

Návrh plánu výkonnosti v oblasti leteckých navigačných služieb Slovenská republika

znenie v slovenskom jazyku

3. referenčné obdobie (2020-2024)

Status: návrh plánu výkonnosti [čl. 12 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317]

Dátum schválenia 25.09.2019

1 ÚVOD

- 1.1 Aktuálna situácia
- 1.2 Predpoveď objemu dopravy
- 1.3 Konzultácie so zainteresovanými stranami
- 1.4 Zoznam letísk zahrnutých do plánu výkonnosti
- 1.5 Služby podliehajúce trhovým podmienkam
- 1.6 Postup pri vypracovaní a prijatí plánu výkonnosti na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru
- 1.7 Zriadenie a uplatňovanie zjednodušeného systému spoplatňovania

2 INVESTÍCIE

- 2.1 - Investície - Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, š. p.
 - 2.1.1 - *Prehľad investícií*
 - 2.1.2 - *Podrobné údaje o nových významných investícií*
 - 2.1.3 - *Ďalšie nové a existujúce investície*
- 2.2 - Investície - Slovenský hydrometeorologický ústav
 - 2.2.1 - *Prehľad investícií*
 - 2.2.2 - *Podrobné údaje o nových významných investícií*
 - 2.2.3 - *Ďalšie nové a existujúce investície*

3 NÁRODNÉ CIELE VÝKONNOSTI

- 3.1 Ciele v oblasti bezpečnosti
 - 3.1.1 *Safety KPI #1: Úroveň účinnosti riadenia bezpečnosti, ktorú majú dosahovať poskytovatelia leteckých navigačných služieb*
- 3.2 Ciele v oblasti životného prostredia
 - 3.2.1 *Environment KPI #1: Horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových leto (KEA)*
- 3.3 Ciele v oblasti kapacity
 - 3.3.1 *Capacity KPI #1: Meškanie ATFM na trati na jeden let*
 - 3.3.2 *Capacity KPI #2: Meškanie ATFM pri terminálnych leteckých navigačných službách na jeden let*
- 3.4 Ciele v oblasti nákladovej efektívnosti
 - 3.4.1 *Cost efficiency KPI #1: Stanovené jednotkové náklady (DUC) na traťové letecké navigačné služby*
 - 3.4.2 *Cost efficiency KPI #2: Stanovené jednotkové náklady (DUC) na 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*
- 3.5 Dodatočné kľúčové ukazovatele výkonnosti/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 ZAVEDENIE PROJEKTU SESAR

- 4.1 Cezhraničné iniciatívy a synergie
 - 4.1.1 *Plánované alebo vykonávané iniciatívy cezhraničnej spolupráce na úrovni poskytovateľov leteckých navigačných služieb*
 - 4.1.2 *Investičné synergie dosiahnutné na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru (FAB) alebo prostredníctvom iných cezhraničných iniciatív*
- 4.2 Zavádzanie spoločných projektov SESAR
- 4.3 Riadenie zmien

5 MECHANIZMY ZDIEĽANIA RIZIKA OBJEMU DOPRAVY A SYSTÉMY STIMULOV

- 5.1 Parametre zdieľania rizika objemu dopravy
- 5.2 Systémy stimulov pre kapacitu
 - 5.2.1 *Systémy stimulov pre kapacitu - traťové letecké navigačné služby*
 - 5.2.2 *Systémy stimulov pre kapacitu - terminálne letecké navigačné služby*
- 5.3 Dobrovoľné stimuly

6 ZAVEDENIE PLÁNU VÝKONNOSTI

- 6.1 Monitorovanie vykonávania plánu výkonnosti
- 6.2 Nesúlad s cieľmi počas referenčného obdobia

7 Prílohy

- Príloha A. Tabuľky a dodatočné informácie (traťové letecké navigačné služby)
- Príloha C. Konzultácie
- Príloha E. Investície
- Príloha F. Východiskové hodnoty (nákladové efektívnosť)

Signatári

Detailné informácie o pláne výkonnosti	
Štát	Slovenská republika
Stav plánu výkonnosti	návrh plánu výkonnosti [čl. 12 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317]
Dátum vydania	25.09.2019
Dátum schválenia návrhu plánu výkonnosti	25.09.2019
Dátum schválenia plánu výkonnosti	

Týmto potvrdzujeme, že predmetný plán výkonnosti je v súlade s rozsahom pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2019/317 podľa čl. 1 nariadenia (EÚ) 2019/317 a čl. 7 nariadenia (ES) č. 549/2004 v platnom znení

Meno a priezvisko, funkcia splnomocneného zástupcu	
Arpád Érsek, minister dopravy a výstavby Slovenskej republiky	

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

Zmeny dokumentu		
verzia	dátum	dôvod zmeny
v1.0	16.07.2019	návrh plánu výkonnosti na konzultácie so zainteresovanými stranami
v2.0	25.09.2019	návrh plánu výkonnosti pre Európsku komisiu podľa čl. 12 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317

1.1 Aktuálna situácia

- 1.1.1 - Zoznam poskytovateľov leteckých navigačných služieb a oblasť poskytovania leteckých navigačných služieb
- 1.1.2 - Ostatné subjekty podľa čl. 1 ods. 2 posledná veta vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317
- 1.1.3 - Zóny spoplatňovania
- 1.1.4 - Ostatné všeobecné informácie týkajúce sa plánu výkonnosti

1.2 - Predpovede objemu dopravy

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

1.3 - Konzultácie so zainteresovanými stranami

- 1.3.1 - Závery z konzultácií so zainteresovanými stranami k plánu výkonnosti
- 1.3.2 - Špeciálne požiadavky poskytovateľov leteckých navigačných služieb a používateľov vzdušného priestoru vo vzťahu k plánu výkonnosti
- 1.3.3 - Konzultácie so zástupcami zainteresovaných strán k plánu výkonnosti

1.4 - Zoznam letísk zahrnutých do plánu výkonnosti

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

1.5 - Služby podliehajúce trhovým podmienkam

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

1.7 - Zriadenie a uplatňovanie zjednodušeného systému spoplatňovania

- 1.7.1 - Rozsah pôsobnosti zjednodušeného systému spoplatňovania
- 1.7.2 - Conditions for the application of the simplified charging scheme

Prílohy

- Príloha C. Konzultácie
- Príloha D. Miestne predpovede objemu dopravy
- Príloha L. Odôvodnenie zjednodušeného systému spoplatňovania

1 - Úvod

1.1 - Aktuálna situácia

Národný dozorný orgán v oblasti leteckých navigačných služieb zodpovedný za vypracovanie návrhu plánu výkonnosti	Dopravný úrad
--	---------------

1.1.1 - Zoznam poskytovateľov leteckých navigačných služieb a oblast 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 štátu vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky	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 Budapest 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
-------------------------------	------------------------------------	---

Traťová zóna spoplatňovania 1	Slovenská republika		
Terminálna zóna spoplatňovania	<table> <tr> <td data-bbox="470 224 989 253">Počet terminálnych zón spoplatňovania</td><td data-bbox="989 224 1412 253">0</td></tr> </table>	Počet terminálnych zón spoplatňovania	0
Počet terminálnych zón spoplatňovania	0		

1.1.4 - Ostatné všeobecné informácie týkajúce sa plánu výkonnosti

--

Dodatočné informácie
Bezpredmetné.

1.2 - Predpovede objemu dopravy

1.2.1 - Traťové letecké navigačné služby

Traťová zóna spoplatňovania 1

Slovakia

Predpoveď objemu dopravy vo vzťahu k traťovým leteckým navigačným službám

STATFOR Base forecast FEB 2019 (Flight Plan 2017-19, Actual Route 2020-2024)

STATFOR Base forecast FEB 2019 (Flight Plan 2017-19, Actual Route 2020-2024)	2017A	2018A	2019	2020	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 - Závěry z konzultací so zainteresovanými stranami k plánu výkonnosti

Popis hlavných pripomienok zainteresovaných strán a odôvodnenie ich zapracovania do plánu výkonnosti
Používatelia vzdušného priestoru vzali na vedomie prístup Slovenskej republiky k otvoreným a transparentným konzultáciám a jej úsiliu o zabezpečenie konzistentného plánu výkonnosti, ktorého cieľom je dosiahnutie cieľov výkonnosti v oblasti bezpečnosti, životného prostredia a nákladovej efektívnosti. Používatelia vzdušného priestoru privítali rozhodnutie uplatniť penalizáciu systému stimulov v oblasti kapacity len vo vzťahu k navrhnutej odchýlke od referenčnej hodnoty pre kapacitu. Pozitívne tiež vzali na vedomie prístup Slovenskej republiky k návratu nevýčerpaných investícií capex referenčného obdobia RP2 v referenčnom období RP3. Berúc na vedomie výzvy spojené s dosahovaním cieľov pre kapacitu v referenčnom období RP2 a referenčnom období RP3 používatelia vzdušného priestoru požiadali o ďalšiu transparentnosť, pokiaľ ide o kvantitatívne údaje, aby preukázali, ako bude dosiahnutý cieľ pre kapacitu. Ostatné zainteresované strany nevzniesli žiadne konkrétne pripomienky. S ohľadom na konzultácie Slovenská republika preskúmala všetky hlavné body návrhu plánu výkonnosti na referenčné obdobie RP3 a poskytla ďalšie podrobnosti a zdôvodnenie. Ďalšie informácie možno nájsť v prílohe C. Konzultácie.

1.3.2 - Špeciálne požiadavky poskytovateľov leteckých navigačných služieb a používateľov vzdušného priestoru vo vzťahu k plánu výkonnosti

Hlavné body konzultácií	použiteľné	Results of consultation
Ak je to použiteľné, rozhodnutie odkloniť sa od STATFOR base forecast	nie	Združenie IATA podporilo použitie STATFOR Base traffic forecast.
Politika spoplatňovania	áno	žiadny nesúhlas
Maximálne finančné výhody a nevýhody v súvislosti s povinným systémom stimulov v oblasti kapacity	áno	žiadny nesúhlas, združenie IATA pozitívne vyzdvihlo rozhodnutie uplatňovať penalizáciu pre systém stimulov v oblasti kapacity
Ak je to použiteľné, rozhodnutie o úprave cieľov výkonnosti na účely ústredných hodnôt, ktoré sa majú použiť v povinnom systéme stimulov pre kapacitu	áno	žiadny nesúhlas
Symetrické rozpätie ("mŕtve pásmo) na účel povinného systému stimulov pre kapacitu	áno	žiadny nesúhlas
Zriadenie alebo zmena zón spoplatňovania	nie	bezpredmetné
Určenie stanovených nákladov zahrnutých do nákladovej základne	áno	Združenie IATA požiadalo o: - poskytnutie prehľadu podľa jednotlivých subjektov (Dopravný úrad, LPS SR, š. p., SHMÚ), - poskytnutie ďalších podrobností o dôchodkovom systéme, - poskytnutie prehľadu odpisov spolu s príslušnými nákladmi na kapitá za referenčné obdobie RP2, ktoré sa majú vrátiť používateľom vzdušného priestoru v referenčnom období RP3, - prehodnotenie rozdelenia nákladov SHMÚ medzi traťovými a terminálnymi leteckými navigačnými službami spolu s podrobným odôvodnením takéhoto rozdelenia nákladov, - poskytnutie odôvodnenia pre percentuálne hodnoty nákladov na dlh. Na základe konzultácie Slovenská republika poskytla ďalšie podrobnosti a odôvodnenia a SHMÚ prehodnotil a upravil jeho systém rozdelenia nákladov. Ďalšie informácie možno nájsť v prílohách A, C a F.
Ak je to použiteľné, hodnoty upravených parametrov pre mechanizmus zdieľania rizika objemu dopravy	nie	bezpredmetné
Ak je to použiteľné, rozhodnutie uplatňovať zjednodušený systém spoplatňovania	nie	bezpredmetné

Nové a súčasné investície, najmä nové veľké investície vrátane ich očakávaných prínosov	áno	Združenie IATA uvítalo rozhodnutie Slovenskej republiky uhradiť nevyčerpané kapitálové výdavky za referenčné obdobie RP2 používateľom vzdušného priestoru v referenčnom období RP3. Združenie IATA požiadalo o poskytnutie dodatočnej transparentnosti, pokiaľ ide o kvantitatívne údaje, aby sa preukázalo, ako sú navrhované investície spojené s dosahovaním cieľov výkonnosti. Ďalšie informácie možno nájsť v prílohe C. Konzultácie a príloha E. Investície.
---	-----	--

1.3.3 - Konzultácie so zástupcami zainteresovaných strán k plánu výkonnosti

#1 - poskytovatelia leteckých navigačných služieb	
Zloženie zástupcov zainteresovaných strán	LPS SR, š. p., SHMÚ
Dátum hlavných pracovných stretnutí/komunikácie	23. máj 2019
Hlavné témy pracovných stretnutí	Dohoda o harmonograme, úlohách a čiastočných vstupoch každého poskytovateľa do plánu výkonnosti pre referenčné obdobie RP3. Overovanie návrhov vstupov a ich súlad s cieľmi a platnými právnymi predpismi Európskej únie.
Dohodnuté kroky	žiadne ďalšie kroky
Nezhody a dôvody	Žiadne nezhody
Závery konzultácií	Zainteresované strany sa dohodli na všetkých témach pracovných stretnutí.

Dodatočné informácie
Bezpredmetné.

#2 - používatelia vzdušného priestoru	
Zloženie zástupcov zainteresovaných strán	združenie IATA, letecký dopravca Lufthansa, letecký dopravca Austrian Airlines, Orgán na preskúmanie výkonnosti (PRB), odborníci zainteresovaných strán
Dátum hlavných pracovných stretnutí/komunikácie	6. august 2019
Hlavné témy pracovných stretnutí	Všetky otázky, postupy a pripomienky sa nachádzajú v prílohe C. Konzultácie.
Dohodnuté kroky	Pozri vyššie.
Nezhody a dôvody	Pozri vyššie.
Závery konzultácií	Pozri vyššie.

Dodatočné informácie
Bezpredmetné.

#3 - odborníci zainteresovaných strán	
Zloženie zástupcov zainteresovaných strán	združenie IATA, letecký dopravca Lufthansa, letecký dopravca Austrian Airlines, Orgán na preskúmanie výkonnosti (PRB), odborníci zainteresovaných strán
Dátum hlavných pracovných stretnutí/komunikácie	6. august 2019
Hlavné témy pracovných stretnutí	Všetky otázky, postupy a pripomienky sa nachádzajú v prílohe C. Konzultácie.
Dohodnuté kroky	Pozri vyššie.
Nezhody a dôvody	Pozri vyššie.
Závery konzultácií	Pozri vyššie.

Dodatočné informácie
Bezpredmetné.

#4 - prevádzkovatelia letísk	
Zloženie zástupcov zainteresovaných strán	
Dátum hlavných pracovných stretnutí/komunikácie	
Hlavné témy pracovných stretnutí	
Dohodnuté kroky	

Nezhody a dôvody	
Závery konzultácií	

Dodatočné informácie

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

Dodatočné informácie

#6 - ostatní	
Zloženie zástupcov zainteresovaných strán	
Dátum hlavných pracovných stretnutí/komunikácie	
Hlavné témy pracovných stretnutí	
Dohodnuté kroky	
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 ods. 4 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317

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 - Investície - Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, š. p.

- 2.1.1 - Prehľad investícií
- 2.1.2 - Podrobné údaje o nových významných investícií
- 2.1.3 - Ďalšie nové a existujúce investície

2.2 - Investície - Slovenský hydrometeorologický ústav

- 2.2.1 - Prehľad investícií
- 2.2.2 - Podrobné údaje o nových významných investícií
- 2.2.3 - Ďalšie nové a existujúce investície

Prílohy

Príloha E. Investície

Poznámka: Požiadavky podľa Prílohy II, 2.2.(c) sú riešené v bode 4.1.2

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

2.1.1 - Prehľad investícií

Počet nových významných investícií	1
------------------------------------	---

#	Názov novej významnej investície (t.j. nad 5 mil. €)	Celková hodnota aktív (kapitálové výdavky alebo contractual leasing value)	Hodnota aktív alokovaných leteckým navigačným službám v rozsahu plánu výkonnosti	Stanovené náklady investícií (t.j. odpisovanie, kapitálové náklady a náklady na prenájom / lízing) (v národnej mene)					Životný cyklus (doba odpisovania v rokoch)	Alokácia (%)*		Plánovaný termín začiatku prevádzky
				2020	2021	2022	2023	2024		Trať	Terminál	
1	Implementácia služieb dátových spojení	5 869 600	5 869 600	0	8 698	175 432	732 526	732 526	8	92%	8%	31.12.2022
	Medzisúčet nových významných investícií uvedených vyššie (1)	5 869 600	5 869 600	0	8 698	175 432	732 526	732 526				
	Medzisúčet ďalších nových investícií (2)	14 864 431	14 864 431	381 635	1 317 333	2 395 164	2 334 782	2 357 660				
	Medzisúčet existujúcich investícií (3)	19 503 272	19 503 272	7 300 311	7 134 735	6 688 849	7 492 480	7 281 562				
	Súčet nových a existujúcich investícií (1) + (2) + (3)	40 237 303	40 237 303	7 681 946	8 460 766	9 259 446	10 559 788	10 371 748				

* Súčet hodnôt v % trať + terminál sa musí rovnať 100%.

2.1.2 - Podrobné údaje o nových významných investícií

Poznámka: Sekcia 1.3 (Konzultácia zainteresovaných strán) by mala zahŕňať detaily konzultácie so zástupcami používateľov vzdušného priestoru o nových významných investíciách.

Názov novej významnej investície 1	Implementácia služieb dátových spojení		Celková hodnota aktív	5 869 600 €
Popis aktív	Implementácia služieb dátových spojení v systéme manažmentu letovej prevádzky			
Investícia na základe splnomocnenia nariadenia SES (t.j. PCP/Interoperabilita)? Odkaz na nariadenie a v prípade financovania prostredníctvom programov pomoci Únie, odkaz na príslušnú grantovú dohodu;"	Yes			
Benefity pre používateľov vzdušného priestoru a výsledok konzultácie zástupcov používateľov vzdušného priestoru				
Spoločné investície / partnerstvo	No			
Investície v systémoch manažmentu letovej prevádzky	Yes			
Typ v prípade investície v systéme manažmentu letovej prevádzky	Replacement investment			
Odkaz na európsky hlavný plán ATM / PCP v prípade investície v systéme manažmentu letovej prevádzky	Master Plan (non-PCP)			

2.1.3 - Ďalšie nové a existujúce investície

Popis a odôvodnenie povahy nákladov a benefitov ďalších nových a existujúcich investícií do fixných aktív plánovaných v priebehu referenčného obdobia	Udržanie vysokej kvalitatívnej úrovne poskytovania leteckých navigačných služieb počas tretieho referenčného obdobia (2020 – 2024) v zmysle európskeho hlavného plánu a právnych predpisov SES bude podporované investičnými projektmi vrátane: - vylepšenia konceptu vzdušného priestoru s voľnými traťami; - zriadenia technologickej infraštruktúry pre aplikácie celosystémového riadenia informácií; - zdokonalenie služieb a postupov súvisiacich s kybernetickou bezpečnosťou v systéme manažmentu letovej prevádzky; - vylepšenie pokrytia ADS-B / MLAT; - zdokonalenie nasadenia VoIP; - ďalšia podpora implementácie GNSS. Spolu s aktivitami vo vyššie uvedených oblastiach rozvoja, niektoré projekty ktoré začali v druhom referenčnom období, budú zahrnuté do nasledujúcich rokov. Predovšetkým implementácia služby DLS je v súčasnosti zatiaľ na úrovni rozvoja, hoci zamýšľané reálne využitie vyžaduje určité úsilie. Nasadenie technológie VoIP kvôli mnohým zložitým požiadavkám na interoperabilitu a výkonnosť bude vyžadovať praktické riešenia ktorých prevádzková dostupnosť závisí od spolupráce medzi výrobcami technológií hlasovej komunikácie, pozemných rádiových staníc a záznamových systémov. Ich vplyv na súvisiace projekty je výrazne vyšší ako bol odhadnutý keď boli tieto projekty spustené. Na základe výsledkov testovania pilotnej prevádzky platformy VoIP boli revidované pôvodné projekty implementácie VoIP a modernizácie VCS. Ďalšia skupina projektov je plánovaná postupnou modernizáciou komunikačnej infraštruktúry a informačných technológií, aby boli schopné obsiahnuť aj technické aj prevádzkové opatrenia kybernetickej bezpečnosti a požiadaviek aplikácií a služieb SWIM. Niektoré infraštruktúrne systémy a ich komponenty budú nahradené kvôli koncu ich prevádzkovej životnosti. Zhrnutie nových investícií pre roky 2020-2024 sú uvedené v Prílohe E Investície.
--	--

2.2 - Investície - Slovenský hydrometeorologický ústav

2.2.1 - Prehľad investícií

#	Názov novej významnej investície (t.j. nad 5 mil. €)	Celková hodnota aktív (kapitálové výdavky alebo contractual leasing value)	Hodnota aktív alokovaných leteckým navigačným službám v rozsahu plánu výkonnosti	Stanovené náklady investícií (t.j. odpisovanie, kapitálové náklady a náklady na prenájom / lízing) (v národnej mene)					Životný cyklus (doba odpisovania v rokoch)	Alokácia (%)*		Plánovaný termín začiatku prevádzky
				2020	2021	2022	2023	2024		Trať	Terminál	
N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Medzisúčet nových významných investícií uvedených vyššie (1)		0	0	0	0	0	0	0				
Medzisúčet ďalších nových investícií (2)		1 269 400	1 269 400	364 000	316 700	250 700	288 000	50 000				
Medzisúčet existujúcich investícií (3)				0	0	0	0	0				
Súčet nových a existujúcich investícií (1) + (2) + (3)		1 269 400	1 269 400	364 000	316 700	250 700	288 000	50 000				

* Súčet hodnôt v % trať + terminál sa musí rovnať 100%..

2.2.2 - Podrobné údaje o nových významných investícií

Nové významné investície nie sú plánované na tretie referenčné obdobie.

Poznámka: Sekcia 1.3 (Konzultácia zainteresovaných strán) by mala zahŕňať detaily konzultácie so zástupcami používateľov vzdušného priestoru o nových významných investíciách.

2.2.3 - Ďalšie nové a existujúce investície

Popis a odôvodnenie povahy nákladov a benefitov ďalších nových a existujúcich investícií do fixných aktív plánovaných v priebehu referenčného obdobia	Ďalšie a nové investície SHMU budú zamerané na: • Modernizáciu existujúceho vybavenia AWOS MET (napr. merače výšky mrakov, vetromery, kamery HD pre monitoring počasia, elektronický barometer, atď.). • Kúpa a inštalácia profilera vetra (na pokrytie zvyšných vstupov pre letisko Poprad - Tatry). Dodatočné poznámky: • Hodnota investičných nákladov je odhadnutá a bude závisieť od výsledku verejného obstarávania. • Investičné náklady budú rozdelené do prevádzkových nákladov pomerne ku každému roku tretieho referenčného obdobia, čím sa predíde medzoročným rozdielom okrem roku 2024. • Vzhľadom ku skutočnosti, že SHMU a divízia AMS, je vládou dotovaná organizácia, nie je oprávnená vziať si bankový úver ako externý zdroj financovania. Preto v prípade potreby nového vybavenia, napr. v roku 2020 v hodnote 100 000 eur, jediným spôsobom financovania je prostredníctvom priamych platieb za letecké navigačné služby. Z tohto dôvodu akvizícia nového vybavenia je uvedená v bode "Ostatné prevádzkové náklady" v roku 2020 vo výške 100 000 eur oproti uvedeným odpisom súvisiacich s týmto aktívom v bode "Odpisy", t.j. ak doba odpisovania sú 4 roky, každoročné odpisy v rokoch 2020 - 2023 by mali byť 25 000 eur, ale SHMU ich uvádza nulové. Takéto uvádzanie nákladov je prakticky na hotovostnom základe ako v protiklade s akruálnym základom, hoci pokiaľ nákup zariadenia je rovnomerne rozložený v nasledujúcich rokoch, konečný efekt oboch metód z dlhodobého pohľadu smeruje k rovnakému výsledku.
--	---

3. časť: Ciele výkonnosti a opatrenia na ich dosiahnutie

3.1 - Ciele v oblasti bezpečnosti

3.1.1 - Safety KPI #1: Úroveň účinnosti riadenia bezpečnosti, ktorú majú dosahovať poskytovatelia leteckých navigačných služieb

3.2 - Ciele v oblasti životného prostredia

3.2.1 - Environment KPI #1: Horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových leto (KEA)

3.3 - Ciele v oblasti kapacity

3.3.1 - Capacity KPI #1: Meškanie ATFM na trati na jeden let

3.3.2 - Capacity KPI #2: Meškanie ATFM pri terminálnych leteckých navigačných službách na jeden let

3.4 - Ciele v oblasti nákladovej efektívnosti

3.4.1 - Cost efficiency KPI #1: Stanovené jednotkové náklady (DUC) na traťové letecké navigačné služby

3.4.2 - Cost efficiency KPI #2: Stanovené jednotkové náklady (DUC) na 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

3.5 - Dodatočné kľúčové ukazovatele výkonnosti / ciele

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

3.6.1 - Vzájomné väzby a kompromisy medzi bezpečnosťou a ostatnými KPA

3.6.2 - Vzájomné väzby a kompromisy medzi kapacitou a životným prostredím

3.6.3 - Vzájomné väzby a kompromisy medzi nákladovou efektívnosťou a kapacitou

3.6.4 - Ďalšie vzájomné väzby a kompromisy

Prílohy k tejto časti

Príloha A. Tabuľky a dodatočné informácie (traťové letecké navigačné služby)

Príloha B. Tabuľky a dodatočné informácie (terminálne letecké navigačné služby)

Príloha F. Východiskové hodnoty (nákladová efektívnosť)

Príloha H. Reštrukturalizačné opatrenia a náklady

Príloha M. Rozdelenie nákladov

Príloha J. Voliteľné kľúčové indikátory výkonnosti a ciele

Príloha O. Zdôvodnenie miestnych cieľov v oblasti bezpečnosti

Príloha P. Zdôvodnenie miestnych cieľov v oblasti životného prostredia

Príloha Q. Zdôvodnenie miestnych cieľov v oblasti kapacity

Príloha R. Zdôvodnenie miestnych cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti

3.1 - Ciele v oblasti bezpečnosti

3.1.1 - Safety KPI #1: Úroveň účinnosti riadenia bezpečnosti, ktorú majú dosahovať poskytovatelia leteckých navigačných služieb

- a) Národné ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti
- b) Podrobné zdôvodnenie 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

Príloha O. Zdôvodnenie miestnych cieľov v oblasti bezpečnosti

3 - Miestne ciele výkonnosti

3.1 - Ciele v oblasti bezpečnosti

3.1.1 - Safety KPI #1: Úroveň účinnosti riadenia bezpečnosti, ktorú majú dosahovať poskytovatelia leteckých navigačných služieb

a) Ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti

Počet poskytovateľov leteckých navigačných služieb		1				
LPS SR, š. p.	politika a ciele v oblasti bezpečnosti	N/A	N/A	N/A	N/A	C
	riadenie rizika v oblasti bezpečnosti	N/A	N/A	N/A	N/A	D
	zaistenie bezpečnosti	N/A	N/A	N/A	N/A	C
	podpora bezpečnosti	N/A	N/A	N/A	N/A	C
	kultúra bezpečnosti	N/A	N/A	N/A	N/A	C
	Dodatočné informácie	Ciele v roku 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. Údaje za roky 2020 - 2023 nie sú k dispozícii a ciele sa zverejnia, keď budú k dispozícii očakávané prijateľné prostriedky preukázania zhody a poradenský materiál.				

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.

c) Hlavné opatrenia zavedené na dosiahnutie cieľov v oblasti bezpečnosti

Počas referenčného obdobia RP2 Slovenská republika splnila alebo prekročila ciele v oblasti bezpečnosti. Bezpečnostné procesy spĺňajú vysoké štandardy a možno predpokladať, že Slovenská republika bude schopná bez problémov splniť európske ciele v oblasti bezpečnosti. Procesy sa budú naďalej vyvíjať, aby umožnili splniť a prekročiť predpoklady. Slovenská republika už dosiahla veľmi dobrú úroveň povinných a dobrovoľných správ a bude si udržiavať stanovený trend. Na ohlasovaní udalostí sa podieľajú tri subjekty - LPS SR, š. p., Dopravný úrad a Letecký a námorný vyšetrovací útvar Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky. LPS SR, š. p. má izavedený vnútropodnikový systém na posielanie všetkých udalostí v civilnom letectve Leteckému a námornému vyšetrovaciemu útvaru Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky. Letecký a námorný vyšetrovací útvar Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky následne prideli identifikačné číslo v systéme ECCAIRS 5 a zašle ho Dopravnému úradu, kde príslušný zamestnanec zadá údaje do systému ECCAIRS 5. Dopravný úrad používa systém EASTER na generovanie AST z ECCAIRS 5. Tento postup je platný päť rokov. V rámci kultúry bezpečnosti na Slovensku bol prostredníctvom webového sídla Dopravného úradu zavedený systém dobrovoľného ohlasovania udalostí v civilnom letectve. Udalosti kľúčových zúčastňovateľov výkonnosti sa hodnotia podľa metodiky RAT. Trendy monitoruje AST a vyhodnocujú sa polročne. Slovenská republika taktiež používa pre udalosti v civilnom letectve aj systém ALS / TLS.

3.2 - Ciele v oblasti životného prostredia

3.2.1 - Environment KPI #1: Horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových leto (KEA)

- a) Národné ciele výkonnosti pre oblasť životného prostredia
- b) Podrobné zdôvodnenie v prípade nesúladu medzi miestnymi cieľmi a národnými referenčnými hodnotami
- c) Hlavné opatrenia zavedené na dosiahnutie cieľov výkonnosti v oblasti životného prostredia

Prílohy

Príloha P. Zdôvodnenie miestnych cieľov v oblasti životného prostredia

3.2 - Ciele v oblasti životného prostredia

3.2.1 - Environment KPI #1: Horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových leto (KEA)

a) Národné ciele výkonnosti v oblasti životného prostredia

	2020	2021	2022	2023	2024
	Target	Target	Target	Target	Target
Národné referenčné hodnoty	2,10%	2,05%	1,99%	1,99%	1,99%
Národné ciele	2,10%	2,05%	1,99%	1,99%	1,99%

b) Podrobné zdôvodnenie v prípade nesúlady medzi miestnymi cieľmi a národnými referenčnými hodnotami

Medzi národnými cieľmi a národnými referenčnými hodnotami nie je nesúlad. Národné ciele výkonnosti v oblasti životného prostredia zohľadňujú „Referenčné hodnoty priemernej efektívnosti horizontálneho letu na skutočnej trajektórii (KEA) pre tretie referenčné obdobie (RP3)“ uverejnené 5. júla 2019. Je však potrebné poznamenať, že v súčasnom prostredí a s ohľadom na plán dosiahnuť 24-hodinovú cezhraničnú FRA v rámci referenčného obdobia RP3 bude mať LPS SR, š. p., obmedzené možnosti na ďalšie významné zlepšenie horizontálnej letovej efektívnosti. To bude väčšinou závisieť od iných faktorov mimo kontroly poskytovateľa leteckých navigačných služieb, ako je napríklad rozhodovanie používateľov vzdušného priestoru a výber trasy, počasie alebo opatrenia manažéra siete. Skúsenosti z referenčného obdobia RP2 ukazujú silnú koreláciu medzi pozorovanými fenoménmi počasia (najmä výška základne oblačnosti v letnom období) a skutočnými preletenými trajektóriami, čím sa výrazne líšia od pôvodne podaných plánovaných plánov. Vplyv geopolitického vývoja a výsledná rozmanitosť dopravných tokov navyše viedli k nepriaznivým trajektóriám. Ukazovateľ KEP, aj keď sa nesleduje v referenčnom období RP2, ukazuje na Slovensku neustále zlepšovanie zo 4,01% v roku 2014 na 3,72% v roku 2018. To bezpochyby dokazuje pozitívny účinok trvalých zlepšení v usporiadaní a navrhovaní vzdušného priestoru, ako je SEEN FRA a ďalšie regionálne iniciatívy, ako napríklad SECSI FRA, vo Funkčnom bloku vzdušného priestoru stredná Európa a mimo neho. Z rôznych dôvodov túto ponuku nevyužili primerane všetci používatelia vzdušného priestoru. LPS SR, š. p., bude sa naďalej snažiť zlepšovať svoje služby, aby používatelia vzdušného priestoru mohli plánovať svoje preferované trate bez akýchkoľvek významných obmedzení.

c) Hlavné opatrenia zavedené na dosiahnutie cieľov výkonnosti v oblasti životného prostredia

Slovenská republika je súčasťou oblasti SEEN FRA, ktorá umožňuje používateľom vzdušného priestoru plánovať svoje lety voľne vo vzdušnom priestore 4 štátov - Bulharska, Maďarska, Rumunska a Slovenska, od 6. decembra 2018. Od apríla 2019 24-hodinový systém FRA (BRAFA) bol implementovaný v rámci slovenského vzdušného priestoru, ktorý je uvedený ako jeden z hlavných projektov na zlepšenie v európskom pláne prevádzky sietí 2019-2024 implementovanom v zime 2018/19. LPS SR, š. p., plánuje rozšíriť dostupnosť SEEN FRA na dlhšie denné obdobia (z 00: 00-06: 00 na 21: 00-07: 00). Od 7. novembra 2019 tri krajiny, ktoré iniciovali systém SEEN FRA (Bulharsko, Maďarsko a Rumunsko), rozšíria dostupnosť cezhraničného systému FRA na celý deň zavedením projektu vzdušného priestoru pre voľné trasy v juhovýchodnej Európe (SEE FRA). Očakáva sa, že Slovenská republika sa v roku 2021/2022 pripojí k 24-hodinovému cezhraničnému systému FRA na základe vyhodnotenia skúseností získaných zo SEEN FRA. Na úrovni Funkčného bloku vzdušného priestoru stredná Európa FAB CE sa plánuje implementácia rozšírenej sektorizácie v súlade s plánom vzdušného priestoru FAB CE. Najmä odborníci LPS SR, š. p. a manažér siete sú členmi pracovnej skupiny pre zmenu vzdušného priestoru FAB CE, ktorá bola nedávno zriadená na riešenie projektu reštrukturalizácie vzdušného priestoru v strednej / juhovýchodnej Európe, ktorý by mal mať vplyv na kapacitu aj životné prostredie.

3.3 - Ciele v oblasti kapacity

3.3.1 - Capacity KPI #1: Meškanie ATFM na trati na jeden let

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

3.3.2 - Capacity KPI #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

Prílohy

Príloha Q. Zdôvodnenie miestnych cieľov v oblasti kapacity

3.3 - Ciele v oblasti kapacity

3.3.1 - Capacity KPI #1: Meškanie ATFM na trati na jeden let

a) Národné ciele výkonnosti v oblasti kapacity

	2020	2021	2022	2023	2024
	cieľ	cieľ	cieľ	cieľ	cieľ
Národné referenčné hodnoty	0,18	0,19	0,16	0,09	0,10
Národné ciele	0,60	0,60	0,50	0,30	0,10

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

Počas prvých štyroch rokov referenčného obdobia RP2 (2015 - 2018) bol kumulatívny rast prevádzky na Slovensku 30,0% (dokonca nad scenárom STATFOR za dané obdobie). Slovenská republika zaznamenala vynikajúce výsledky, pokiaľ ide o zvládnutie silného nárastu prevádzky pre väčšinu referenčného obdobia RP2. V roku 2015 bolo skutočné meškanie na trati 0,08 min / let v porovnaní s cieľovou hodnotou 0,1 min / let, v roku 2016 to bolo 0,03 min / let v porovnaní s cieľom 0,1 min / let, zatiaľ čo v roku 2017 bolo 0,03 min / meškanie letu v porovnaní s plánovaným 0,1 min / let. Vynikajúce výsledky, ktoré Orgán na preskúmanie výkonnosti uznal aj vo svojom odporúčaní Európskej komisii týkajúcom sa cieľov celej Európskej únie zo septembra 2018, je potrebné vnímať aj vo svetle prakticky nočnej zmeny v prevádzke spôsobenej uzavretím ukrajinského vzdušného priestoru po leteckej nehode letu MH17v júli 2014. Rok 2018 opäť zaznamenal na Slovensku nepretržitý výrazný nárast prevádzky približne o 10,1% (11,7% počas leta 2018), keď sa cieľ v oblasti meškaní prvýkrát v referenčnom období RP2 nesplnil. Ročné cieľové meškanie na rok 2018 bolo naplánované na 0,1 minúty / let, zatiaľ čo skutočné meškanie bolo na 0,21 minúty / let. Zhoršenú výkonnosť v roku 2018 možno pripísať niekoľkým externým faktorom. Najdôležitejším prispievateľom bol určite takmer dvojnásobný skutočný nárast prevádzky (10,1%) v porovnaní s plánovaným nárastom 5,4% na rok 2018 (čo už bola vysoká hodnota scenára). Ďalším významným faktorom, ktorý zaznamenal bezprecedentný nárast, bolo počasie, ktoré v roku 2018 predstavovalo 36% meškaní vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky. Tieto dva hlavné faktory spolu zasa vyvolali obrovský dopyt po dostupnej kapacite, ktorá bola plánovaná, poskytovaná a dostupná podľa úrovne plánovanej v pláne výkonnosti pre referenčné obdobie RP2. Dostupná kapacita sa teda nedala krátkodobou predĺžiť takým spôsobom, aby prispôsobenie dodatočnej prevádzky a obdobia špičiek nespôsobili meškania nad cieľom.

V súčasnosti existuje kapacitná medzera pre oblastné stredisko riadenia ACC Bratislava, ktorá je uvedená v najnovšom pláne prevádzky európskych sietí 2019 - 2424 uverejnenom v júni 2019 ako jeden z 19 stredísk ACC, pri ktorých sa očakáva, že spôsobí oneskorenie na vyšších úrovniach, ako sú požiadavky na kapacitu siete. ENOP predpokladá, že v dôsledku nepredvídaného nárastu prevádzky v posledných rokoch, najmä v lete 2018, by sa štrukturálny nedostatok kapacity v prípade ACC Bratislava mohol očakávať na obdobie rokov 2019 - 2424, najmä na základe súčasného scenára tratí. Odhadované oneskorenie je medzi 0,71-0,80 min / let v rokoch 2019-2020 (v porovnaní s 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 očakávanej nedostatočnej kapacity sú narastajúci objem prevádzky a nedostatok riadiacich letovej prevádzky. Nedostatok riadiacich letovej prevádzky je dôsledkom zamerania sa na zlepšenie nákladovej efektívnosti počas referenčného obdobia RP1 a prvých rokov referenčného obdobia RP2, keď v ACC existoval významný prebytok kapacity. LPS SR, š. p., sa snaží identifikovať potenciálne trhové príležitosti, ktoré by priniesli ďalšie príjmy a prispeli k zníženiu účtovateľnej nákladovej základne pre používateľov. Pri zrýchlenom raste prevádzky LPS SR, š. p., revidoval svoju stratégiu a vykonal zmeny vo výberovom procese riadiacich letovej prevádzky, ako aj zmeny v tréningových procesoch s cieľom zabezpečiť potrebnú kapacitu. S ohľadom na riešenie štrukturálneho nedostatku kapacít a nedostatku riadiacich letovej prevádzky LPS SR, š. p., inicioval množstvo opatrení na zlepšenie a zintenzívnenie procesu prijímania zamestnancov (tieto opatrenia sú opísané v nasledujúcich častiach). Realizácia týchto zmien však trvala dlhšie a výberové a výcvikové kapacity boli prekonané veľmi vysokým nárastom prevádzky, najmä v roku 2018, keď ACC Bratislava zaznamenalo zvýšenie letnej prevádzky o 11,7%. To malo za následok zväčšenie kapacitnej medzery a zvýšenie meškaní nad očakávaná. Možno očakávať, že navrhované zmeny v procese náboru a odbornej prípravy prinesú výhody, s tým, že kapacitná medzera sa začne zmenšovať okolo roku 2022. Vzhľadom na tieto skutočnosti a očakávanú kapacitnú medzeru v nadchádzajúcom období sa Slovenská republika rozhodla odchyliť národné ciele od národných referenčných hodnôt, najmä počas prvých dvoch rokov referenčného obdobia RP3, po ktorých bude nasledovať nepretržitý klesajúci kurz, aby sa dosiahla národná referenčná hodnota na konci referenčného obdobia RP3. Slovenská republika vníma, že používatelia vzdušného priestoru nebudú oceňovať nesúlad medzi národnými cieľmi a národnými referenčnými hodnotami, referenčné hodnoty sa však považujú za vysoko nereálne. S cieľom podporiť tento prípad a dokázať, že cieľom tohto kroku nie je vytváranie bonusov za nedostatok výkonu, sa Slovenská republika rozhodla uplatniť system „iba za trest“ vo vzťahu k systému stimulov v oblasti kapacity, ktorý je podrobnejšie opísaný v časti 5.2.1.

V každom prípade je potrebné zdôrazniť, že splnenie očakávanej výkonnosti a národných cieľov pre meškanie ATFM na trati na jeden let závisí aj od iných faktorov, ktoré nie sú pod priamou kontrolou miestnych poskytovateľov leteckých navigačných služieb. Sú to najmä:

- kontinuálny rast prevádzky: z hľadiska objemu [kumulatívny rast o 30,0% medzi rokmi 2015 a 2018; novšie aj účinky opatrení manažéra siete (pre Slovensko v roku 2018 malý, očakávaný vplyv bude vyšší v roku 2019 a neskôr)], ale aj z hľadiska zložitosti;
- Typ prevádzky: z hľadiska vysokej nestálosti prevádzky (sezónne, ale aj z hľadiska distribúcie týždne / deň / hodina) a vysokej nepredvídateľnosti (dlhodobé problémy s predvídateľnosťou letov s letmi z Ruska a rôzne uzavretia vzdušného priestoru (napr. Východná Ukrajina, Sýria, Líbya); krátkodobé problémy s predvídateľnosťou s používateľmi vzdušného priestoru, ktorí nedodržiavajú svoje letové plány, čo spôsobuje vysokú komplexnosť pri plánovaní systému otvárania sektora; ďalšie vplyvy opatrení manažéra siete a poskytovateľov leteckých navigačných služieb smerujúcich proti prúdu);
- Počasie: očakáva sa, že najnovší trend čoraz častejšieho rušivého počasia bude naďalej pozoruhodne ovplyvňovať výkonnosť a následne kapacitu; je potrebné zvážiť zmeny okolitých FIR v dôsledku nepredvídateľného presmerovania prevádzky cez slovenský vzdušný priestor.
- Výsledky pracovnej skupiny pre vzdušný priestor FAB CE: možné zmeny v najoptimálnejšej štruktúre vzdušného priestoru a súvisiace neistoty by mohli prameniť aj z uplatňovania odporúčaní zo štúdie európskej architektúry vzdušného priestoru, najmä z projektu štrukturálnych prekážok vzdušného priestoru, ktorý vedie manažér siete (vzdušný priestor strednej a juhovýchodnej Európy - Projekt 3).

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

Plánuje sa zavedenie viacerých opatrení na dosiahnutie národných cieľov pre meškanie ATFM na trati na jeden let v rámci tretieho referenčného obdobia. Z krátkodobého hľadiska: • Dostatočná úroveň riadiacich letovej prevádzky je zásadným predpokladom na poskytnutie dostatočnej kapacity zákazníkom. V referenčnom období RP3 LPS SR, š. p., podnikne všetky kroky potrebné na dosiahnutie optimálneho počtu riadiacich letovej prevádzky - riešenie súčasnej nedostatočnosti, ako aj školenie ďalších riadiacich letovej prevádzky, aby uspokojil zvýšený dopyt po kapacitách (ďalšie podrobnosti nájdete v nasledujúcej časti). • V roku 2020 bude zavedená horizontálna konfigurácia sektora východ / západ s cieľom lepšie vyhovieť zmenám v letových cestách a rozdeliť sektory, ktoré boli najvyťaženejšie v rokoch 2017 a 2018. Týmto spôsobom budú lepšie uspokojené potreby zákazníkov. • LPS SR, š. p., vynakladá značné úsilie aj na optimalizáciu otváracích časov sektorov, aby sa zvýšená kapacita mohla poskytovať flexibilnejším spôsobom pri súčasnom prehodnocovaní aktuálnych potrieb na týždennom základe. V určitých časoch je potom možné otvoriť viac sektorov, aby sa lepšie zvládli obdobia špičky a očakávaný dopyt. • V prvom roku referenčného obdobia RP3 bude dokončená aktualizácia hardvéru systému ATM, čo bude mať pozitívny vplyv na kapacitu znížením pracovnej záťaže riadiacich letovej prevádzky. • Pripojenie LPS SR, š. p., k SEEN FRA bolo už implementované spolu so spustením BRAFRA. LPS SR, š. p. zväží predĺženie dostupnosti SEEN FRA na dlhšie časové obdobia podľa spoločného rozhodovacieho procesu s partnermi zapojenými do SEEN FRA. Z dlhodobého hľadiska: • Intenzívny nábor a výcvik riadiacich letovej prevádzky bude naďalej zabezpečovať zachovanie potrebného počtu riadiacich letovej prevádzky spolu s prijímaním ďalších ATCO potrebných na zvládnutie zvýšených požiadaviek na kapacitu a zníženie nadčasov riadiacich letovej prevádzky (ktoré sa v priemere zvýšili zo 49 hodín v roku 2015 na 137 hodín v roku 2018). • Po aktualizácii hardvéru systému ATM bude funkčnosť Air / Ground DataLink (AGDL) plne funkčná v roku 2021. Na základe výsledku implementácie AGDL a skúsenostiach získaných od iných poskytovateľov leteckých navigačných služieb sa v roku 2022 očakáva prehodnotenie a zvýšenie kapacity fyzického sektora. • LPS SR, š. p., bude pokračovať v implementácii vylepšených techník ATFCM vrátane STAM v priebehu referenčného obdobia RP3. Projekt DAM / STAM bol ukončený v spolupráci s partnermi FAB CE v roku 2019. • Osoby zodpovedné za návrh postupov budú naďalej zlepšovať sieť tratí a sektorizáciu slovenského vzdušného priestoru v koordinácii s manažérom siete. Za predpokladu plánovaného zvýšenia počtu riadiacich letovej prevádzky do roku 2021 bude možné zvýšiť počet dostupných sektorov v špičkových obdobiach na 7 v roku 2022 (po školení a implementácii AGDL v roku 2021) s cieľom 8 sektorov dostupných na konci referenčného obdobia RP3 (v súčasnosti je v období špičky otvorených max. 5 sektorov). • Na úrovni FAB CE sa bude naďalej vykonávať rozšírená sektorizácia v súlade s plánom vzdušného priestoru FAB CE. Nedávno bola vytvorená pracovná skupina pre zmenu vzdušného priestoru FAB CE so zapojením odborníkov LPS SR, š. p., ktorá sa zaoberala projektom reštrukturalizácie vzdušného priestoru v strednej / juhovýchodnej Európe. Výsledky týchto aktivít však nie sú známe v čase prípravy tohto plánu výkonnosti. • LPS SR, š. p., bude pokračovať v implementácii FRA podľa PCP. Okrem vyššie uvedených opatrení bude LPS SR, š. p., aj naďalej pôsobiť v každej iniciatíve, či už na národnej, regionálnej alebo európskej úrovni, ktorá by významne prispela k zabezpečeniu dostatočnej kapacity pre svojich zákazníkov.

d) Plánovanie riadiacich letovej prevádzky (ATCO)

	Aktuálne	Plánované					
Bratislava (LZBB ACC)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Počet dodatočných riadiacich letovej prevádzky v prevádzke (OPS), ktorí plánujú začať pracovať v miestnosti OPS (FTEs)		-	10,6	6,3	2,0	0,7	6,0
Počet riadiacich v prevádzke (OPS) plánovaných, že ukončia pracovať v miestnosti OPS (FTEs)		0,7	1,7	-	1,3	-	-
Počet riadiacich v prevádzke (OPS) plánovaných, že bude prevádzkovaných na konci roka (FTEs)	54,3	53,6	62,6	68,8	69,5	70,2	76,2

Dodatočné informácie
Ako bolo uvedené vyššie, nedostatok riadiacich letovej prevádzky je jedným z hlavných dôvodov ovplyvňujúcich súčasnú kapacitnú medzeru v rámci vzdušného priestoru SR. V súčasnosti je 53,6 riadiacich letovej prevádzky v FTE. Do roku 2024 je cieľom mať 76,2 riadiacich letovej prevádzky FTE s kvalifikáciou kategórie štandardu ACS v oblasti Bratislava (ACC Bratislava) is 76.2 (berúc do úvahy prirodzený úbytok zamestnancov z dôvodu odchodu do dôchodku). Zmeny výberu riadiacich letovej prevádzky a výcvikového procesu boli inicializované už v rokoch 2017/2018 a sa kontinuálne upravujú. Doba celého výcviku sa mierne časovo znížila a zmenil sa aj prístup k výberovému konaniu a metodike. Výberový proces pozostáva zo siedmich kvalitatívnych a selektívnych krokov namiesto piatich v minulosti. V dôsledku týchto zmien, úspešnosť kandidátov vo výberovom procese je teraz na úrovni 1% (predtým to bolo 11%), ale sa predpokladá, že menej žiakov riadenia letovej prevádzky nedokončí svoj tréning v neskorších štádiách ich výučby, ako tomu bolo v minulosti. Zmeny výberového konania sú sprevádzané kontinuálnym náborom, ktorý je formou ponuky zamestnania v médiách a ktorý prináša 4x viac žiadateľov o prácu ako bolo v minulosti. Od 1/2018 do 3/2019 LPS SR, š. p., registrovalo 1 700 žiadostí o výcvik riadiacich letovej prevádzky. V roku 2018 bolo 9 žiadateľov pripustených k výučbe a výcviku (7 pokračuje vo výcviku), zatiaľ čo doteraz v roku 2019 bolo pripustených 10 (6 pokračuje vo výučbe). Momentálne je 6 študentov vo výučbe - kvalifikačný výcvik v reálnej prevádzke ("On the Job Training") na ACC Bratislava.

Aby bola výučba efektívnejšia, boli vykonané zmeny aj v štruktúre výučby. V dôsledku potreby zvýšenia úspešnosti nových riadiacich letovej prevádzky v ACC Bratislava, bol zahrnutý PRE-INITIO tréning (výučba ešte pred vstupom) do celkového výučbového procesu od apríla 2018. Cieľom tohto výcviku je verifikovať schopnosti kandidátov na pozíciu riadiacich letovej prevádzky v ACC Bratislava (potvrdenie výberového procesu). Úspešné ukončenie tréningu PRE-INITIO je predpokladom na zaradenie uchádzačov vybraných do ACC Bratislava do počiatočného výcviku. Počas tohto výcviku inštruktori z ACC Bratislava hodnotia žiakov v takých oblastiach ako je schopnosť udržiavať situačného povedomia, identifikovanie potenciálnych konfliktov s časovým predstihom, manažovanie stresu, uvedomovanie si zodpovednosti a spolupráca v tíme. Zároveň počas tohto školenia kandidáti lepšie skúmajú podrobnosti práce riadiaceho letovej prevádzky, čo vedie k lepšiemu pochopeniu tém základného výcviku.

Zmenilo sa aj hodnotenie praktických cvičení s cieľom zvýšiť mieru úspešnosti. Systém je po novom nastavený tak aby mohli žiaci absolvovať blok nehodnotených cvičení počas ktorých ich inštruktor učí a vedie k dosiahnutiu stanovených cieľov. Každý blok nehodnotených cvičení je nasledovaný sumárnym vyhodnotením počas ktorého hodnotiaci hodnotí, či každý žiak individuálne dosiahol žiadané ciele. Dokým nevstúpila táto zmena do platnosti bol systém nastavený tak, aby každé z cvičení, ktoré žiaci absolvovali, bolo hodnotené inštruktorom prostredníctvom tzv. "Formatívneho hodnotenia".

Zmena nastala aj pri výučbe na mieste ("on-site training"), kde boli rozličné fázy výcviku (pred výcvikom na mieste a výučba na mieste) integrované, aby sa urýchlil výcvikový proces a aby došlo k zefektívneniu výkonnostných cieľov vo vzdelávaní.

Okrem toho sa LPS SR, š. p., aktívne zúčastňuje a podieľa na špecializovaných pracovných skupinách vrámci ICAO a EU, ktoré sa zaoberajú problematikou "Ďalšej generácie leteckých profesionálov" ("Next Generation of Aviation Professionals"). Toto prináša nové poznatky a osvedčené postupy od ostatných partnerov a odborníkov v tejto oblasti a umožňuje neustále zlepšovanie náborových a vzdelávacích procesov.

3.3.2 - Capacity KPI #2: Meškanie ATFM pri terminálnych leteckých navigačných službách na jeden let

a) Národné ciele výkonnosti v oblasti kapacity

	2020	2021	2022	2023	2024
	cieľ	cieľ	cieľ	cieľ	cieľ
Národné ciele	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Dodatočné informácie	Bezpredmetné.				

Národné ciele výkonnosti v oblasti capacity sa v prípade Slovenskej republiky neuplatňujú, keďže na území Slovenskej republiky nie je žiadne letisko s najmenej 80 000 IFR pohybmi za rok, kde sa na terminálne letecké navigačné služby štandardne vzťahuje vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/317.

3.4 - Ciele v oblasti nákladovej efektívnosti

3.4.1 - Cost efficiency KPI #1: Stanovené jednotkové náklady (DUC) pre traťové letecké navigačné služby

Traťová zóna spoplatňovania #x

- a) Základná hodnota pre stanovené náklady a stanovené jednotkové náklady (v reálnej cene a v národnej mene)
- b) Ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti
- c) Opis a zdôvodnenie metodiky použitej na odhad základných hodnôt
- d) Zdôvodnenie úrovne základnej hodnoty stanovených nákladov v porovnaní s poslednými dostupnými skutočnými nákladmi
- e) Opis a zdôvodnenie súladu medzi cieľmi v oblasti nákladovej efektívnosti na miestnej a celoeurópskej úrovni
- f) Hlavné opatrenia zavedené na dosiahnutie cieľov stanovených jednotkových nákladov - *determined unit cost (DUC)* pre traťové letecké navigačné služby

3.4.2 - Cost efficiency KPI #2: Stanovené jednotkové náklady (DUC) pre terminálne letecké navigačné služby

Terminálna zóna spoplatňovania #x

- a) Základná hodnota pre stanovené náklady a stanovené jednotkové náklady (v reálnej cene a v národnej mene)
- b) Ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti
- c) Opis a zdôvodnenie metodiky použitej na odhad základných hodnôt
- d) Zdôvodnenie úrovne základnej hodnoty stanovených nákladov v porovnaní s poslednými dostupnými skutočnými nákladmi
- e) Opis a zdôvodnenie miestneho prispievania k výkonnosti Európskej siete manažmentu letovej prevádzky (European ATM network)
- f) Hlavné opatrenia zavedené na dosiahnutie cieľov stanovených jednotkových nákladov (DUC) pre terminálne letecké navigačné služby

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 uhradiť v referenčnom období RP3

3.4.5.2 Plánované náklady na reštrukturalizáciu v referenčnom období RP3

Prílohy

Príloha A. Tabuľky a dodatočné informácie (Traťové)

Príloha B. Tabuľky a dodatočné informácie (Terminálne)

Príloha F. Základné hodnoty (nákladová efektívnosť)

Príloha H. Opatrenia a náklady na reštrukturalizáciu

Príloha M. Rozdelenie nákladov

Príloha R. Zdôvodnenie miestnych cieľov nákladovej efektívnosti

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 - Cost efficiency KPI #1: Stanovené jednotkové náklady (DUC) na traťové letecké navigačné služby

Traťová zóna spoplatňovania #1 - Slovenská republika

a) Základná hodnota pre stanovené náklady a stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách a v národnej mene)

2019 základná hodnota pre stanovené náklady (v reálnych hodnotách a v národnej mene)	65 054 305
2019 posledná predpoveď jednotiek služieb (skutočná preletená trasa, pozri bod 1.2 Prílohy VIII)	1 381 651
2019 základná hodnota pre stanovené jednotkové náklady (v reálnych hodnotách a v národnej mene)	47,08

b) Ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti

Traťová zóna spoplatňovania Slovakia	Základná hodnota 2014	Základná hodnota 2019	Plán výkonnosti pre referenčné obdobie RP3 (2020-2024)					CAGR	CAGR
	2014B	2019 B	2020 D	2021 D	2022 D	2023 D	2024 D	2014A-2024D	2019B-2024D
Celkové traťové náklady v nominálnych hodnotách (v národnej mene)			69 185 524	70 949 861	72 820 951	74 669 879	76 667 454		
Celkové traťové náklady v reálnych hodnotách (v národnej mene za ceny v	59 768 483	65 054 305	65 375 119	65 945 251	66 563 832	67 098 510	67 776 837	1,3%	0,8%
YoY variácia			0,5%	0,9%	0,9%	0,8%	1,0%		
Traťové jednotky služieb (TSU)	1 049 058	1 381 651	1 451 523	1 490 699	1 534 898	1 577 088	1 620 282	4,4%	3,2%
YoY variácia			5,1%	2,7%	3,0%	2,7%	2,7%		
Reálne traťové jednotkové náklady (v národnej mene za ceny v roku 2017)	56,97	47,08	45,04	44,24	43,37	42,55	41,83	-3,0%	-2,3%
YoY variácia			-4,3%	-1,8%	-2,0%	-1,9%	-1,7%		
Skutočné traťové jednotkové náklady (v EUR2017) 1	56,97	47,08	45,04	44,24	43,37	42,55	41,83	-3,0%	-2,3%
YoY variácia			-4,3%	-1,8%	-2,0%	-1,9%	-1,7%		

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

c) Opis a zdôvodnenie metodiky použitej na odhad základných hodnôt

Pozri prílohu F. Základné hodnoty (Nákladová efektívnosť).

d) Zdôvodnenie úrovne základnej hodnoty určených nákladov v porovnaní s poslednými dostupnými skutočnými nákladmi

Pozri prílohu F. Základné hodnoty (Nákladová efektívnosť).

e) Opis a zdôvodnenie súladu medzi cieľmi nákladovej efektívnosti na miestnej úrovni a v celej Únii

Medzi cieľmi nákladovej efektívnosti na miestnej a celoeurópskej úrovni nie je nesúlad. Aj keď medziročná zmena reálnych jednotkových traťových nákladov (v národnej mene za ceny v roku 2017) nespĺňa cieľ -1,9%, je to len kvôli výraznému poklesu jednotkových nákladov v roku 2020 (-4,0%). Vypočítaná ročná hodnotová miera rastu (CAGR) počas 2019A-2020D je -2,3% a CAGR počas 2014A-2024D -3,0% čo je dokonca nad výkonnostné ciele pre celú Úniu v kľúčovej oblasti nákladovej efektívnosti uvedenej vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) č. 2019/903.

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

Neuplatňuje sa. Ciele pre stanovené jednotkové náklady (DUC) pre traťové letecké navigačné služby budú dosiahnuté.

3.4.2 - Cost efficiency KPI #2: Stanovené jednotkové náklady (DUC) pre terminálne letecké navigačné služby

Bezpredmetné.

3.4.3 - Predpoklady týkajúce sa dôchodkového systému

Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, š. p.

3.4.3.1 Celkové náklady na dôchodok (nominálne hodnoty v tisícach, v národnej mene)

Náklady na dôchodok	2020D	2021D	2022D	2023D	2024D
Celkové náklady na dôchodok	6 431	6 735	6 993	7 276	7 579
Trafová aktivita					
Terminálna aktivita					
Ostatné aktivity					

3.4.3.2 Predpoklady pre štátny dôchodkový systém (nominálne hodnoty v tisícach, v národnej mene)

Existujú rôzne sadzby príspevkov pre rôzne kategórie zamestnancov? Ak áno, koľko?	No
---	----

<Názov kategórie zamestnancov>	2020D	2021D	2022D	2023D	2024D
Celková dôchodková mzda na ktorú sa tento systém vzťahuje	30 700	31 912	32 898	33 972	34 875
Percentuálna miera príspevku zamestnávateľa do tohto systému	17%	17%	17%	17%	17%
Celkové náklady na dôchodok v súvislosti s týmto systémom	4 149	4 377	4 572	4 787	5 032
Počet zamestnancov, na ktorých zamestnávateľ prispieva do tohto systému	490	495	500	503	505

Opis príslušných vnútroštátnych právnych predpisov o dôchodkoch a predpisov o účtovníctve dôchodkov, na ktorých sú založené predpoklady, ako aj informácie o tom, či sa očakávajú zmeny týchto predpisov počas RP3.

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 vyčíslieť.

Popis predpokladov, na ktorých je založený výpočet dôchodkových nákladov zahrnutých v stanovených nákladoch

Spôsob výpočtu a výška príspevkov sú stanovené právnymi predpismi. Plánované sumy sú založené na pláne počtu zamestnancov a ich plánovanom stanovení mzdy.

Opíšte činnosti uskutočnené *ex-ante* na riadenie nákladového rizika (zvýšenie nákladov) súvisiaceho s touto položkou, ako aj kroky podniknuté 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 ANSP. 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 ANSP zostáva obmedzený.

3.4.3.3 Predpoklady pre zamestnanecké príspevky dôchodkového systému (nominálne hodnoty v tisícach, v národnej mene)

Existujú rôzne sadzby príspevkov pre rôzne kategórie zamestnancov? Ak áno, koľko?	No
---	----

<Názov kategórie zamestnancov>	2020D	2021D	2022D	2023D	2024D
Celková dôchodková mzda na ktorú sa tento systém vzťahuje	30 700	31 912	32 898	33 972	34 875
Percentuálna miera príspevku zamestnávateľa do tohto systému	6%	6%	6%	6%	6%
Celkové náklady na dôchodok v súvislosti s týmto systémom	1 842	1 914	1 974	2 038	2 092
Počet zamestnancov, na ktorých zamestnávateľ prispieva do tohto systému	490	495	500	503	505

Opis príslušných vnútroštátnych právnych predpisov o dôchodkoch a predpisov o účtovníctve dôchodkov, na ktorých sú založené predpoklady, ako aj informácie o tom, či sa očakávajú zmeny týchto predpisov počas RP3.

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 správckové spoločnosti a zamestnanci si môžu jednu z nich dobrovoľne vybrať. Túto možnosť používajú všetci zamestnanci.

Popis predpokladov, na ktorých je založený výpočet 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 činnosti uskutočnené *ex-ante* na riadenie nákladového rizika (zvýšenie nákladov) súvisiaceho s touto položkou, ako aj kroky podniknuté 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 ovládateľné ANSP 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 ANSP zostáva obmedzený.

3.4.3.4 Predpoklady zamestnaneckých dávok dôchodkového systému (nominálne hodnoty v tisícach, v národnej mene)

Preberá ANSP zodpovednosť za plnenie budúcich záväzkov v rámci zamestnaneckého systému „Definované benefity“?	Yes
Je zamestnanecký dôchodkový systém „Definované benefity“ financovaný?	No

	2020D	2021D	2022D	2023D	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
Počet zamestnancov, na ktorých zamestnávateľ prispieva do tohto systému					

Opis príslušných vnútroštátnych právnych predpisov o dôchodkoch a predpisov o účtovníctve dôchodkov, na ktorých sú založené predpoklady, ako aj informácie o tom, či sa očakávajú zmeny týchto predpisov počas RP3.

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.

Popis predpokladov, na ktorých je založený výpočet 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 sa v tabuľkách niektoré náklady na „definované benefity“ (napr. nákladové úroky súvisiace s dôchodkami) vykazujú v iných nákladových položkách ako nákladoch na zamestnancov, nákladová položka by sa mala uviesť nižšie spolu s príslušnými vysvetleniami.

Bezpredmetné

Opište činnosti uskutočnené ex-ante na riadenie nákladového rizika (zvýšenie nákladov) súvisiaceho s touto položkou, ako aj kroky podniknuté 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 ovládateľné ANSP iba čiastočne. Plánované sumy vychádzajú z plánu počtu zamestnancov, ich plánovaného ohodnotenia a konkrétnych sociálnych a ekonomických parametrov, ktoré sa očakávajú v čase posúdenia. Vzhľadom na tieto parametre sa skutočné hodnoty môžu líšiť od plánu, zatiaľ čo vplyv ANSP zostáva obmedzený.

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

Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky,

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

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

Ostatné úvery	2020D	2021D	2022D	2023D	2024D
Opis	Neuplatňuje sa, nakoľko sa v treťom referenčnom období neplánujú žiadne úvery. Toto rozhodnutie sa môže preskúmať, v prípade potreby väčších zdrojov na financovanie kapacitných medzier a/alebo splnenie regulačných požiadaviek vyplývajúcich z programu SESAR a iných Európskych iniciatív, ako je napríklad štúdia architektúry Európskeho vzdušného priestoru.				
Zvyšný zostatok					
Priemerná vážená úroková sadzba v %	-	-	-	-	-
Výška úroku					

Úvery spolu	2020D	2021D	2022D	2023D	2024D
Celkový zvyšný zostatok	0	0	0	0	0
Priemerná vážená úroková sadzba %	-	-	-	-	-
Výška úroku	0	0	0	0	0

3.4.5 - Náklady na reštrukturalizáciu

3.4.5.1 Náklady na reštrukturalizáciu z predchádzajúcich referenčných období, ktoré sa majú uhradiť v RP3

Náklady na reštrukturalizáciu schválených Európskou komisiou z predchádzajúcich referenčných období ?	No
---	----

3.4.5.2 Plánované náklady na reštrukturalizáciu v RP3

Predpokladané náklady na reštrukturalizáciu v RP3?	No
--	----

Doplňujúce informácie
Bezpredmetné.

3.5 Dodatočné kľúčové ukazovatele výkonnosti/ciele

Prílohy

Príloha J. Dodatočné kľúčové ukazovatele výkonnosti/ciele

Časť 3.6: Opis vzájomných väzieb a kompromisov kľúčových oblastí výkonnosti (KPA) vrátane predpokladov použitých na posúdenie týchto kompromisov

3.6 - Opis vzájomných väzieb a kompromisov KPA vrátane predpokladov použitých na posúdenie týchto kompromisov

- 3.6.1 - Vzájomné väzby a kompromisy medzi bezpečnosťou a ostatnými KPA
- 3.6.2 - Vzájomné väzby a kompromisy medzi kapacitou a životným prostredím
- 3.6.3 - Vzájomné väzby a kompromisy medzi nákladovou efektívnosťou a kapacitou
- 3.6.4 - Ďalšie vzájomné väzby a kompromisy

3.6 - Opis vzájomných väzieb a kompromisov kľúčových oblastí výkonnosti (KPA) vrátane predpokladov použitých na posúdenie týchto kompromisov

3.6.1 - Vzájomné väzby a kompromisy medzi bezpečnosťou a ostatnými KPA

a) Vyžadujú si opatrenia na dosiahnutie cieľov v rôznych KPA zmeny vo funkčnom systéme ANSP, ktoré majú vplyvy na bezpečnosť? Ak áno, aké opatrenia na ich zmiernenie boli prijaté?

Plánované zmeny na dosiahnutie cieľov v rôznych KPA nevyžadujú zmeny vo funkčnom systéme, ktoré by mohli mať akékoľvek negatívne dopady na bezpečnosť. LPS SR vytvorili masívne postupy na posúdenie dopadov akýchkoľvek zmien na bezpečnosť a budú nepretržite uplatňovať tieto procesy, ako aj udržiavať ich a ďalej rozvíjať v súlade s najnovšími požiadavkami.

b) Aké sú hlavné predpoklady použité na posúdenie vzájomných väzieb medzi bezpečnosťou a ostatnými KPA?

Bezpečnostná KPA je základným stupňom a má najvyššiu prioritu. Slovenská republika si plne uvedomuje, že bezpečnosť nesmie byť za žiadnych okolností ohrozená.

c) Aké merania, okrem ukazovateľov uvedených vo vykonávacom nariadení, monitorujete počas RP3 aby sa zabezpečilo, že ciele v KPA v oblasti kapacity, životného prostredia a nákladovej efektívnosti neznižujú bezpečnosť?

Neuplatňuje sa.

d) Umožňujú ciele kompromisy v operatívnom prijímaní rozhodnutí na riadenie nedostatku zdrojov s cieľom zachovať bezpečnosť? Obmedzujú ciele uvoľnenie personálu na bezpečnostné aktivity, napríklad výcvik?

Kompromisy v operatívnom prijímaní rozhodnutí sú niekedy potrebné; každopádne KPA bezpečnosti je základným prvkom a má vždy najvyššiu prioritu. Preto výcvik personálu pre bezpečnostné aktivity nikdy nepodlieha organizačným obmedzeniam.

e) Preskúmal štát finančné a personálne zdroje ANSP potrebné na bezpečné poskytovanie služieb ATC prostredníctvom podpory bezpečnosti, jej zdokonaľovania, zabezpečovania a riadenia rizík po zmenách zavedených na dosiahnutie cieľov v iných KPA? Prosím vysvetlite.

Inšpektori TA pravidelne dohliadajú a preskúmajú finančné a personálne zdroje ANSP v súlade s príslušnými zákonnými požiadavkami [nariadenie (EÚ) č. 1035/2011]. Požiadavky podľa nového nariadenia (EÚ) 2017/373 sa v súčasnosti pripravujú. Slovenská republika je taktiež pravidelne pod dohľadom inšpektorov EASA v rámci ich štandardizačných inšpekcií. Navyše, Dopravný úrad vykonáva posudzovanie ľudských zdrojov v súlade s nariadením (EÚ) 1034/2011 každé dva roky, ako súčasť bežného posúdenia ľudských zdrojov FAB CE NSA. Posledné posúdenie bolo vykonané v roku 2018.

3.6.2 - Vzájomné väzby a kompromisy medzi kapacitou a životným prostredím

Nedávne posuny dopravných tokov v strednej a východnej Európe, spôsobené hlavne krízami na Ukrajine a v Sýrii, jasne odhaľujú, že skutočné letové trasy nie vždy zodpovedajú požadovaným trasám veľkej kružnice, tak ako sa to predpokladá pre KPI. Existuje silný, neporovnateľný efekt, kedy skutočne letené trasy deformujú požadovaný ukazovateľ KEA. Navyše, v dôsledku nedostatočných kapacít v západnej Európe (o. i. Karlsruhe), dopravné toky boli posunuté, aby sa vyhlili týmito preťaženým oblastiam s cieľom minimalizovať meškania, čím sa ako dôsledok vytvorili nové úzke miesta ovplyvňujúce ukazovateľ KPA.

Navyše, vývoj silne závisí od opatrení eNM. Možné zmeny môžu prameniť taktiež z uplatňovania odporúčaní zo Štúdie architektúry európskeho vzdušného priestoru (European Airspace Architecture Study), najmä z projektu štrukturálnych úzkych miest vzdušného priestoru (Airspace Structural Bottlenecks) pod vedením manažéra siete (vzdušný priestor strednej a juhovýchodnej Európy - projekt 3). Očakáva sa, že zdokonalenia navrhnuté manažérom siete budú nasledovať postupné uplatnenie nad RP3 alebo tesne potom, približujúc sa k cieľovej koncepcii. Slovenská republika je členom FAB CE, ktorá ustanovila pracovnú skupinu FAB CE pre vzdušný priestor (FAB CE Airspace Task Force) pracujúcu spoločne s manažérom siete na návrhu najoptimálnejšej štruktúry vzdušného priestoru pre región FAB CE, ako príspevok do projektu vzdušného priestoru strednej a juhovýchodnej Európy manažéra siete. Výsledky týchto aktivít však nie sú známe v čase prípravy tohto návrhu plánu výkonnosti.

3.6.3 - Vzájomné väzby a kompromisy medzi nákladovou efektívnosťou a kapacitou

V súčasnosti nedostatok riadiacich letovej prevádzky je jedným z hlavných faktorov vplyvujúcich na schopnosť ponúknuť požadovanú kapacitu, ktorá by pokrývala dopyt a súčasnú kapacitnú medzeru vo vzdušnom priestore Slovenskej republiky. V rámci RP3, LPS SR, š. p., podnikne všetky potrebné kroky na dosiahnutie optimálneho počtu riadiacich letovej prevádzky – venovaním sa súčasnej nedostatočnosti ako aj výcvikom dodatočných riadiacich letovej prevádzky s cieľom splniť zvýšený dopyt po kapacite a znížiť nadčasy riadiacich letovej prevádzky (ktoré narástli v priemere zo 49 h na riadiaceho v roku 2015 na 137 h na riadiaceho v roku 2018). Nadčasy majú výrazný dopad na náklady na personál a očakáva sa, že po zavedení navrhovaných zmien v procese prijímania a výcviku bude potrebný výrazne menší počet nadčasových hodín, čomu bude nasledovať očakávané zníženie kapacitnej medzery.

3.6.4 - Ďalšie vzájomné väzby a kompromisy

Existuje taktiež silná závislosť medzi vyskytujúcimi sa fenoménmi počasia (najmä búrkové oblaky počas letného obdobia) a skutočne letenými trasami, ktoré sa tým výrazne odchyľujú od trás pôvodne vyplnených v letovom pláne a ktoré ovplyvňujú ukazovateľ KEA. Navyše manažér siete potvrdil, že asi 24% prevádzky neletí po najkratšej dostupnej trati.

Ďalšími faktormi s možným dopadom na výkonnosť sú v súčasnosti nejasné požiadavky vojenských zložiek, najmä s ohľadom na:

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

Ak sa Slovenská republika rozhodne uprednostniť vojenské požiadavky nad FL245, alebo bez limitu v skutočnom využívaní / plánovaní, treba očakávať negatívny dopad na priepustnosť vzdušného priestoru Slovenskej republiky.

4. časť: Cezhraničné iniciatívy a zavedenie projektu SESAR

4.1 - Cezhraničné iniciatívy a synergie

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

4.1.2 - Investičné synergie dosiahnuteľné na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru (FAB) alebo prostredníctvom iných cezhraničných i

4.2 - Zavádzanie spoločných projektov SESAR

4.3 - Riadenie zmien

Prílohy

Príloha N. Cezhraničné iniciatívy

4.1 - Cezhraničné iniciatívy a synergie

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

Počet cezhraničných iniciatív	2
-------------------------------	---

Iniciatíva č. 1	
Názov	Juhovýchodný európsky vzdušný priestor s voľnými nočnými traťami (SEEN FRA)
Popis	30. marca 2017 DANUBE FAB (Rumunsko a Bulharsko) and Maďarsko zaviedli SEEN FRA prepojením vzdušného priestoru medzi oboma funkčnými vzdušnými blokmi DANUBE FAB a FAB CE počas časového obdobia 2300-0500 (2200 - 0400) UTC. Na konci roka 2018 sa iniciatíva rozšírila o vzdušný priestor Slovenska. Od 6. decembra 2018, môžu prevádzkovatelia lietadiel takto plánovať ich lety voľne naprieč vzdušným priestorom štyroch štátov zahŕňajúcich časti dvoch FABs, bez toho, aby museli brať ohľad na obmedzenia vyplývajúce z geografických hraníc. Pravidlá plánovania nového letu významne optimalizujú letové trajektórie, aby zabezpečili čo najkratšie možné spojenia a čo najefektívnejšie plánovanie trás, keď sú nutné zmeny v letovom pláne, ako napríklad v prípade nepriaznivých poveternostných podmienok. V roku 2019 sa realizujú ďalšie vylepšenia konfigurácií juhovýchodného európskeho vzdušného priestoru. Od apríla 2019 je v slovenskom vzdušnom priestore zavedený 24-hodinový systém FRA a počas leta 2019 bude LPS SR uvažovať o rozšírení dostupnosti SEEN FRA na dlhšiu časť dňa. Od 7. novembra 2019 tri štáty, ktoré začali s programom SEEN FRA (Bulharsko, Maďarsko a Rumunsko) rozšíria dostupnosť cezhraničných FRA aktivít na celý deň spolu s uvedením projektu Juhovýchodného vzdušného priestoru s voľnými traťami (SEE FRA). Očakáva sa, že Slovensko sa pripojí k 24-hodinovej cezhraničnej FRA v rokoch 2021/2022 po predchádzajúcom hodnotení skúseností získaných zo SEEN FRA.
Očakávané výkonnostné prínosy	SEEN FRA simulácie vzdušného priestoru menia synergický efekt všetkých zlepšení a tým by mohli skrátiť trajektórie priemerne denne o 3200 NM, čo zodpovedá 15 tonám paliva a 49 tonám emisií CO ₂ . Participácia Slovenska na tejto iniciatíve významne prispeje k zabezpečeniu očakávaných výhod.

Iniciatíva č. 2	
Názov	FAB CE
Popis	Funkčný blok vzdušného priestoru Stredná Európa
Očakávané výkonnostné prínosy	Kapacita, letová výkonnosť, efektívnosť nákladov

Doplňujúce pripomienky
Slovensko je členom FAB CE. FAB CE plne dodržiava požiadavky na funkčný blok vzdušného priestoru definovaný v čl. 2 ods. 25 nariadenia (ES) č. 549/2004. Ustanovenie týkajúce sa leteckých navigačných služieb a funkcií súvisiacimi s FAB CE je založené na výkonnosti a FAB CE prioritne vynakladá veľké úsilie do aktivít týkajúcich sa koordinácie plánovania vzdušného priestoru a rozvoja siete v súlade s požiadavkami stanovenými v čl. 9a ods. 1 a ods. 2 písm. b) nariadenia (ES) č. 550/2004. FAB CE sa zameriava na zlepšenie spolupráce medzi poskytovateľmi leteckých navigačných služieb a na aktivity s pridanou hodnotou ako to vyžaduje čl. 9a nariadenia (ES) č. 550/2004 a čl. 2 ods. 25 nariadenia (ES) č. 549/2004. Tieto aktivity sa opierajú o stratégiu FAB CE, ktorá je momentálne predmetom presúmania a nová verzia sa očakáva na jeseň 2019. 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 (NM) (vzdušný priestor strednej a juhovýchodnej Európy - Projekt 3). Očakáva sa, že zlepšenia navrhnuté NM budú nasledovať postupný proces implementácie RP3 s cieľom postupne dospieť k cieľovej koncepcii. FAB CE založilo pracovnú skupinu FAB CE Airspace Task Force pracujúcu súbežne s NM na navrhnutí najoptimálnejšej štruktúry vzdušného priestoru pre oblasť FAB CE s prínosom do NM projektu vzdušného priestoru strednej a juhovýchodnej Európy. Pri príprave plánu výkonnosti avšak ešte neboli známe výsledky týchto aktivít.

4.1.2 - Investičné synergie dosiahnuté na úrovni FAB alebo or prostredníctvom iných cezhraničných iniciatív

Podrobnosti synergií vo vzťahu k spoločnej infraštruktúre a spoločnému obstarávaniu

Existuje množstvo aktivít na úrovni FAB CE, ktoré majú pozitívny dopad na synergie v regióne. Na aktivity sa využíva stratégia FAB CE, ktorá je momentálne predmetom posudzovania a nová verzia sa očakáva na jeseň 2019.

FAB CE koordinuje ich plánovanie s ohľadom na implementáciu PCP a Plán rozvoja. Ďalšie súčasné a prebiehajúce projekty zahŕňajú nasledovné aktivity: Pilotný projekt na spoločné obsarávanie FAB CE CNS zahŕňajúci modernizáciu hardvéru cezhraničnej telekomunikačnej siete (X-bone) bol úspešne zavŕšený v roku 2018. Obstarávanie riadil spoločný podnik FAB CE ANSPs - FABCE Aviation Services, Ltd., ktorý sa používa ako outsourcingová platforma pre infraštruktúru ATM/CNS. Šiesti poskytovatelia leteckých navigačných služieb (ANSPs) si zakúpilo CISCO routeSix air navigation service providers (ANSPs) purchased CISCO smerovače založené na spoločnej špecifikácii a tendri, aby mali výhodu nižších nákladov spojeného obstarávania a úspor z rozsahu. Po úspešnom ukončení tohto projektu výbor FAB CE CEO rozhodol, že rovnaké procedúry sa budú realizovať aj v budúcich iniciatívach pre obstarávanie. Pripravuje sa spoločný postup pre obstarávanie náhradných dielov pre technické systémy.

FAB CE ANSPs dosiahli významný progres v rozvoji procesov pre plánovanie a aktivity týkajúce sa infraštruktúry dohľadu. Projekt "Optimalizácia infraštruktúry dohľadu" bol úspešne ukončený v roku 2018.

Projekt optimalizácie NAVAID, ktorým sa zlepši interoperabilita a výmena dát cez optimalizáciu infraštruktúry navigačných prostriedkov (NAVAID) pri znížení duplicity na zbytočnej komplikovanosti sa začal v roku 2018. Tento projekt bude spĺňať požiadavky na presnosť, integritu a kontinuitu pre navrhované aktivity vo vzdušnom priestore FAB CE zosúladiením operačných politík a politík spojených s nákupom medzi siedmimi FAB CE ANSPs znižujúc náklady na nákup, implementáciu, prevádzku a údržbu. Projektová skupina najskôr vyvinie proces pre koordináciu NAVAID infraštruktúry a preventívne plánovanie údržby a výmenu informácií tam, kde sú evidentné prevádzkové závislosti. Druhá časť projektu sa zameriava na analýzu NAVAID infraštruktúry a pokrytie - zahŕňajúc aj susedné krajiny. Tím identifikuje možné oblasti pre zlepšenie, vrátane prevádzkových závislostí a požiadaviek. Tretia časť sa zameriava na riešenie prevádzkových problémov - menovite, hodnotenie zraniteľnosti v rámci siete globálneho navigačného satelitného systému (GNSS). To bude vyžadovať This will require addressing signal monitoring and interference issues while assessing how free route airspace will influence the requirements for ground-based NAVAIDs in this new era of area navigation operations.

FAB CE agreed on a common approach to a number of technical services and recently initiated a number of new activities, including:

- SSR monitoring;
- Koordinovaný plán zavedenia ADS-B;
- Datalink monitoring;
- VoIP koordinované testovanie a implementácia.

4.2 - Zavádzanie spoločných projektov SESAR

PCP ATM Funkcionalita (AF) / Sub functionalita (s-AF)	Súčasný a očakávaný progres
AF1 - Rozšírený AMAN a PBN vo vysokej hustote TMA	
s-AF1.1 AMAN rozšírené do traťového vzdušného priestoru	Nevzťahuje sa na Slovenskú republiku ani na žiadne letisko na jej území. Avšak z dôvodu geografickej blízkosti letiska Viedeň Schwechat sú LPS SR od roku 2015 súčasťou CEF - spolufinancovaného projektu AMAN LOWW initial (2015_234_AF1_B) v spolupráci s realizačnými partnermi AustroControl, HungaroControl a ANS CR. Aktivita je koordinovaná cestou prebiehajúceho miestneho FAB projektu vedeného ACG. Softvérové medzispojenie AMAN LOWW v ATM systéme LPS SR bolo ukončené a uvedené do prevádzky 6. decembra 2018.
s-AF1.2 Rozšírené TMA používajúc operácie založené na RNP	Nevzťahuje sa na Slovenskú republiku ani na žiadne letisko na jej území. Prebieha implementácia RNP procedúr priblíženia s vertikálnym usmernením; RNP priblíženia boli zavedené na LZIB, LZKZ, LZPP, LZZI a LZTT a boli publikované RNP priblíženia na letiskách, kde LPS SR poskytuje služby ATS. Implementácia Elektronických informácií o teréne a prekážkach (eTOD) je takmer ukončená a plná prevádzková spôsobilosť sa očakáva do 31. decembra 2019. Zaviedli sa opatrenia na zabezpečenie Kvality letových dát a Letových informácií a ich plné zavedenie sa očakáva rovnako do 31. decembra 2019.
AF2 - Integrácia letísk a výkon	
s-AF2.1 DMAN synchronised with predeparture sequencing	Neuplatňuje sa
s-AF2.2 DMAN integrating surface management constraints	Neuplatňuje sa
s-AF2.3 časový odstup pre záverečné priblíženie	Neuplatňuje sa
s-AF2.4 Automatizovaná pomoc riadiacim pre plánovanie a smerovanie na ploche	Neuplatňuje sa
s-AF2.5 Airport safety nets	Neuplatňuje sa
AF3 - Flexible Airspace Management and Free Route	
s-AF3.1 Airspace management and advanced flexible use of airspace	3.1.1 ASM Tool to support AFUA is fully implemented. CIAM is the current operational ASM tool interoperable with the NM. LARA B2B integrated on NM test platform. LARA as operational ASM system with B2B connection to NM OPS server is expected by 31 December 2019. 3.1.2 ASM Management of real time airspace data is on-going and is planned for completion by 31 December 2021. The integration of ASM tools with ATM system is planned. This functionality is covered by LARA at LPS SR. It is only being tested at this time, however, and has not been deployed in real operations yet. LARA as operational ASM system with B2B connection to NM OPS server is expected by the end of 2019. 3.1.3 Full rolling ASM/ATFCM process and ASM information sharing is fully implemented. CIAM is operational while LARA is pre-operational/testing. AUP/UUPs contains routes, areas and FUA Restrictions. FBZs have not been implemented in Slovakia yet. 3.1.4 Management of Dynamic Airspace Configurations is on-going and is expected to be fully implemented by 31 December 2021. So far Dynamic Sectorisation and Management of pre-defined Airspace Configuration (predefined airspace configurations based on pre-defined airspace structures and sectorisation planning are implemented at the network level and at the level of all Operational Stakeholders) have been implemented, with VoIP communication to be yet implemented (VoIP pilot project has been in progress at LPS SR and is expected to be concluded in 2019). The functionality is partially covered by a CEF-co-funded project FAB CE-wide Study of Dynamic Airspace Management (DAM) and STAM (2016_075_AF3_B).

s-AF3.2 Free route	3.2.1 Upgrade of ATM systems to support DCT and FRA is on-going and planned for complete implementation by 31 December 2021. MONA, Basic OLDI, including the management of reference COP, and Pre-caution tool (Extended STCA) and Separation tool as TCT functions have been implemented so far, while transfer of coordination messages are planned for 2019. Full implementation of MTCD, TCT as well as Transfer Dialogue is expected in RP3 as a part of a major planned ATM system upgrade. 3.2.3 Implementation published Direct Routings (DCTs) is fully implemented. 3.2.4 Implement Free Route Airspace is ongoing. Functionality is planned for full implementation by 31 December 2021 with H24/7 FRA above FL245 in cooperation with all neighbouring ANSPs. As of now, night, cross-border SEENFRA implemented since 6 December 2018 within the time period 2300-0500 (2200-0400), while as of 28 March 2019 BRAFRA became available in Bratislava CTA from FL 245 to FL 660 within the time period 0500-2300 (0400-2200).
AF4 - Network Collaborative Management	
s-AF4.1 Enhanced short-term ATFCM measures	4.1.1 STAM Phase 1 is fully implemented. Different STAM features as occupancy counts, ATFM scenarios, Mandatory cherry picking and ATFM measures are deployed as required in accordance with NM OPS procedures. 4.1.2 STAM Phase 2 is on-going. Initial actions have started as a part of the CEF-co-funded project FAB CE-wide Study of Dynamic Airspace Management (DAM) and STAM (2016_075_AF3_B). STAM Phase 2 will be implemented with the availability of this function in the N-connect Tool, with planned completion by 31 December 2021.
s-AF4.2 Collaborative NOP	4.2.2 Interactive Rolling NOP is planned. Functionality is planned for complete implementation by 31 December 2021 through upgrade of the automated ASM support system with the capability of AIXM 5.1 B2B data exchange with the NM and Perform an integration of the automated ASM support systems with the Network. All these projects will be fulfilled in accordance with the NM support, the guidance and the relevant provisions of the NM B2B Reference Manuals. ATFM procedures and staff training to be done when NM platform (N-Connect) is available. 4.2.3 Interface ATM systems to NM systems is planned. Implementation is planned by 31 December 2021, only implementation of the sub-functionality Deliver flight plan message processing in ADEXP format is not planned. Related upgrade of the local ATM system has been initiated.
s-AF4.3 Calculated take-offTime to target times for ATFCM purposes	4.3.2 Reconciled target times for ATFCM and arrival sequencing is not planned. No relevant CEF project. Functionality considered not applicable to LPS SR given operational and geographical reasons.
s-AF4.4 Automated support for traffic complexity assessment	4.4.2 Traffic complexity tools is planned by 31 December 2021. For the time being only use of the NM systems is planned; in the future development of local tools possibly to be considered. Treat and assimilate ETFMS Flight Data (EFD) is currently considered not applicable, EFD is needed when local complexity tools are planned. Partial coverage by the CEF-co-funded project FAB CE-wide Study of Dynamic Airspace Management (DAM) and STAM (2016_075_AF3_B), although not the primary gap of the project.
AF5 - Initial SWIM	
s-AF5.1 Common infrastructure components	5.1.1 PENS 1 is fully implemented. 5.1.2 NewPENS is on-going. Functionality is planned to be completed by 31 December 2020 through a CEF-co-funded project 2015_174_AF5.
s-AF5.2 SWIM technical infrastructure and profiles	5.2.1 Stakeholder Internet Protocol Compliance is on-going and implementation is expected by 31 December 2022. Internet Protocol based Network supporting Yellow Profile already implemented; enabling specification for Blue Profile implementation has not been published yet, though. 5.2.2 Stakeholder SWIM Infrastructure components is planned by 31 December 2023. Implementation of Yellow Profile is planned, while planning of the Blue Profile implementation will start in 2020 when the specification is published. 5.2.3 Stakeholders SWIM KPI and cybersecurity is planned. The planning process is currently under initiation and deployment is expected by 31 December 2024. LPS SR is involved in CEF-co-funded project SWIM Common PKI and policies & procedures for establishing a Trust framework (2017-EU-TM-0076-M).

s-AF5.3 Aeronautical information exchange	5.3.1 Upgrade/Implement Aeronautical Information Exchange System/Service is not planned. Slovak Republic, among a few other EU member states, is exempted from deployment of the ATM Functionalities 4 (Network Collaborative Management) and 5 (Initial System Wide Information Management). Given the current lack of legal obligation of the Slovak Republic to deploy the two Families, there are, legalistically speaking, no implementation plans to deploy the particular ATM Functionalities 5.3.1 (Upgrade/Implement Aeronautical Information Exchange System /Service) and 5.4.1 (Upgrade/Implement Meteorological Information Exchange System/ Service) specifically based on the detailed requirements mandated by the PCP or further detailed in the SDM Deployment Programme. Nevertheless, both LPS SR as well as SHMÚ already started analysing available EUROCONTROL specifications and based on that plans are being prepared for inclusion in RP3 planning for all four areas of interest: Implement Technical Infrastructure - Yellow Profile, Implement updated services related to Aeronautical Information exchanges, Meteorological Information exchanges, Implement Cooperative Network Information exchanges and Implement Flight Information exchanges. Full operational capability for Information Exchanges using the SWIM Yellow TI Profile is planned for 31/12/2024.
s-AF5.4 Meteorological information exchange	5.4.1 Upgrade/Implement Meteorological Information Exchange System/Service is not planned. Slovak Republic, among a few other EU member states, is exempted from deployment of the ATM Functionalities 4 (Network Collaborative Management) and 5 (Initial System Wide Information Management). Given the current lack of legal obligation of the Slovak Republic to deploy the two Families, there are, legalistically speaking, no implementation plans to deploy the particular ATM Functionalities 5.3.1 (Upgrade/Implement Aeronautical Information Exchange System /Service) and 5.4.1 (Upgrade/Implement Meteorological Information Exchange System/ Service) specifically based on the detailed requirements mandated by the PCP or further detailed in the SDM Deployment Programme. Nevertheless, both LPS SR as well as SHMÚ already started analysing available EUROCONTROL specifications and based on that plans are being prepared for inclusion in RP3 planning for all four areas of interest: Implement Technical Infrastructure - Yellow Profile, Implement updated services related to Aeronautical Information exchanges, Meteorological Information exchanges, Implement Cooperative Network Information exchanges and Implement Flight Information exchanges. Full operational capability for Information Exchanges using the SWIM Yellow TI Profile is planned for 31/12/2024.
s-AF5.5 Cooperative network information exchange	5.5.1 Upgrade/Implement Cooperative Network Information Exchange System/Service is not planned.
s-AF5.6 Flight information exchange	5.6.1 Upgrade/Implement Flight Information Exchange System/Service supported by Yellow Profile is planned for implementation by 31 December 2023. 5.6.2 Upgrade/Implement Flight Information Exchange System/Service supported by Blue Profile is not planned. Blue Profile specification to be published in 2020.
AF6 - Initial Trajectory Information Sharing	LPS IS has been involved in the CEF-co-funded project DLS Implementation Project - Path 2 (2016-EU-TM-0117-M).

4.3 - Riadenie zmien

Postupy riadenia zmien a prechodné plány na to, aby hlavné zmeny týkajúce sa vzdušného priestoru alebo zlepšenia ATM systému boli uvedené do prevádzky sú zamerané na minimalizovanie akéhokoľvek negatívneho dopadu na výkonnosť siete.

Neuplatňuje sa. V súčasnosti nie sú predpokladané žiadne dôležité zmeny v LPS SR, š. p.

Celkový prehľad zmien v oblasti ATM/ANS poskytuje CAA v nadväznosti na vykonávacie nariadenie (EÚ) 2017/373 a nariadenie Komisie (EÚ) 2015/340 a s presne stanovenou oblasťou pre implementáciu tak technických, ako aj prevádzkových zmien, vrátane zmien v odbornej príprave licencovaného personálu a ATSEP.

5. časť: Mechanizmus zdieľania rizika objemu dopravy a systémy stimulov

5.1 - Parametre zdieľania rizika riadenia dopravy

- 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 oblasť kapacity - Traťová
 - 5.2.1.1 Parametre na výpočet finančných výhod alebo nevýhod - Traťové
 - 5.2.1.2 Zdôvodnenie a odôvodnenie - Traťové
- 5.2.2 - Systém stimulov pre oblasť kapacit - Terminálna
 - 5.2.2.1 Parametre na výpočet finančných výhod alebo nevýhod - Terminálne
 - 5.2.2.2 Zdôvodnenie a odôvodnenie - Terminálne

5.3 - Dobrovoľné stimuly

Prílohy

- Príloha G. Parametre pre zdieľanie rizika objemu dopravy
- Príloha I. Parametre pre povinné stimuly v oblasti kapacity
- Príloha K. Nepovinné systémy stimulov

5.1 - Zdieľanie rizika objemu dopravy

5.1.1 Zdieľanie rizika objemu dopravy - Traťové zóny spoplatňovania

Slovenská republika		Upravené parametre zdieľania rizika objemu dopravy?				no
	mŕtve pásmo	Pásmo zdieľania rizika	Počet jednotiek služieb je nižší ako		Počet jednotiek služieb je vyšší ako	
			% strata, ktorá sa má vymôcť	Max. sadzba, keď je jednotka služby menej ako 10% z plánu	% dodatočných vrátených príjmov	Min. vrátený, keď je jednotka služby menej ako 10% plánu
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 - Kapacitné incentívne schémy

5.2.1 - Kapacitné incentívne schémy - Traťové

5.2.1.1 Parametre na výpočet finančných výhod alebo nevýhod - Traťové

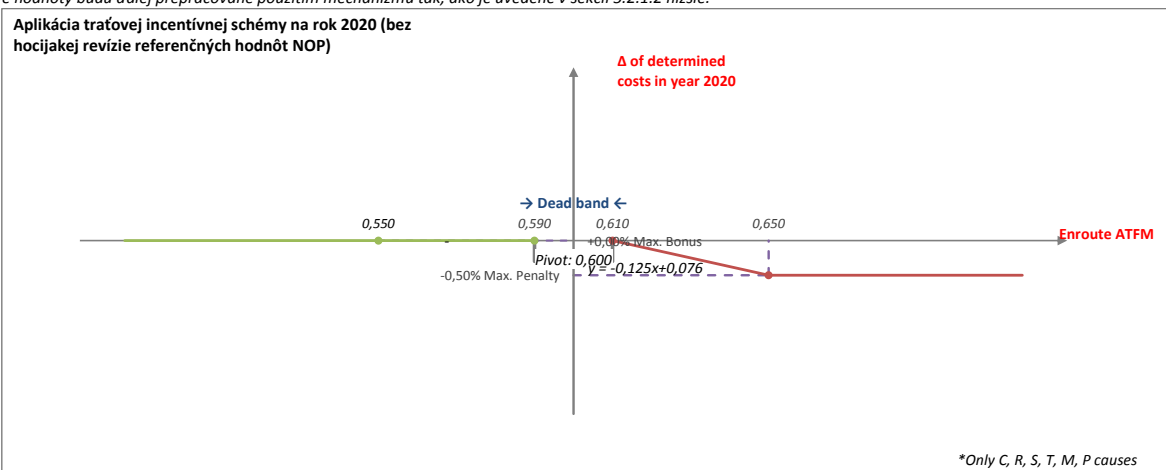
Traťové	Vyjadrené v	Hodnota
Mŕtve pásmo Δ	fraction of min	$\pm 0,010$ min
Max. bonus ($\leq 2\%$)	% of DC	N/A
Max. trest ($\geq$ Max. bonusu)	% of DC	0,50%
Koncové hodnoty pre RP3 sú	modulated	

Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, š. p.

	2020	2021	2022	2023	2024
Referenčné hodnoty portálu sieťovej prevádzky (NOP) - (minúty)	#NEDOSTUPNÝ	#NEDOSTUPNÝ	#NEDOSTUPNÝ	#NEDOSTUPNÝ	#NEDOSTUPNÝ
Varovné prahy (Δ Referenčná hodnota v zlomku minúty)	$\pm 0,050$	$\pm 0,050$	$\pm 0,050$	$\pm 0,050$	$\pm 0,050$
Ciele plánu výkonnosti (min. meškania ATFM na let)	0,60	0,60	0,50	0,30	-
Koncové hodnoty RP3 (min. ATFM meškania na let)*	0,60	0,60	0,50	0,30	0,10
Finančné výhody / nevýhody	Rozsah mŕtveho pásma	[0,59-0,61]	[0,59-0,61]	[0,49-0,51]	[0,29-0,31]
	Bonusové pásmo	[0,55-0,59]	[0,55-0,59]	[0,45-0,49]	[0,25-0,29]
	Trestné pásmo	[0,61-0,65]	[0,61-0,65]	[0,51-0,55]	[0,31-0,35]

* V prípade, že sa uplatňuje modulácia, sú tieto hodnoty len indikatívne, keďže sa budú každoročne aktualizovať na základe na základe novembrového n-1 NOP a na základe metodológie, ktorá je popísaná v 5.2.1.2.a2 nižšie. Koncové hodnoty pre rok n musia byť notifikované Európskej komisii do 1 januára n.

* Koncové hodnoty budú ďalej prepracované použitím mechanizmu tak, ako je uvedené v sekcii 5.2.1.2 nižšie.



5.2.1.2 Zdôvodnenie a odôvodnenie - Traťové

Indikujte, ktorý z princípov nižšie bude aplikovaný na moduláciu koncových hodnôt pre celé RP3:

a) S cieľom umožniť zohľadnenie významných a nepredvídaných zmien v prevádzke:

a.1) Koncová hodnota pre rok n JE referenčnou hodnotou z novembrového uvoľnenia roku n-1 z NOP.	No
a.2) Koncová hodnota pre rok n je z novembrového vydania roku n-1 z NOP a je počítaná podľa nasledovných princípov a vzorcov:**	No

Neaplikuje sa

b) Rozsah incentívy je limitovaný na meškania spôsobené kapacitou riadenia letovej prevádzky (ATC), ATC trasovaním, ATC personálnym obsadením, ATC zariadeniami, manažmentu vzdušného priestoru a špeciálnych udalostí s kódmi C, R, S, T, M a P používateľskej príručky ATFCM. Ak áno, uveďte nižšie odôvodnenie tohto rozhodnutia a vysvetlenie ako boli koncové hodnoty vypočítané.	Yes
--	-----

Niekoľko krajín v regióne strednej a východnej Európy naďalej čelilo javom počas v posledných rokoch (hlavne šlo o búrky z mrakov kumulonimbus /CB počas letného obdobia), ktoré mali za následok výrazné meškania z dôvodu nepriaznivého počasia (okolo 45% meškaní vo FAB CE bolo v roku 2018 z dôvodu počasia). Na Slovensku bolo viac ako 36% meškaní v roku 2018 z dôvodu nepriaznivého počasia. NM potvrdil vo svojej správe "Network Operations Report 2018", že bol väčší vplyv rušivých faktorov v rámci siete (napr. z dôvodu nepriaznivého počasia) pre nasýtenie kapacít sektora v porovnaní s predchádzajúcimi rokmi. Predikcia trajektórie sa znížila z dôvodu pridaných dopravných tokov, odchýliek z dôvodu počasia a z dôvodu vniknutí lietadiel z príľahlých ATC jednotiek z dôvodu počasia /CB. Môžeme predpokladať, že z dôvodu klimatických zmien bude počasie ešte viac nepredvídateľné.

Slovenská republika z tohto dôvodu navrhuje schému v ktorej by nebola penalizovaná za efekty, ktoré sú mimo kontrolu LPS SR. Slovensko bude aplikovať iba kódy C, R, S, T, M, P v incentívnej schéme. Koncové hodnoty budú pozmenené, aby brali do úvahy kalkulácie, ktoré budú odrážať pomer meškaní z dôvodu príčin C, R, S, T, M, P na celkovom meškani, ktoré bolo dosiahnuté za predchádzajúce posledné tri roky. Na základe dát, ktoré sa nachádzajú na informačnom paneli výkonnosti letových prevádzkových služieb ANS (<https://ansperformance.eu/data/>), bol tento pomer 63,5% v období 2016-2018.

5.2.2 - Systémy stimulov v oblasti kapacity - Terminálna

5.2.2.1 Parametre na výpočet finančných výhod a nevýhod - Terminálne

Terminálne	Vyjadrené v	Hodnota
Mítnve pásmo Δ	Select	N/A
Rozsah bonusu/trestu (% koncovej hodnoty)	%	$\pm 50\%$
Max. bonus	% of DC	0,00%
Max. trest	% of DC	0,00%
Koncové hodnoty pre RP3 sú	Select	N/A

5.2.2.2 Zdôvodnenie a odôvodnenie - Terminálne

Vysvetlite ako bonus a tresty budú rozdelené medzi rôzne terminálne zóny spoplatňovania a poskytovateľov leteckých navigačných služieb (ANSP), ktorí poskytujú svoje služby v každej zo zón**

Systémy stimulov v oblasti kapacity pre terminálne letecké navigačné služby sa neuplatňujú, keďže žiadne letisko na území Slovenskej republiky nie je zahrnuté do plánu výkonnosti na referenčné obdobie RP3 ani nie je v rozsahu pôsobnosti vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.

6.1 Monitorovanie plánu výkonnosti

6.2 Nesúladi s cieľmi počas referenčného obdobia

6 - Zavedenie plánu výkonnosti

6.1 Monitorovanie plánu výkonnosti

Opis zavedených procesov národnými dozornými orgánmi (NSA) na monitorovanie zavedenia plánu výkonnosti vrátane ročného monitorovania všetkých kľúčových ukazovateľov výkonnosti (KPI) a ukazovateľov výkonnosti (PI), ktoré sú definované v prílohe I nariadenia a

Dopravný úrad je orgánom zodpovedným za zavedenie plánu výkonnosti vrátane ročného monitorovania všetkých KPI a PI, ktoré sú definované v prílohe I nariadenia.

Dopravný úrad ustanoví procesy na nepretržitý dohľad nad všetkými oblasťami v rámci rozsahu plánu výkonnosti pre referenčné obdobie RP3. Tieto procesy obsahujú postupy na zber dát, vyhodnotenie dát a overovanie dát. Monitorovanie na národnej úrovni zahŕňa podnikateľské a ročné plány ANSP, nekontrolovateľné náklady, dosiahnutie varovných prahov [podľa článku 18 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317] a iné obligatórne požiadavky stanovené v rámci prílohy VI vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 a ostatná relevantná legislatíva [najmä nar. nariadenie (EÚ) 2017/373].

Monitorovanie progresu na dosiahnutie cieľov výkonnosti, ktoré sú stanovené vo vykonávacom nariadení (EÚ) 2019/317 vykonajú špecializovaní zamestnanci NSA. Samotné monitorovanie bude vykonávané v pravidelných intervaloch, mechanizmus a postupy budú zavedené, niektoré z nich sú sčasti založené na monitorovacích postupoch z referenčného obdobia RP2. Spolupráca s FAB CE a susednými NSA je už zriadená a bude využívaná podľa potreby.

6.2 Nedodržanie cieľov počas referenčného obdobia

Opis zavedených procesov a opatrení, ktoré sa majú uplatniť NSA na riešenie situácie, keď sa ciele nedosiahnu počas referenčného obdobia

Ročná monitorovacia správa slúži ako nástroj na monitorovanie súčasnej situácie a dosiahnutého pokroku. Ako vstupy sa spracúvajú nasledovné informácie: SAF KPA (z NSA), CEF KPA (z ANSP) a CAP a ENV KPA (v spolupráci s manažérom siete). Táto správa je po jej schválení predložená cez PRB Európskej komisii do najneskôr 1 júna.

V prípade, že určitý cieľ nie je dodržaný, NSA identifikuje daný problém, uplatní nápravné opatrenia na jeho vyriešenie a informuje Európsku komisiu podľa čl. 37 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.

Príloha A. Tabuľky a dodatočné informácie (traťové)

Príloha A.1 - Tabuľka - Traťová zóna spolatňovania #1

Príloha A.2 - Dodatočné informácie pre ER RTs - Traťová zóna spolatňovania #1

Príloha C. Konzultácie

Príloha C.1 - Zápisnica z konzultácie

Príloha C.2 - Dodatočné informácie poskytnuté používateľom vzdušného priestoru po konzultácii

Príloha C.3 - Odpoveď od združenia IATA

Príloha E. Investície

Príloha F. Základné hodnoty (nákladová efektívnosť)

Príloha E. Investície

2020-2024 sumár nových investícií

Doména / oblasť	Odpisy (v '000 €)					
	2020	2021	2022	2023	2024	Celkom RP3
COM - SACON	43	258	652	727	783	2 463
<i>z toho, čo už v RP2</i>						<i>371</i>
COM - VCS	186	428	446	464	536	2 061
<i>z toho, čo už v RP2</i>						<i>512</i>
SUR	34	126	126	183	206	675
<i>z toho, čo už v RP2</i>						<i>0</i>
ATM	326	495	706	1 384	1 113	4 024
<i>z toho, čo už v RP2</i>						<i>1 511</i>
INF	35	86	411	573	666	1 772
<i>z toho, čo už v RP2</i>						<i>501</i>
NAV	34	34	303	887	966	2 225
<i>z toho, čo už v RP2</i>						<i>1 795</i>
Iné	336	750	862	1 007	976	3 930
<i>z toho, čo už v RP2</i>						<i>432</i>
Celkovo / suma	995	2 177	3 505	5 225	5 247	17 150
<i>Suma, ktorá nebola uplatnená v RP3</i>						<i>5 123</i>

Niekoľko významných investícií sa odložilo nielen z dôvodu administratívnej zložitosti vnútroštátnych právnych predpisov a postupov verejného obstarávania, ktoré sú mimo kontrolu ANSP, ale aj z dôvodu nedostatku dostatočne presných vstupov dostupných pred predpoveďou plánu výkonnosti druhého referenčného obdobia. Jednou z najviac signifikantných premenných ovplyvňujúcich plnenie predpokladaného investičného plánu je rozvoj prevádzky ako z komplexného tak aj objemového hľadiska. Berúc do úvahy vyššie menované, LPS SR, š. p., zabezpečuje, aby v treťom referenčnom období nedošlo k dvojitému spoplatňovaniu užívateľov vzdušného priestoru a to po prvé pokiaľ ide o odpisy a kapitálové náklady, že náklady spojené s investičnými akciami zahrnuté v nákladoch pre referenčné obdobie RP2 nie sú časťou nákladov referenčné obdobie RP3 a po druhé, že náklady spojené s investičnými akciami, ktoré neboli vykonané v referenčné obdobie RP2 sa odpočítajú od nákladov na referenčné obdobie RP3 a teda sa efektívne vrátia používateľom.