aj informácie o tom, či sa počas RP3 majú očakávať zmeny týchto predpisov

Táto položka zahŕňa príspevky na dôchodok súvisiace s tzv. III. Dôchodkovým pilierom, ktorý je dobrovoľný, s výnimkou zamestnancov v tretej rizikovej skupine (ATCO), ktorých účasť je povinná. Príspevky upravuje zákon č. 650/2004 Z. z. o doplnkovom dôchodkovom sporení. Na Slovensku existujú štyri správčovské spoločnosti a zamestnanci si môžu jednu z nich dobrovoľne vybrať. Túto možnosť používajú všetci zamestnanci.

Opis predpokladov, z ktorých vychádzajú výpočty dôchodkových nákladov zahrnutých v stanovených nákladoch

Spôsob výpočtu je stanovený právnymi predpismi. Výška príspevku je stanovená v kolektívnej zmluve vo výške 6% hrubej mzdy zamestnanca. Plánované sumy sú založené na pláne počtu zamestnancov a ich plánovanom stanovení mzdy.

Opíšte opatrenia prijaté ex ante na riadenie rizika nákladov (zvýšenie nákladov) súvisiace s touto položkou, ako aj opatrenia prijaté na obmedzenie vplyvu nepredvídanej zmeny na náklady, ktoré sa majú preniesť na používateľov vzdušného priestoru.

Spôsob výpočtu a výška príspevkov sú dané právnymi predpismi aj kolektívnou zmluvou. Z tohto hľadiska sú súvisiace náklady ovplyvniteľné poskytovateľa leteckých navigačných služieb iba čiastočne. Plánované sumy sú založené na pláne počtu zamestnancov a ich plánovanom stanovení mzdy. Vzhľadom na tieto parametre sa skutočné hodnoty môžu líšiť od plánu, zatiaľ čo vplyv poskytovateľa leteckých navigačných služieb zostáva obmedzený.

3.4.3.4 Predpoklady pre zamestnanecké dávky dôchodkového systému (nominálne hodnoty v tisícach, v národnej mene)

Preberá poskytovateľ leteckých navigačných služieb zodpovednosť za plnenie budúcich povinností v rámci zamestnaneckého systému „definovaných dávok“?	Áno
Je zamestnanecký dôchodkový systém „definovaných dávok“ financovaný?	Nie

	2020D	2021D	2022D	2023D	2024D	2024D
Celková dôchodková mzda na ktorú sa tento systém vzťahuje						
Percentuálna miera príspevku zamestnávateľa do tohto systému						
Celkové náklady na dôchodok v súvislosti s týmto systémom	440	444	447	451	455	256
Počet zamestnancov, na ktorých zamestnávateľ prispieva do tohto systému						

Opis príslušných vnútroštátnych dôchodkových predpisov a predpisov o dôchodkovom účtovníctve, z ktorých vychádzajú predpoklady, ako aj informácie o tom, či sa počas RP3 majú očakávať zmeny týchto predpisov

Táto položka obsahuje krátkodobé aj dlhodobé dôchodkové zabezpečenie, ktoré sa vypláca zamestnancom ako jednorazová platba pri odchode do dôchodku. Súvisiace náklady sú čiastočne stanovené legislatívou (zákon č. 311/2001 Z. z. Zákonník práce) a čiastočne kolektívnou zmluvou.

Opis predpokladov, z ktorých vychádzajú výpočty dôchodkových nákladov zahrnutých v stanovených nákladoch

Spôsob výpočtu je stanovený právnymi predpismi. Výška príspevku je stanovená právnymi predpismi aj kolektívnou zmluvou. Plánované náklady vychádzajú z plánu počtu zamestnancov, ich plánovaného ohodnotenia a konkrétnych sociálnych a ekonomických parametrov (napr. Priemerná dĺžka života, inflácia).

Ak sú v tabuľkách niektoré náklady na „definované požitky“ zamestnancov (napr. úrokové náklady súvisiace s dôchodkami) vykázané v inej položke (položkách) nákladov ako náklady na zamestnancov, nákladová položka (položky) by sa mali uviesť nižšie spolu so zodpovedajúcimi vysvetleniami.

Bezpredmetné.

Opíšte opatrenia prijaté ex ante na riadenie rizika nákladov (zvýšenie nákladov) súvisiace s touto položkou, ako aj opatrenia prijaté na obmedzenie vplyvu nepredvídanej zmeny na náklady, ktoré sa majú preniesť na používateľov vzdušného priestoru.

Spôsob výpočtu a výška príspevkov sú dané právnymi predpismi aj kolektívnou zmluvou. Z tohto hľadiska sú súvisiace náklady ovplyvniteľné poskytovateľa leteckých navigačných služieb iba čiastočne. Plánované sumy sú založené na pláne počtu zamestnancov a ich plánovanom stanovení mzdy. Vzhľadom na tieto parametre sa skutočné hodnoty môžu líšiť od plánu, zatiaľ čo vplyv poskytovateľa leteckých navigačných služieb zostáva obmedzený.

3.4.4 - Predpokladané úrokové sadzby z pôžičiek na financovanie poskytovania leteckých navigačných služieb

Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, š. p.

Select number of loans	1
------------------------	---

Predpokladané úrokové sadzby z pôžičiek na financovanie poskytovania leteckých navigačných služieb (nominálne hodnoty v tisícach, v národnej mene)						
---	--	--	--	--	--	--

Pôžička č. 1	2020D	2021D	2020/2021D	2022D	2023D	2024D
Opis	Komerčný úver na strednodobé financovanie leteckých navigačných služieb. Úrokový úver pozostáva z 3 miliónov EURIBOR (ak je záporný, potom 0 %) + marža 0,045 %					
Zostatok		13 500		10 500	7 500	4 500
Priemerná vážená úroková sadzba v %	0,00%	0,05%		0,05%	0,05%	0,05%
Výška úrokov	0	6	6	5	3	2

Ostatné pôžičky	2020D	2021D	2020/2021D	2022D	2023D	2024D
Opis						
Zostatok						
Priemerná vážená úroková sadzba v %	-	-		-	-	-
Výška úrokov			-			

Úvery spolu	2020D	2021D	2020/2021D	2022D	2023D	2024D
Celkový zostatok	-	13 500		10 500	7 500	4 500
Priemerná vážená úroková sadzba %	-	0,05%		0,05%	0,05%	0,05%
Výška úroku	-	6	6	5	3	2

3.4.5 - Náklady na reštrukturalizáciu

3.4.5.1 Náklady na reštrukturalizáciu z predchádzajúcich referenčných období, ktoré sa majú vrátiť počas RP3

Náklady na reštrukturalizáciu z predchádzajúcich referenčných období schválených Európskou komisiou?	Nie
--	-----

3.4.5.2 Náklady na reštrukturalizáciu plánované na 3. RP

Náklady na reštrukturalizáciu plánované na RP3?	Nie
---	-----

Doplňujúce informácie
Bezpredmetné.

3.4.6 - Dodatočné stanovené náklady súvisiace s opatreniami potrebnými na dosiahnutie cieľov v oblasti traťovej kapacity

Dodatočné náklady na opatrenia potrebné na dosiahnutie cieľov v oblasti kapacity pre RP3?	Nie
---	-----

ODDIEL 3.5: DODATOČNÉ KLÚČOVÉ UKAZOVATELE VÝKONNOSTI/CIELE

3.5 Dodatočné kľúčové ukazovatele výkonnosti (KPI)/ciele

Prílohy relevantné pre tento oddiel

PRÍLOHA J. VOLITEĽNÉ KLÚČOVÉ INDIKÁTORY BEZPEČNOSTI A CIELE

ODDIEL 3.6: OPIS A VYSVETLENIE VZÁJOMNÝCH VÄZIEB A KOMPROMISOV MEDZI KĹÚČOVÝMI OBLASŤAMI VÝKONNOSTI VRÁTANE PREDPOKLADOV POUŽITÝCH NA POSÚDENIE DANÝCH

3.6 - Description of KPAs interdependencies and trade-offs including the assumptions used to assess those trade-offs

- 3.6.1 - Súvislosti a kompromisy medzi bezpečnosťou a inými kľúčovými oblasťami výkonnosti
- 3.6.2 - Vzájomná súvislosť a kompromisy medzi kapacitou a životným prostredím
- 3.6.3 - Vzájomná súvislosť a kompromisy medzi nákladovou efektívnosťou a kapacitou
- 3.6.4 - Ostatné vzájomné súvislosti a kompromisy

3.6 - Opis a vysvetlenie vzájomných väzieb a kompromisov medzi kľúčovými oblasťami výkonnosti vrátane predpokladov použitých na posúdenie daných kompromisov

3.6.1 - Súvislosti a kompromisy medzi bezpečnosťou a inými kľúčovými oblasťami výkonnosti

a) Vyžadujú si opatrenia na dosiahnutie cieľov v rôznych KPA zmeny vo funkčnom systéme ANSP, ktoré majú vplyv na bezpečnosť? Ak áno, aké zmierňujúce opatrenia sa zavádzajú?

Plánované zmeny na dosiahnutie cieľov v rôznych kľúčových oblastiach výkonnosti si nevyžadujú zmeny funkčného systému, ktoré by mali negatívny vplyv na bezpečnosť. Štátny podnik LPS SR, š. p., vyvinul spoľahlivé postupy na hodnotenie vplyvu akejkoľvek zmeny na bezpečnosť a bude dôsledne uplatňovať tieto procesy, ako aj ich udržiavať a ďalej rozvíjať v súlade s najnovšími požiadavkami.

b) Aké sú hlavné predpoklady použité na posúdenie vzájomnej závislosti medzi bezpečnosťou a inými kľúčovými oblasťami výkonnosti?

Bezpečnosť je kľúčovým prvkom a má najvyššiu prioritu. Slovenská republika si je plne vedomá toho, že bezpečnosť nesmie byť ohrozená za žiadnych okolností.

d) Umožňujú ciele kompromisy v operatívnom rozhodovaní o riadení nedostatku zdrojov s cieľom zachovať bezpečnosť? Obmedzujú ciele uvoľňovanie pracovníkov na bezpečnostné činnosti, ako je odborná príprava?

Niekedy sú potrebné kompromisy v operatívnom rozhodovaní; bezpečnosť je však kľúčovým prvkom a má vždy najvyššiu prioritu. Odborná príprava zamestnancov pre bezpečnostné činnosti preto nikdy nie je súčasťou organizačných obmedzení.

e) Preskúmal štát finančné a personálne zdroje poskytovateľa leteckých navigačných služieb, ktoré sú potrebné na podporu bezpečného poskytovania služieb riadenia letovej prevádzky prostredníctvom podpory bezpečnosti, zlepšenia bezpečnosti, zabezpečenia bezpečnosti a riadenia bezpečnostných rizík po zmenách zavedených na dosiahnutie cieľov v iných kľúčových oblastiach bezpečnosti? Prosím, vysvetlite.

Inšpektori pravidelne vykonávajú dohľad nad finančnými a personálnymi zdrojmi poskytovateľa leteckých navigačných služieb a preskúmajú ich v súlade s príslušnými regulačnými požiadavkami [vykonávacie nariadenie (EÚ) 2017/373 v platnom znení]. Na Slovenskú republiku pravidelne dohliadajú aj inšpektori agentúry EASA. Okrem toho príslušný orgán vykonáva hodnotenie ľudských zdrojov národného dozorného orgánu každý druhý rok ako spoločné hodnotenie ľudských zdrojov národných dozorných orgánov FAB CE.

3.6.2 - Vzájomná súvislosť a kompromisy medzi kapacitou a životným prostredím

Posuny dopravných tokov vo východnej Európe spôsobené ukrajinsko-sýrskou krízou alebo nedávnou situáciou v Bielorusku jasne ukazujú, že skutočné trajektórie letov nie vždy sledujú požadované optimalizované lety po veľkej kružnici, ako sa predpokladalo pre kľúčový indikátor výkonnosti. Po nedostatku kapacít v západnej Európe (napr. Karlsruhe) sa presunuli aj dopravné toky, aby sa zabránilo týmto preťaženým oblastiam s cieľom minimalizovať oneskorenia, v dôsledku čoho vznikli nové prekážky a ovplyvnili ukazovateľ KEA.

Okrem toho vývoj vo veľkej miere závisí od opatrení manažéra siete a ďalšie možné zmeny by mohli vyplývať aj z uplatňovania odporúčaní štúdie európskej architektúry vzdušného priestoru, najmä z projektu "Štrukturálne problémy vzdušného priestoru pod vedením manažéra siete" (vzdušný priestor strednej a juhovýchodnej Európy – projekt 3). Očakáva sa, že zlepšenia navrhnuté manažérom siete budú nasledovať po postupnom vykonávaní počas 3. referenčného obdobia RP3 alebo mierne nad rámec priblíženia sa k cieľovej koncepcii a odzrkadenia súčasnej situácie v oblasti kapacít v Európe. Slovenská republika je súčasťou Funkčného bloku vzdušného priestoru - stredná Európa FAB CE, ktorý zriadil pracovnú skupinu FAB CE pre vzdušný priestor, ktorá spolu s manažérom siete pracuje na navrhnutí najoptimálnejšej štruktúry vzdušného priestoru pre región FAB CE, čím prispieva k projektu leteckého priestoru v strednej a juhovýchodnej Európe.

3.6.3 - Vzájomná súvislosť a kompromisy medzi nákladovou efektívnosťou a kapacitou

Nedostatok riadiacich letovej prevádzky bol jedným z hlavných faktorov ovplyvňujúcich schopnosť ponúknuť požadovanú kapacitu na zvládnutie dopytu a zaznamenaného nedostatku kapacity vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky pred poklesom prevádzkových výkonov spôsobeným krízou vo vzťahu k prenosnému ochoreniu COVID-19. V rámci 3. referenčného obdobia RP3 podnikne štátny podnik LPS SR, š. p., všetky kroky potrebné na dosiahnutie optimálneho počtu riadiacich letovej prevádzky – riešenie odhaleného nedostatku, ako aj odbornú prípravu ďalších riadiacich letovej prevádzky s cieľom uspokojiť očakávaný dopyt po kapacite do konca 3. referenčného obdobia RP3 a neskôr, keď prevádzkové výkony dosiahnu úroveň pred pandémiou COVID-19. To povedie aj k minimalizácii nadčasov riadiacich letovej prevádzky v budúcnosti (ktoré sa v priemere zvýšili zo 49 hodín/1 riadiaci letovej prevádzky v roku 2015 na 137 hodín/1 riadiaci letovej prevádzky v roku 2018). Nadčasy majú významný vplyv na náklady na zamestnancov a očakáva sa, že po vykonaní navrhovaných zmien v procese prijímania zamestnancov a odbornej prípravy bude potrebné výrazne menej nadčasov, po ktorých bude nasledovať očakávané zníženie nedostatku kapacít.

3.6.4 - Ostatné vzájomné súvislosti a kompromisy

Existuje aj značná súvislosť medzi pozorovanými poveternostnými javmi (najmä oblaky typu kumulonimbus počas letného obdobia) a skutočnými trajektóriami letu, čím sa výrazne odchyľuje od pôvodne podaných plánovaných tratí a ovplyvňuje ukazovateľ KEA. Okrem toho manažér siete potvrdil, že približne 24 % letov sa neriadi najkratšími dostupnými traťami.

Ďalšie faktory s možným vplyvom na výkonnosť sú v súčasnosti nejasné vojenské požiadavky, okrem iného z týchto dôvodov:

- zavedenie do výzbroje nových diaľkových delostreleckých húfníc: očakáva sa, že tieto systémy budú používané v najvyťaženejších oblastiach vzdušného priestoru Slovenskej republiky.
- zavedenie do výzbroje nové stíhačky F-16 od roku 2023: očakáva sa dramatický nárast požiadaviek na využitie vzdušného priestoru nad letovou hladinou FL245.

Ak sa Slovenská republika rozhodne uprednostňovať vojenské požiadavky nad FL245, alebo bez obmedzení využitia/plánovania v reálnom čase, je potrebné očakávať negatívny vplyv na výkonnosť vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky.

ODDIEL 4: CEZHRANIČNÉ INICIATÍVY A IMPLEMENTÁCIA SESAR

4.1 - CEZHRANIČNÉ INICIATÍVY A SYNERGIE

- 4.1.1 - Plánované alebo realizované iniciatívy cezhraničnej spolupráce na úrovni poskytovateľov leteckých navigačných služieb
- 4.1.2 - Investičné synergie dosiahnuté na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru (FAB) alebo prostredníctvom iných iniciatív cezhraničnej

4.2 - Zavedenie spoločných projektov SESAR

4.3 - Riadenie zmien

Prílohy relevantné pre tento oddiel

PRÍLOHA N. CEZHRANIČNÉ INICIATÍVY

4.1 - Cezhraničné iniciatívy a synergie

4.1.1 - Plánované alebo realizované iniciatívy cezhraničnej spolupráce na úrovni poskytovateľov leteckých navigačných služieb

Počet cezhraničných iniciatív	2
Iniciatíva č. 1	
Názov	Vzdušný priestor bez nočnej trasy juhovýchodnej Európy (SEEN FRA)
Opis	Dňa 30. marca 2017 funkčný blok vzdušného priestoru - DANUBE FAB (Rumunsko a Bulharsko) a Maďarsko zaviedli SEEN FRA prepojením vzdušného priestoru medzi dvoma funkčnými blokmi vzdušného priestoru DANUBE FAB a FAB CE v časovom období 2300 – 0500 (2200 – 0400) UTC. Koncom roka 2018 bola iniciatíva rozšírená o vzdušný priestor Slovenskej republiky. Od 6. decembra 2018 tak môžu prevádzkovatelia lietadiel voľne plánovať svoje lety vo vzdušnom priestore štyroch štátov, ktoré pokrývajú časti dvoch funkčných blokov vzdušného priestoru bez toho, aby museli zohľadňovať obmedzenia vyplývajúce z geografických hraníc. Nové pravidlá plánovania letov výrazne optimalizujú trate tak, aby poskytovali čo najkratšie spojenia a čo najefektívnejšie trate, keď sú potrebné zmeny letového plánu, napríklad s cieľom zabrániť vplyvom nepriaznivého počasia. Ďalšie zlepšenia konfigurácie vzdušného priestoru v strednej a juhovýchodnej Európe sa uskutočnili v roku 2019. Od apríla 2019 sa 24-hodinový systém FRA vykonával v rámci vzdušného priestoru Slovenskej republiky a od februára 2020 bola cezhraničná prevádzka FRA s partnermi SEEN FRA predĺžená na 10 hodín počas dňa. Od 28. januára 2021 sa cezhraničný systém FRA v rámci FIR Bratislava rozšíril na H24. Od 7. novembra 2019 tri krajiny, ktoré iniciovali systém SEEN FRA (Bulharsko, Maďarsko a Rumunsko), rozšírili dostupnosť cezhraničného systému FRA počas celého dňa zavedením projektu bezpilotného vzdušného priestoru v juhovýchodnej Európe (SEE FRA). Očakáva sa, že Slovenská republika sa v rokoch 2021/2022 pripojí k 24-hodinovému cezhraničnému systému FRA, ktorý však podlieha hodnoteniu skúseností získaných zo systému SEEN FRA.
Očakávaný prínos pre výkonnosť	Simulácia SEEN FRA týkajúca sa zmeny vzdušného priestoru, synergický účinok všetkých zlepšení, by mohla znížiť trajektórie v priemere o 3 200 námorných míľ, čo zodpovedá 15 tonám paliva a 49 tonám emisií CO₂. Účasť Slovenskej republiky na iniciatíve významne príspeje k dosiahnutiu týchto očakávaných prínosov.

Iniciatíva č. 2	
Názov	FAB CE
Opis	Funkčný blok vzdušného priestoru - stredná Európa
Očakávaný prínos pre výkonnosť	Kapacita, letová efektívnosť, nákladová efektívnosť

Dodatočné informácie
Slovenská republika je členom Funkčného bloku vzdušného priestoru - stredná Európa, ktorý spĺňa požiadavky na funkčný blok vzdušného priestoru definovaný v čl. 2 ods. 25 nariadenia (ES) č. 549/2004 v platnom znení. Poskytovanie leteckých navigačných služieb a súvisiacich funkcií v rámci FAB CE sa riadi výkonnosťou a FAB CE prioritne vynakladá značné úsilie do koordinácie plánovania vzdušného priestoru a činností rozvoja siete v súlade s požiadavkami podľa čl. 9a ods. 1 a 2 písm. b) nariadenia (ES) č. 550/2004 v platnom znení. FAB CE sa zameriava na posilnenú spoluprácu medzi poskytovateľmi leteckých navigačných služieb a činnosťami, ktoré prinášajú pridanú hodnotu, ako sa vyžaduje v čl. 9a nariadenia (ES) č. 550/2004 v platnom znení a v čl. 2 ods. 25 nariadenia (ES) č. 549/2004 v platnom znení. Činnosti sa riadia stratégiou FAB CE, ktorá bola uverejnená vo februári 2020 (k dispozícii na adrese https://www.fab-ce.eu/news-media/publications-and-documents). Jedna z najdôležitejších aktivít zameraných na prínosy pre užívateľov vyplývajúce z používania siete vyplýva z odporúčaní Štúdie o architektúre európskeho vzdušného priestoru, ide najmä o projekt štrukturálnych prekážok vzdušného priestoru vedený manažérom siete (vzdušný priestor strednej a juhovýchodnej Európy - Projekt 3). Očakáva sa, že zlepšenia navrhnuté manažérom siete budú nasledovať postupný proces implementácie počas 3. referenčného obdobia RP3 s cieľom postupne dospieť k cieľovej koncepcii. FAB CE založilo pracovnú skupinu FAB CE pre vzdušný priestor pracujúcu s manažérom siete na navrhnutí najoptimálnejšej štruktúry vzdušného priestoru pre oblasť FAB CE s prínosom do projektu vzdušného priestoru strednej a juhovýchodnej Európy.

4.1.2 - Investičné synergie dosiahnuté na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru (FAB) alebo prostredníctvom iných iniciatív cezhraničnej spolupráce

Podrobnosti synergií vo vzťahu k spoločnej infraštruktúre a spoločnému obstarávaniu

Slovensko je členom FAB CE a na úrovni FAB CE je niekoľko činností, ktoré pozitívne vplyvajú na synergie v regióne. Činnosti sa riadia stratégiou FAB CE, ktorá bola schválená vo februári 2020. Prechod na skutočnú alianciu vzdušného priestoru je založený na plnení vysokoprioritného strategického cieľa FAB CE (FSO), ktorý je okrem iného novou, spoločne vyvinutou a implementovanou štruktúrou vzdušného priestoru FAB CE (v spolupráci s manažérom siete pod záštitou pracovnej skupiny FAB CE pre vzdušný priestor), ktorá je v súlade s požiadavkami poskytovateľov leteckých navigačných služieb a víziou EAAS; spoločné plánovanie komunikačnej/navigačnej/sledovacej infraštruktúry FAB CE; nové rámcové dohody umožňujúce rozsiahlejšie využívanie cezhraničných služieb v rámci FAB CE a ďalších.

FAB CE koordinuje svoje plánovanie, pokiaľ ide o vykonávanie PCP a programu zavádzania. Ďalšie nedávne a prebiehajúce projekty zahŕňajú tieto činnosti:

Poskytovatelia leteckých navigačných služieb FAB CE nedávno koordinovali svoje činnosti v oblasti zavádzania ADS-B, dátového spojenia a monitorovania frekvencie SSR, ktoré boli organizované ako špecializované projekty.

Poskytovatelia leteckých navigačných služieb FAB CE dosiahli významný pokrok, pokiaľ ide o vývoj procesov plánovania a prevádzky sledovacej a navigačnej infraštruktúry. Projekt optimalizácie infraštruktúry dohľadu bol úspešne dokončený v roku 2018 a projekt optimalizácie navigačnej infraštruktúry skončil v júni 2020. Vypracovali sa procesy plánovania sledovacej a navigačnej infraštruktúry, plánovania údržby, údržby databázy SUR a NAV a zdieľania špecifikácií, ktoré sa teraz v plnej miere vykonávajú. Tieto procesy vedú k proaktívnej konzultácii a výmene informácií v rámci FAB CE o systémoch SUR a NAV s cieľom zlepšiť nákladovú efektívnosť v rámci regiónu, čím sa zníži duplicita a zbytočná zložitosť. V rámci projektov sa analyzovala infraštruktúra SUR a NAVAID a pokrytie susedných krajín, čo viedlo k určeniu priestoru na zlepšenie vrátane operačnej vzájomnej závislosti a požiadaviek. Proces plánovania infraštruktúry CNS je zavedený a poskytovatelia leteckých navigačných služieb FAB CE každoročne koordinujú svoje plány.

V nadväznosti na úspešné dokončenie projektu optimalizácie dohľadu a optimalizačných projektov NAVAID v rokoch 2018 a 2020 bol v roku 2020 spustený spoločný projekt plánovania CNS zameraný na identifikáciu príležitostí na inteligentné obstarávanie infraštruktúry CNS a vypracovanie spoločného investičného plánu CNS, ktorý sa má použiť ako vstup pre aktualizáciu/optimalizáciu národných investičných plánov do CNS. V rámci projektu sa zaviedol a zaviedol nepretržitý proces spoločného plánovania infraštruktúry CNS, ktorý vychádza z procesov vyvinutých v rámci projektov SUR a NAVOPT. FABCE Aviation Services, spoločný podnik FAB CE, bol lídrom v týchto činnostiach s cieľom zabezpečiť, aby bolo plánovanie spoločné, koordinované a má perspektívu FAB CE, neexistujú dvojité investície v cezhraničných oblastiach, poskytovatelia leteckých navigačných služieb FAB CE zdieľajú tam, kde a keď je to možné, spoločné systémové zdroje a optimalizujú infraštruktúru CNS v celom regióne.

4.2 - Zavedenie spoločných projektov SESAR

4.2.1 - Spoločný projekt 1 (CP1)

CP1 Funkčnosť ATM (CP1-AF)/funkcionalita podsub (CP1-s-AF)	Nedávny a očakávaný pokrok
CP1-AF1 – Rozšírený AMAN a integrovaný AMAN/DMAN v TMA s vysokou hustotou	
CP1-s-AF1.1 AMAN rozšírený o vzdušný priestor na trati	Vzhľadom na geografickú blízkosť letiska Viedeň Schwechat sa štátny podnik LPS SR, š. p., v spolupráci s implementačnými partnermi Austro Control, HungaroControl a ANS CR podieľala na projekte spolufinancovanom z NPE AMAN LOWW (2015_234_AF1_B). Činnosť bola koordinovaná prostredníctvom prebiehajúceho miestneho „niektorého“ projektu FAB CE pod vedením Austro Control. Aktualizácia softvéru súvisiaca s AMAN LOWW v systéme ATM LPS SR bola dokončená a sprevádzkovaná v roku 2018.
CP1-s-AF1.2 Integrácia AMAN/DMAN	Neuplatňuje sa.
CP1-AF2 – Integrácia a priepustnosť letísk	
CP1-s-AF2.1 DMAN synchronizovaný so sekvenovaním predeparture	Neuplatňuje sa.
CP1-s-AF2.2.1 Počiatočný plán prevádzky letiska (iAOP)	Neuplatňuje sa.
CP1-s-AF2.2.2 Prevádzkový plán letiska (AOP)	Neuplatňuje sa.
CP1-s-AF2.3 letiskové záchranné siete	Neuplatňuje sa.
CP1-AF3 – Flexibilný manažment vzdušného priestoru a voľný vzdušný priestor	
CP1-s-AF3.1 Riadenie vzdušného priestoru a pokročilé flexibilné využívanie vzdušného priestoru	Väčšina funkcií už bola implementovaná pomocou nástrojov NM B2B a LARA. Očakáva sa, že riadenie dynamických konfigurácií vzdušného priestoru sa v plnej miere zavedie do 31. decembra 2022. Prebieha implementácia dynamickej sektorovej a riadiacej preddefinovanej konfigurácie vzdušného priestoru. Na túto funkciu sa čiastočne vzťahuje projekt FAB, ktorý je spolufinancovaný z NPE, štúdia dynamického riadenia vzdušného priestoru (DAM) a STAM (2016_075_AF3_B).
CP1-s-AF3.2 Vzduch voľných tratí	Prebieha modernizácia systémov ATM na podporu DCT a FRA. Úplné vykonávanie MTCD, TCT, ako aj dialógu o prevodoch sa očakáva počas 3. referenčného obdobia RP3 ako súčasť plánovanej modernizácie systému ATM. Vykonávanie uverejnených DCT a FRA sa už v plnej miere implementovalo.
CP1-AF4 – Riadenie spolupráce v rámci siete	
CP1-s-AF4.1 Rozšírené krátkodobé opatrenia ATFCM	STAM Fáza 1 bola plne implementovaná. STAM fáza 2 sa bude realizovať počas 3. referenčného obdobia RP3. Počiatočné opatrenia sa začali ako súčasť projektu FAB, ktorý je spolufinancovaný z NPE, štúdia dynamického riadenia vzdušného priestoru (DAM) a STAM (2016_075_AF3_B).
CP1-s-AF4.2 Kolaboratívny NOP	4.2.2 Plánuje sa interaktívny Rolling NOP. Funkcionalita je plánovaná na úplnú implementáciu do 31. decembra 2021 prostredníctvom modernizácie automatizovaného podporného systému ASM s možnosťou výmeny údajov AIXM 5.1 B2B s NM a Vykonajte integráciu automatizovaných podporných systémov ASM so sieťou. Všetky tieto projekty sa budú realizovať v súlade s podporou NM, usmerneniami a príslušnými ustanoveniami referenčných príručiek NM B2B. Postupy ATFM a odborná príprava zamestnancov sa uskutočnia, keď bude k dispozícii platforma NM (N-Connect). 4.2.3 Plánuje sa prepojenie systémov ATM so systémami NM. Vykonávanie sa plánuje do 31. decembra 2021, neplánuje sa len vykonávanie čiastkovej funkcie Dosiahnutie spracovania správ letového plánu vo formáte ADEXP. Začala sa súvisiaca modernizácia miestneho systému ATM.

CP1-s-AF4.3 Automatizovaná podpora posudzovania zložitosti dopravy	4.3.2 Zosúladené cieľové časy pre ATFCM a sekvencovanie príchodov sa neplánujú – nie je relevantný projekt NPE. Funkčnosť, ktorá sa nepovažuje za uplatniteľnú na LPS SR z prevádzkových a geografických dôvodov.
CP1-s-AF4.4 Integrácia AOP/NOP	Prebieha implementácia nástroja zložitosti miestnej dopravy založeného na údajoch získaných prostredníctvom NM B2B.
CP1-AF5 – PLÁVAŤ	
CP1-s-AF5.1 Spoločné komponenty infraštruktúry	Pripojenie k NewPENS bolo dokončené. Štátny podnik LPS SR, š. p., v súčasnosti aktívne spolupracuje na celoeurópskych aktivitách súvisiacich so spoločnými komponentmi infraštruktúry SWIM.
CP1-s-AF5.2 SWIM žltý profil technickej infraštruktúry a špecifikácie	Prebieha realizačný projekt, skúmajú sa rôzne prípady použitia. Začala sa spolupráca na štátnej, ako aj regionálnej úrovni a štátneho podniku LPS SR, š. p., a SHMU spolupracujú so svojimi partnermi pri rôznych medzinárodných alebo cezhraničných aktivitách.
CP1-s-AF5.3 Výmena leteckých informácií	Implementácia AIXM 5.1 sa plánuje v úzkej koordinácii s európskym hodnotiacim dokumentom a ďalšími príslušnými zainteresovanými stranami. Počet systémov sa rozšíri o funkcie relevantné pre túto činnosť.
CP1-s-AF5.4 Výmena meteorologických informácií	SHMÚ a štátny podnik LPS SR, š. p., už začali analyzovať dostupné IWXXM a súvisiace špecifikácie a rôzne prípady použitia. Prvé implementačné kroky sa začnú v priebehu 3. referenčného obdobia RP3.
CP1-s-AF5.5 Výmena informácií o kooperatívnych sieťach	Brána pre NM B2B je už v prevádzke. Jednotlivé funkcie súvisiace s konkrétnymi informáciami sa budú vykonávať v jednotlivých prípadoch ako súčasť štandardného vývoja systému/aplikácií.
CP1-s-AF5.6 Výmena letových informácií (žltý profil)	LPS SR už implementovala niektoré funkcie ako súčasť integrovaného brífingového projektu. Ďalšie aktivity sú podmienené dostupnosťou zrelej verzie FIXM.
CP1-AF6 – Počiatočná výmena informácií o trajektórii	
CP1-s-AF6.1 Počiatočná výmena informácií o trajektórii zem-vzduch	Štátny podnik LPS SR, š. p., mešká s implementáciou DLS, ale projekt prebieha a počiatočná spôsobilosť sa plánuje dosiahnuť v roku 2022.
CP1-s-AF6.2 Zlepšenie informácií o trajektórii manažéra siete	Neuplatňuje sa.
CP1-s-AF6.3 Počiatočná výmena informácií o trajektórii	Počas 3. referenčného obdobia RP3 sa neočakáva žiadna implementácia. Štátny podnik LPS SR, š. p., bude koordinovať svoju činnosť v tejto oblasti s FAB CE a ďalšími partnermi.

4.3 – Riadenie zmien

Postupy riadenia zmien a plány prechodu na uvedenie hlavných zmien vzdušného priestoru do prevádzky alebo na zlepšenie systému ATM zamerané na minimalizáciu akéhokolvek negatívneho vplyvu na výkonnosť siete

Neuplatňuje sa. V súčasnosti sa v štátnom podniku LPS SR, š. p., alebo SHMU nepredpokladajú žiadne významné zmeny.

Celkový dohľad nad zmenami v oblasti ATM/ANS vykonáva Dopravný úrad podľa vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2017/373v platnom znení a nariadenia Komisie (EÚ) 2015/340 s jasne vymedzeným prostredím na vykonávanie technických a prevádzkových zmien vrátane zmien v odbornej príprave licencovaného personálu a ATSEP.

ODDIEL 5: MECHANIZMY ZDIEĽANIA RIZIKA PREVÁDZKOVÝCH VÝKONOV A SYSTÉMY STIMULOV

5.1 - Parametre zdieľania rizika prevádzkových výkonov

- 5.1.1 Zdieľanie rizika objemu dopravy - Traťové zóny spoplatňovania
- 5.1.2 Zdieľanie rizika objemu dopravy - Terminálne zóny spoplatňovania

5.2 - Systémy stimulov pre oblasť kapacity

- 5.2.1 - Systém stimulov pre kapacitu – traťové letecké navigačné služby
 - 5.2.1.1 Parametre na výpočet finančných výhod alebo nevýhod - traťové letecké navigačné služby
 - 5.2.1.2 Zdôvodnenie a odôvodnenie - traťové letecké navigačné služby
- 5.2.2 - Systém stimulov pre kapacitu – terminálne letecké navigačné služby
 - 5.2.2.1 Parametre na výpočet finančných výhod alebo nevýhod - terminálne letecké navigačné služby
 - 5.2.2.2 Zdôvodnenie a odôvodnenie - terminálne letecké navigačné služby

5.3 - Dobrovoľné stimuly

Prílohy relevantné pre tento oddiel

- PRÍLOHA G. PARAMETRE PRE ZDIEĽANIE RIZIKA OBJEMU DOPRAVY
- PRÍLOHA I. PARAMETRE PRE POVINNÉ KAPACITNÉ STIMULY
- PRÍLOHA K. DOBROVOĽNÉ SYSTÉMY STIMULOV

5.1 – Parametre zdieľania rizika prevádzkových výkonov

5.1.1 Zdieľanie rizika objemu dopravy - Traťové zóny spoplatňovania

Slovenská republika	Prispôsobené parametre zdieľania rizika objemu				nie	
	mŕtve pásmo	Pásmo zdieľania rizika	Počet jednotiek služieb je nižší ako plán		Počet jednotiek služieb je vyšší ako plán	
			% strata, ktorá sa má vrátiť	Max. účtované, ak SU 10 % < plán	% vrátených dodatočných príjmov	Min. vrátené, ak jednotky služieb sú 10 % > plán
Štandardné parametre	±2,00%	±10,0%	70,0%	5,6%	70,0%	5,6%

5.1.2 Zdieľanie rizika objemu dopravy - Terminálne zóny spoplatňovania

5.2 - Systémy stimulov pre oblasť kapacity

5.2.1 - Systém stimulov pre kapacitu – traťové letecké navigačné služby

5.2.1.1 Parametre na výpočet finančných výhod alebo nevýhod - traťové letecké navigačné služby

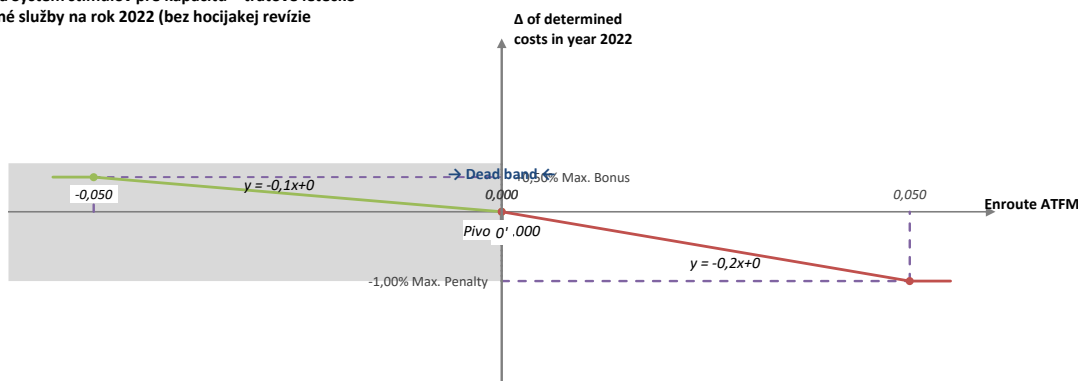
Trať	Vyjadrené v	Hodnota
Mŕtve pásmo Δ	podiel min.	0,01
Maximálny bonus ($\leq 2\%$)	% of DC	0,50%
Maximálna pokuta ($\geq$ Max. bonus)	% of DC	1,00%
Pivotné hodnoty pre RP3 sú	modulovaný	

Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, š. p.

	2020	2021	2022	2023	2024
Referenčné hodnoty portálu sieťovej prevádzky (NOP) - [minúty meškania na let z dôvodu manažmentu letovej prevádzky (ATFM)]			0,07	0,08	0,07
Varovné prahy (Δ Referenčná hodnota v zlomku minúty)			$\pm 0,050$	$\pm 0,050$	$\pm 0,050$
Ciele plánu výkonnosti (min. meškania ATFM na let)			0,07	0,08	0,07
Koncové hodnoty RP3 (min. ATFM meškania na let)					
Finančné výhody / nevýhody	Rozsah mŕtveho pásma		-	-	-
	Bonusové pásmo		-	-	-
	Trestné pásmo		-	-	-

* Keď sa uplatňuje modulácia, tieto údaje sú len orientačné, pretože budú každoročne aktualizované na základe novembrového N-1 NOP a metodiky popísanej v bode 5.2.1.2. (a) (2) nižšie. Oznamovacie hodnoty pre rok n je potrebné oznámiť do EK do 1. januára N.

Aplikácia Systém stimulov pre kapacitu – traťové letecké navigačné služby na rok 2022 (bez hocijakej revízie)



5.2.1.2 Odôvodnenie - Traťové letecké navigačné služby

Uvedte, ktoré z ďalej uvedených zásad sa budú uplatňovať na moduláciu pivotných hodnôt pre celé RP3:

a) s cieľom umožniť zohľadnenie významných a nepredvídaných zmien v doprave:

a.1) pivotná hodnota pre rok n je referenčná hodnota z novembrového vydania NOP roku n-1.	Nie
a.2) pivotná hodnota pre rok n je informovaná o novembrovom vydaní roka n-1 NOP a vypočíta sa podľa týchto zásad a vzorcov:**	Nie

Neuplatňuje sa.

b) Rozsah stimulov je obmedzený na príčiny oneskorenia súvisiace s kapacitou ATC, smerovaním ATC, personálom ATC, vybavením ATC, riadením vzdušného priestoru a špeciálnymi udalosťami s kódmi C, R, S, T, M a P používateľskej príručky ATFCM. Ak áno, uveďte odôvodnenie tohto rozhodnutia a vysvetlenie spôsobu výpočtu pivotných hodnôt.	Áno
--	-----

Mnohé štáty v regióne strednej a východnej Európy v posledných rokoch naďalej čelili poveternostným javom (najmä búrkam CB počas letného obdobia), čo viedlo k veľkým oneskoreniam v dôsledku počasia. Na Slovensku bolo viac ako 40 % všetkých oneskorení spôsobených v rokoch 2016 až 2020 spôsobených počasím. Manažér siete v správe o prevádzke siete za rok 2018 uznal, že v dôsledku nasýtenia odvetvových kapacít v porovnaní s predchádzajúcimi rokmi došlo k väčšiemu vplyvu rušenia v rámci siete (napr. nepriaznivé počasia). Prognóza tratí sa znížila v dôsledku zvýšených dopravných tokov, odchýlok spôsobených počasím, zasahujúcich lietadiel zo susedných stanovišť ATC v dôsledku počasia/CB. Dá sa očakávať, že s klimatickými zmenami sa počasie stane ešte nepredvídateľnejším.

Slovenská republika z uvedeného dôvodu navrhuje schému, v ktorej by nebola nenalizovaná za účinku, ktoré sú mimo kontrolu štátneho podniku I PS SR, š. p. Slovenská republika

** V prípade potreby pozri prílohu I.

5.2.2 - Systém stimulov pre kapacitu – terminálne letecké navigačné služby

5.2.2.1 Parameters for the calculation of financial advantages or disadvantages - Terminal

Terminál	Vyjadrené v	Hodnota
Mítné pásmo Δ	Select	NEUVÁDZA SA
Rozsah bonusu/sankcie (% hodnoty čapu)	%	$\pm 50\%$
Maximálny bonus	% of DC	0,00%
Maximálna pokuta	% of DC	0,00%
Pivotné hodnoty pre RP3 sú	Select	NEUVÁDZA SA

5.2.2.2 Rationale and justification - Terminal

Vysvetlite, ako sa bonus a sankcie rozdelia medzi rôzne terminálne zóny spoplatňovania a poskytovateľov leteckých navigačných služieb poskytujúcich služby v každej z nich**

Neuplatňuje sa, pretože žiadne letisko v Slovenskej republike nie je zahrnuté do výkonnostného plánu na 3. referenčné obdobie RP3 a nepatrí do rozsahu pôsobnosti vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.

** V prípade potreby pozri prílohu I.

ODDIEL 6: IMPLEMENTÁCIA PLÁNU VÝKONNOSTI

6.1 Monitorovanie plánu výkonnosti

6.2 Nesúladi s cieľmi počas referenčného obdobia

6 - IMPLEMENTÁCIA PLÁNU VÝKONNOSTI

6.1 Monitorovanie plánu výkonnosti

Opis postupov zavedených národným dozorným orgánom na monitorovanie vykonávania plánu výkonnosti vrátane ročného monitorovania všetkých kľúčových ukazovateľov výkonnosti a ukazovateľov výkonnosti vymedzených v prílohe I k nariadeniu a opisu zdrojov údajov
Dopravný úrad je orgánom zodpovedným za implementáciu plánu výkonnosti vrátane každoročného monitorovania všetkých kľúčových ukazovateľov výkonnosti a ukazovateľov výkonnosti vymedzených v prílohe I k nariadeniu. Dopravný úrad zavedie postupy nepretržitého dohľadu nad všetkými oblasťami v rámci plánu výkonnosti pre 3. referenčné obdobie RP3. Tieto procesy obsahujú postupy zberu údajov, hodnotenia údajov a overovania údajov. Monitorovanie na vnútroštátnej úrovni zahŕňa podnikateľské a ročné plány poskytovateľov leteckých navigačných služieb, nekontrolovateľné náklady, dosiahnutie výstražných prahov [v súlade s čl. 18 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317] a ďalšie povinné požiadavky stanovené v prílohe VI vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 a v iných príslušných právnych predpisoch [najmä vo vykonávacom nariadení (EÚ) 2017/373 v platnom znení]. Monitorovanie pokroku pri dosahovaní cieľov výkonnosti stanovených vo vykonávacom nariadení (EÚ) 2019/317 vykonávajú špecializovaní zamestnanci národného dozorného orgánu. Samotné monitorovanie sa bude vykonávať pravidelne, zavedú sa mechanizmy a postupy, niektoré z nich sú čiastočne založené na monitorovacích postupoch z 2. referenčného obdobia RP2. Spolupráca s FAB CE a susednými neštátnymi subjektmi je už nadviazaná a v prípade potreby sa primerane využije.

6.2 Nesúlady s cieľmi počas referenčného obdobia

Opis zavedených postupov a opatrení, ktoré má národný dozorný orgán uplatňovať na riešenie situácie, keď sa ciele počas referenčného obdobia nedosiahnu
Výročná monitorovacia správa slúži ako nástroj na monitorovanie súčasnej situácie a dosiahnutého pokroku. Ako vstupy sa spracúvajú tieto informácie: SAF KPA (od národného dozorného orgánu), KPA CEF (od poskytovateľa leteckých navigačných služieb) a CAP a ENV KPA (v spolupráci s manažérom siete). Správa je po jej schválení predložená prostredníctvom PRB Európskej komisii najneskôr do 1. júna. V prípade, že určitý cieľ nie je splnený, národný dozorný orgán problém identifikuje, uplatňuje nápravné opatrenia na jeho vyriešenie a informuje Európsku komisiu podľa čl. 37 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.

PRÍLOHA A. TABUĽKY A DODATOČNÉ INFORMÁCIE (TRAŤOVÉ LETECKÉ NAVIGAČNÉ SLUŽBY)

PRÍLOHA A.x - Traťová zóna spoplatňovania #x

PRÍLOHA B. TABUĽKY A DODATOČNÉ INFORMÁCIE (TERMINÁLNE LETECKÉ NAVIGAČNÉ SLUŽBY)

PRÍLOHA B.x - Terminálna zóna spoplatňovania #x

PRÍLOHA C. KONZULTÁCIE

PRÍLOHA D. MIESTNE PREDPOVEDE PREVÁDZKOVÝCH VÝKONOV V OBLASTI DOPRAVY

PRÍLOHA E. INVESTÍCIE

PRÍLOHA F. ZÁKLADNÉ HODNOTY (NÁKLADOVÁ EFEKTÍVNOSŤ)

PRÍLOHA G. PARAMETRE PRE ZDIELANIE RIZIKA OBJEMU DOPRAVY

PRÍLOHA H. REŠTRUKTURALIZAČNÉ OPATRENIA A NÁKLADY

PRÍLOHA I. PARAMETRE PRE POVINNÉ KAPACITNÉ STIMULY

Príloha J. VOLITEĽNÉ KĹÚČOVÉ INDIKÁTORY BEZPEČNOSTI A CIELE

PRÍLOHA K. VOLITEĽNÉ SYSTÉMY STIMULOV

PRÍLOHA L. ODÔVODNENIE ZJEDNODUŠENÉHO SYSTÉMU SPOPLATŇOVANIA

PRÍLOHA M. PRIRADENIE NÁKLADOV

PRÍLOHA N. CEZHRANIČNÉ INICIATÍVY

PRÍLOHA O. ODÔVODNENIE MIESTNYCH CIEĽOV V OBLASTI BEZPEČNOSTI

PRÍLOHA P. ODÔVODNENIE MIESTNYCH CIEĽOV V OBLASTI ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

PRÍLOHA Q. ODÔVODNENIE MIESTNYCH CIEĽOV V OBLASTI KAPACITY

PRÍLOHA R. ODÔVODNENIE MIESTNYCH CIEĽOV V OBLASTI NÁKLADOVEJ EFEKTÍVNOSTI

PRÍLOHA S. SÚVISLOSTI

PRÍLOHA T. OSTATNÉ MATERIÁLY

PRÍLOHA U. OVERENIE SÚLADU NÁKLADOVEJ ZÁKLADNE ZO STRANY NÁRODNÉHO DOZORNÉHO ORGÁNU

PRÍLOHA Z. OPRAVNÉ OPATRENIA*

* *Len podľa čl. 15 ods. 6 nariadenia*

PRINT