

PLÁN VÝKONNOSTI RP4
Konzultácia so zainteresovanými stranami

Bratislava (Slovensko)

30. júla 2024

Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky (LPS SR), štátny podnik
Ivanská cesta 93, 823 07 Bratislava, Slovensko

Zápisnica zo stretnutia

Program	
30. júl 2024	
1	Úvod
2	Situácia RP3
3	Vývoj dopravy
4	Bezpečnosť
5	Životné prostredie
6	Kapacita
7	Plánovanie ATCO
8	Efektívnosť nákladov
9	Investície
10	Dlh a úroková sadzba
11	Náklady na kapitál
12	Zdieľanie dopravných rizík a motivačné schémy
13	Monitorovacia správa za rok 2023
14	Správa o zdieľaní rizika nákladov 2023
15	Jednotková sadzba 2025

Zoznam účastníkov:

Dopravný úrad: Pavol Hudák, René Molnár, Ivan Hasiček, Richard Galbička

LPS SR : Miroslav Boháč, Tomáš Špavelko, Igor Urbánik, Ján Buršík, Rastislav Primus, Denisa Kontárová, Pavel Kelemen, Peter Buck, Pavol Gelingier, Jaroslav Janáček, Mariana Matejčíková

SHMÚ: Adam Vladár, Kvetoslava Pačová

Používatelia vzdušného priestoru: Stephan Weidenhiller, Yassine El Charkaoui

PRB: Eric Nantier, Gonçalo Moreira

Egis: Juraj Jirku, Adeline-Mariya Edgar

1. Úvod

- Tento dokument obsahuje zápisnicu z konzultačného stretnutia so zainteresovanými stranami k Plánu výkonnosti RP4 Slovenska, ktoré sa uskutočnilo 30. júla 2024.
- Pavol Hudák, predseda Dopravného úradu SR a Miroslav Boháč, riaditeľ LPS SR privítali všetkých účastníkov a poďakovali im za účasť. Ocenili prítomnosť užívateľov vzdušného priestoru, PRB a IATA.
- Tomáš Špavelko (TS) poskytol prehľad návrhu plánu výkonnosti.

2. Situácia RP3

- TS stručne predstavil situáciu RP3.
- Neboli vznesené žiadne otázky.

3. Vývoj dopravy

- Pre návrh plánu výkonnosti RP4 sa použila prognóza vysokého scenára STATFOR z februára 2024. V prípade Slovenska je odchýlka od februárovej základne STATFOR významná a je výsledkom presmerovania prevádzky súvisiaceho s konfliktami na Ukrajine a v Izraeli. V prípade Slovenska je odchýlka od februárovej základne STATFOR významná a je výsledkom presmerovania v súvislosti s konfliktami na Ukrajine a v Izraeli.
- Bod diskusie
 - Bod, ktorý vzniesol Yassine El Charkaoui (YC) - situácia na Ukrajine sa zvažuje a súhlasí sa s tým, že situácia sa nemusí tak skoro vrátiť do normálu. V prípade RP4 však IATA podporuje základňu STATFOR, pretože udalosti sa považujú za dočasné.
- Nastolené otázky
 - **Otázka** od Stephana Weidenhilla (SW): Čo bude LPS SR robiť, keď bude v októbri zverejnená nová prognóza?
 - **Odpoveď** od TS: LPS SR preverí dostupné možnosti. Prognóza sa zverejní po termíne na predloženie RP4. LPS SR zohľadní všetko, čo odporučí PRB alebo komisia. Dúfam, že prognóza, ktorá bude zverejnená v októbri, bude presnejšia.

4. Bezpečnosť

- Denisa Kontárová (DK) predstavila bezpečnostné parametre. Počas RP3 bola hlavná obava, že bezpečnostný tím je personálne poddimenzovaný. Národný CAA potvrdil, že 12-členný tím bol nedostatočný. Tento rok pribudli ďalší 4 členovia.
- Neexistuje žiadny nesúlad medzi vnútroštátnymi bezpečnostnými cieľmi a cieľmi v rámci celej Únie pre RP4.
- Nastolené otázky
 - **Otázka** od YC: V prípade RP3 mali byť všetky bezpečnostné ciele na úrovni C a riadenie rizík na úrovni D. Riadenie bezpečnostných rizík napreduje pomaly, pričom úroveň D by sa podľa cieľov v návrhu správy mala dosiahnuť až v roku 2027. YC sa opýtal, či existujú nejaké dôvody pre toto oneskorenie?
 - **Odpoveď** od DK: DK by potrebovala overiť, či riadenie rizík malo byť na úrovni D do konca RP3 – to sa potvrdilo na konci stretnutia. Na základe dôkladnej

analýzy nedostatkov musel bezpečnostný tím prebudovať celý systém správy a hodnotenia údajov, aby sa zabezpečilo, že dôkazy a sledovanie založené na údajoch sa budú používať vo všetkých oblastiach činností na objektívne a vecné riadenie rizík založené na údajoch. Bezpečnostný tím musel začať od základnej úrovne, pokiaľ ide o každodenné zhromažďovanie údajov, čomu muselo predchádzať zavedenie revidovanej klasifikačnej schémy (splnené) a hlavne posilnenie tímu na analýzu údajov. Tieto podmienky chýbali a komplexné požiadavky na riadenie rizík nebolo možné splniť pre všetky typy operácií.

5. Životné prostredie

- Neexistuje žiadny nesúlad medzi národnými cieľmi a národnými referenčnými hodnotami pre RP4.
- Nastolené otázky
 - **Otázka** od YC: Environmentálna výkonnosť sa v roku 2023 v porovnaní s rokom 2022 zlepšila, ale zostáva pod cieľom EÚ, ktorý je približne 2 %. Ocenili by sme viac informácií, najmä pokiaľ ide o to, že nástroje leteckých spoločností na plánovanie letov nezohľadňujú všetky možnosti, čo vedie k neefektívnemu trasovaniu. Pomohlo by to pri pochopení nezrovnalostí.
 - **Odpoveď** od TS: Súhlasil, že sa bude zaoberať touto otázkou.

6. Kapacita

- Neexistuje žiadny nesúlad medzi národnými cieľmi a národnými referenčnými hodnotami pre RP4.
- Vznesené otázky a pripomienky
 - **Otázka** od YC: Cieľ kapacity pre RP4 bol splnený. Súčasný plán sú však trochu prehnané. Nárast počtu riadiacich letovej prevádzky vychádza z dočasného stavu, ktorý nebude trvať večne. Keď sa prevádzka vráti na normálnu úroveň, mohla by byť kapacita nadmerná. Ako sa bude táto situácia riešiť? Návrhy na riešenie tejto situácie zahŕňajú preskúmanie možností, ako sú nadčasy, najmä v obdobiach vysokej intenzity prevádzky alebo pri preťažení sektorov.
 - **Odpoveď** od Igora Urbánika (IU): Okrem situácie okolo COVID si nepamätám, že by niekedy došlo k výraznému poklesu prevádzky. Očakáva sa, že situácia na Ukrajine sa obnoví v priebehu 4 alebo 5 rokov. Pokiaľ ide o vojnovú situáciu, vojna v bývalej Juhoslávii trvala viac ako 10 rokov, kým sa prevádzka vrátila na normálnu úroveň. Za LPS SR v roku 2023, ACC malo 6 500 nadčasových hodín, v porovnaní s 9 000 nadčasových hodín v roku 2019, čo bol naozaj limit.
 - **Odpoveď** od YC: YC ocenil pripomienky a súhlasil s tým, že nadčasy by mali byť v medziach riadenia bezpečnosti. Poukázal na to, že plánovanie ATCO by malo vychádzať z dlhodobej vízie a nie z dočasných situácií, ako je vojna.
 - **Odpoveď** od IU: V RP3 bol kritický počet ATCO a teraz je tu 0,09 meškaní na let. V nasledujúcom období odchádzajú niektorí ATCO do dôchodku a bude potrebné ich vymeniť.
 - **Odpoveď** od TS: Rozhodli sme sa pozorovať ostatné krajiny v Európe, v RP2 sa Nemecko rozhodlo znížiť prevádzkové náklady pre poskytovateľov letových navigačných služieb, aby znížilo intenzitu náboru ATCO. V rokoch 2018 a 2019 boli navrhnuté nové opatrenia manažérom siete z dôvodu nedostatočných

kapacít v Nemecku. Medzi tieto opatrenia patrilo aj presmerovanie časti leteckej dopravy na Slovensko, takže nejde len o situáciu na Ukrajine. Týka sa celkového dopytu a capacity, ktorá sa očakáva v Európe. Pripravuje sa dodatočná kapacita kvôli očakávanému nárastu dopytu, nielen pre dočasný nárast prevádzky v dôsledku situácie na Ukrajine.

- **Otázka** od SW: Pokiaľ ide o plánovanie ATCO, SW by rád vedel dôvody 47% miery chybovosti a či LPS SR plánuje jej zníženie. Pre plánovanie RP4 je 20 – 25 % vežových ATCO zahrnutých do základne nákladov na trati. Kde majú títo vežoví ATCO základňu a dôvod, prečo sú zahrnuté do základne nákladov na trati?
- **Odpoveď** od IU: S cieľom zlepšiť mieru chybovosti ATCO začala LPS SR tento rok organizovať interné kurzy pre inštruktorov a začala spolupracovať s odborníkmi na ľudský faktor s cieľom porozumieť potrebám študentov. Z pohľadu prevádzkových tratí je v Bratislavskom FRe veľká stúpavá a klesajúca prevádzka, takže náročnosť dopravy je pomerne vysoká. Z tohto dôvodu sú na absolvovanie skúšky kladené prísne kritériá. Znižovanie kritérií sa neodporúča, pretože to môže mať vplyv na bezpečnosť.
- **Odpoveď** od TS: Štáty FAB CE vykonali benchmarking v rámci členských štátov a zistili, že miera chybovosti je v zúčastnených krajinách porovnateľná. Napríklad Bosna a Hercegovina znížila požiadavky na ATCO, ale LPS SR si nemyslí, že to je správna cesta. Čo sa týka riadiacich letovej prevádzky vo veži, boli zahrnuté do šablóny, pretože sa v nej vyžadovalo uvedenie počtu riadiacich letovej prevádzky. To neznamená, že patria do rozsahu plánovania výkonnosti. Nie sú zahrnuté do nákladovej základne.
- **Komentár** od SW : SW spomenul pridanie komentára k šablóne, v ktorom sa uvádza, že požadované informácie (týkajúce sa vyššie uvedeného vyhlásenia) sú k dispozícii a že sa na ne pýtali.
- **TS** súhlasil s jej pridaním.

7. Efektívnosť nákladov

- TS predstavil ciele nákladovej efektívnosti RP4 na roky 2025 – 2029.
- Odchýlka od cieľov pre celú Úniu je čiastočne spôsobená dodatočnými stanovenými nákladmi súvisiacimi s opatreniami potrebnými na dosiahnutie výkonnostných cieľov z hľadiska kapacity, najmä vzhľadom na vysoký dopyt po prevádzke (nad STATFOR, 24. februára).
- Nastolené otázky
 - **Otázka** od SW: SW by rád porozumel dôvodom zvýšenia nákladov v roku 2024 v porovnaní s rokom 2023, konkrétne 14 % nárastu nákladov na zamestnancov a 20 % nárastu nákladov na dôchodky. Potrebujeme viac informácií o tom, prečo náklady na dôchodky rastú viac ako celkové náklady na zamestnancov a prečo došlo k zvýšeniu OPEX o 6 %, čo je nad úrovňou inflácie.
 - **Odpoveď** od TS: V roku 2024 došlo k prudkému nárastu kompenzácií inflácie, čo odráža aj predchádzajúci rok. V roku 2022 takáto kompenzácia inflácie neexistovala a v roku 2023 iba čiastočná. Odpoveď na celkové zvýšenie nákladov bude zodpovedaná formou písomnej odpovede po stretnutí.

8. plánovanie ATCO

- TS stručne predstavilo plánovanie ATCO pre RP4.
- Nastolené otázky.

- **Otázka** od SW: V návrhu plánu výkonnosti LPS SR plánuje mať 590 FTE a z toho len 140 ATCO. SW by rád získal viac informácií o zložení personálu ďalších 450 zamestnancov mimo ATCO. Chcel by som pochopiť, prečo nedošlo k výraznému zníženiu počtu zamestnancov mimo ATCO.
- **Odpoveď** od TS: Personál mimo ATCO pozostáva aj z odborníkov v oblasti kybernetickej bezpečnosti a technických špecialistov. Presné čísla teraz nie sú k dispozícii, ale väčšinou ide o prevádzkových alebo neadministratívnych pracovníkov.
- **Otázka** od SW: SW by ocenil podrobný rozpis zloženia personálu nečlenov letovej prevádzky a nárast personálu počas RP4.
- **Odpoveď** od TS: TS súhlasil, že budú v tejto veci pokračovať po stretnutí.
- **Otázka** od YC: Pokiaľ ide o úpravy a úroky za pôžičky, niektoré úpravy budú vymáhané od leteckých spoločností. Toto by sa malo považovať za predvídateľnú situáciu. Prečo sa neuvažovalo o fixnej sadzbe, keď v čase čerpania úveru platila variabilná sadzba?
- **Odpoveď** od TS: O úpravách sa bude diskutovať neskôr, je to súčasťou prezentácie.
- **Otázka** od YC: YC by chcel získať viac informácií, prečo sú skutočné náklady vyššie ako stanovené náklady na rok 2023, a chcel by získať správu o zdieľaní rizika nákladov.
- **Odpoveď** od TS: Bude sa o tom diskutovať v nasledujúcich snímkach.
- **Otázka** od YC: Stanovené náklady na rok 2025 naznačujú, že náklady na zamestnancov predstavujú 69 % celkových nákladov a tento podiel zostáva konzistentný v rámci RP4. Tieto náklady rastú o 4,1 %. Aj keď v RP4 klesajú iné faktory, ako je inflácia, s ročným poklesom o 14% môže dôjsť k zníženiu nákladov na zamestnancov. Dochádza však k nárastu nákladov ATCO aj mimo ATCO. Pokiaľ ide o sociálne poistenie, treba poznamenať, že existujú právne zdroje nákladov na sociálne poistenie a iné zdroje nákladov na poistenie. YC by chcel získať viac informácií o týchto ďalších zdrojoch nákladov.
- **Odpoveď** od TS: Na Slovensku existujú 2 typy/piliere poistení. Jedným je povinný odvod, ktorý platí zamestnávateľ do štátnej poisťovne a druhým odvodom na sporiace účty zamestnanca zo strany zamestnávateľa. Druhá platba na sporiací účet je flexibilná. Nie je to zákonná požiadavka, ale zvyčajne ju platia zamestnávateľia na Slovensku.
- **Otázka** od YC: YC by ocenil viac informácií o tomto.
- **TS** súhlasil, že bude v tejto veci pokračovať.
- **Otázka** od YC: Pre poskytovateľov služieb MET došlo počas RP4 k zvýšeniu nákladov na zamestnancov o 5,9 %. Uvádza sa, že časť tohto zvýšenia je spôsobená akumulovanými nákladmi na infláciu z RP3. Vzhľadom na 14% ročný pokles inflácie v RP4 by sme radi získali viac informácií.
- **Odpoveď** od zástupcu SHMU: Po prvé, zvýšenie plátov v RP4 odzrkadľuje kumulatívnu infláciu RP3, pretože počas RP3 došlo len k malému zvýšeniu. Preto na začiatku RP4 dochádza k zvýšeniu, aby sa to zohľadnilo, a počas neskoršieho obdobia RP4 bude zvýšenie plátov odrážať zníženú mieru inflácie v príslušných rokoch. Po druhé, 23 % zamestnancov je potrebné nahradiť z dôvodu odchodu do dôchodku, takže na to, aby zostali konkurencieschopné na trhu a prilákali nových zamestnancov, musia byť platy konkurencieschopné. Pokiaľ ide o FTE, nábor bol počas COVID-19 zmrazený, čo viedlo ku kumulovaniu funkcií, ktoré je potrebné riešiť. Preto musíme prijímať ľudí, aby sme splnili legislatívne požiadavky a udržali kvalitu práce.
- **Otázka** od SW: 593 000 eur uvádzate ako výnimky služby MET. SW by rád získal viac informácií o detailoch.
- **Odpoveď** od zástupcu SHMU: Ide o investíciu týkajúcu sa opravy staníc MET.

- **Otázka** od SW: Prečo je to pod výnimkou a nie pod investíciami?
- **Odpoveď** od zástupcu SHMÚ: Menšia časť celkových nákladov bola investovaná, zvyšok je údržba. Ide o jednorazovú opravu, ktorá nebola vykonaná počas životnosti stavby. Preto je klasifikovaný ako mimoriadne položky podľa účtovných zásad na Slovensku, ktoré berú údržbu ako náklady daného roka, nie ako investíciu, ktorá sa odpisuje.
- **Otázka** od YC: Pre alokáciu nákladov na službu MET je 80 % pre METAR pre trať. Viac informácií o tomto.
- **Odpoveď** od zástupcu SHMU: Bol nastavený podľa smerníc - METAR a TAF sú na trati 75%.
- **Otázka** od YC: Informácie zdieľané v tabuľke prehľadov RP3, je to 80 %.
- **Odpoveď** od zástupcu SHMU: Pre RP4 bola použitá verzia dokumentu ICAO 9161 o ekonomike leteckej navigačnej služby MWO 904 zverejnená v decembri 2023. Ale pre RP3 iná verzia, a teda percentuálny rozdiel, pretože existuje rozdiel medzi 2 dokumentmi.
- **Otázka** od YC: YC by ocenil, keby bolo možné dokumenty, na ktoré sa odkazuje, zdieľať.
- **Odpoveď** od zástupcu SHMU: Súhlasím s tým.

9. Investície

- TS stručne predstavili investičné zámery.
- Nastolené otázky
 - **Otázka** YC: Investície do systémov letovej kalibrácie predstavujú približne 9 miliónov. YC by rád získal jasnejšie informácie o tom, ako to bude podporovať CP1. Investícia do nového ATM systému, ktorá je okolo 2 miliónov, podporuje niektoré časti CP1, ako aj zavedenie SDO. SDO však nie sú dostatočne vyvinuté a IATA z tohto dôvodu nepodporuje investície do SDO počas referenčného obdobia. YC by rád získal viac informácií o prepojení medzi týmito projektmi a CP1 a o tom, ako podporujú CP1.
 - **Odpoveď** od TS: Bola to požiadavka zo strany komisie alebo PRB prepojiť investície s SDO. Snažili sme sa ich prepojiť, keď nás o to požiadali.
 - **Odpoveď** od Jána Buršíka (JB): Momentálne sme vo fáze, keď treba zmeniť ATM systém. Plán výkonnosti podrobne opisuje budúce zavedenie SDO. Je to náznak budúcnosti, nie súčasného času.
 - **Otázka** YC: Znenie v pláne výkonnosti by sa mohlo mierne aktualizovať, pretože spôsobuje zmätok. Treba sa zamerať na to, ako každá investícia podporí projekty uvedené v usmerneniach.
 - **Odpoveď** od TS: Nie všetky investície podporujú CP1; niektoré sú potrebné na poskytovanie bezpečných leteckých navigačných služieb. Niektoré investície sú určené na nahradenie zastaraných systémov, zatiaľ čo iné sú zamerané na splnenie cieľov CP1. Je dohodnuté, že sekciu možno aktualizujeme, aby sa predišlo nejasnostiam týkajúcim sa investícií a SDO.
 - **Odpoveď** od Rastislava Primusa (RP): Prostriedky pre kalibračný systém sú alokované v rámci plánu výkonnosti, pričom 45 % je určených na traťovú prevádzku a zvyšok na terminálové a komerčné činnosti. LPS SR poskytuje služby overovania letov aj iným subjektom, ako je ministerstvo obrany a letiská.

- **Otázka** od YC: Ako bolo toto percento pridelenia stanovené medzi traťovou a terminálnou zónou?
- **Odpoveď** podľa RP: Percentá vychádzajú z údajov zozbieraných za obdobie štyroch rokov, kedy poskytovanie služieb vykonávalo LPS SR.
- **Otázka** od SW: Je trochu znepokojujúce vidieť, že veľké investície nie sú riadené efektívnosťou nákladov. SW by chcel prehľad investícií z RP3, ktoré sú ešte v rámci RP4. Navyše nepodporujú skutočnosť, že všetky investície sú alokované na trať.
- **Odpoveď** od TS: Všetky investície sú v súlade s rozsahom plánu výkonnosti a riadia sa zákonnými požiadavkami, technologickými aktualizáciami a kontinuitou služieb. Pokiaľ ide o investície z RP3, ktoré spadajú do rozsahu RP4, TS súhlasil s poskytnutím informácií po stretnutí.
- **Otázka** od SW: SW by rád získal podrobné informácie o alokácii.
- **Odpoveď** od TS: V rozsahu plánu výkonnosti nie je žiadna terminálna zóna. Súhlasíme s poskytnutím podrobných informácií o rozdelení medzi traťou a terminálom, pokiaľ ide o investície uvedené v pláne výkonnosti.
- **Otázka** od YC: Pokiaľ ide o investície do služieb MET, YC sa pýtal, prečo sú merania RVR a merania výšky založené na oblačnosti zahrnuté do traťovej základne nákladov, keď väčšina výhod z nich je pre približováciu a letiskovú prevádzku.
- **Odpoveď** od zástupcu SHMU: V správe METAR sa používajú údaje pre RVR a meranie výšky základne oblačnosti. Podľa ICAO Doc. 9161, správa METAR sa považuje za informáciu pre používateľov traťovej zóny ako „hlavne na trati (mE). Podľa nového dokumentu WMO 904 z decembra 2023 predstavuje 75 %. Ďalej sme použili ďalší parameter – čas strávený tvorbou METAR reportu. Výsledkom je, že 55 % celkovej investície do systémov RVR a systémov merania výšky základne oblačnosti je alokovaných do traťovej zóny. Súhlasili so zdieľaním odkazovaných dokumentov, ako bolo potvrdené vyššie.

10. Dlh a úroková sadzba

- TS stručne predstavila existujúci úver a úrokovú sadzbu.
- Nastolené otázky
 - **Otázka** od YC: Prečo sa LPS SR rozhodla byť bez dlhov počas RP4.
 - **Odpoveď** od Jaroslava Janáčka (JJ): Predpokladáme, že budeme mať dost' peňazí. Nie je teda potrebný ďalší úver. Náklady na dlh sa v roku 2022 zvýšili.
 - **Otázka** od SW: Vypláca LPS SR akcionárom dividendy?
 - **Odpoveď** od TS: Momentálne nie.
 - **Otázka** by SW: Nie je financovanie štruktúrované tak, že keď je 100% vlastný kapitál a nie sú vyplácané dividendy, potom návratnosť vlastného kapitálu LPS SR nie je nula percent a nemalo by sa to premietnuť do kalkulácie nákladov. Ak vezmeme do úvahy, že pri 8,7 % nemusí vyplácať dividendy je prehnané.
 - **Odpoveď** od TS: Nasledujúce snímky o kapitálových nákladoch pokrývajú niektoré body týkajúce sa tohto.

11. Náklady na kapitál

- JJ prezentoval náklady na kapitál.
- Nastolené otázky
 - **Pripomienka** SW: PRB správne označila kapitálové náklady a že by mali byť nižšie. Je to trochu nadhodnotené, pretože neexistuje dlh ani návratnosť vlastného kapitálu.
 - **Otázka** od YC: PRB odhadla maximálnu hodnotu 5,3 % (hodnota získaná z usmernení PRB vydaných v tomto roku) pre Slovensko a existuje významný rozdiel medzi 5,3 % a 8,71 % hodnotou z roku 2026 uvedenou v návrhu plánu.
 - **Otázka** od JJ: LPS SR by rado poznalo nejaké dôvody a metodiky, ktoré stoja za predpokladmi PRB na vytvorenie uvedenej hodnoty.
 - **Odpoveď** od YC: Uvedené predpoklady nie sú jasné. Napríklad, pokiaľ ide o bezrizikovú sadzbu, väčšina poskytovateľov letových navigačných služieb 5-ročný historický priemer výnosu 10-ročných vládnych dlhopisov, v tomto prípade by RFR mala byť okolo 1,9 %, zatiaľ čo plán uvádza 3,67 %. Pre náklady na dlh je možné použiť porovnateľné spoločnosti. Čo sa týka trhovej rizikovej prémie, rôzne metodiky môžu priniesť rôzne hodnoty, napríklad pomocou aritmetických alebo geometrických prostriedkov. Pre aktívum beta je navrhovanou metódou použitie porovnateľných spoločností v rovnakom regulačnom alebo obchodnom prostredí, ako sú verejné služby alebo telekomunikácie. Po konzultácii môže YC zdieľať aproximácie založené na našich predpokladoch (hodnoty PRB), porovnať ich s tým, čo bolo prezentované, a analyzovať rozdiely.
 - **Odpoveď** od TS: TS uvítal vstupy a usmernenia od PRB a súhlasil so zvážením úpravy kapitálových nákladov.
 - **Komentár** od SW: Čo sa týka beta aktív, v prezentácii je porovnanie s Poľskom a Českom, ale ich aktíva beta sú nafúknuté, keďže nie sú v eurozóne.

12. Zdieľanie dopravného rizika a schéma stimulov

- TS predstavil schému zdieľania dopravného rizika a stimulov.
- Nastolené otázky
 - **Otázka** od YC: Existujú investície do nákladov na zamestnancov, aby sa splnili kapacitné ciele v RP4. Pokuta by preto mala byť vyššia ako bonus a je za prijatie asymetrického kapacitného systému.
 - **Otázka** od TS : Čo odporúčate, znížiť bonus alebo zvýšiť trest.
 - **Odpoveď** od SW: Bonus nie je v skutočnosti potrebný, je to správanie ANSP, ktoré prináša rozdiel. Sme za asymetrický systém, kde by trest mal byť vyšší ako bonus.
 - **Odpoveď** od TS: Kapacitné ciele môžu byť prekážkou mimoriadnych udalostí, ako sú vojenské aktivity. TS pripomienky vzala na vedomie a súhlasil so zohľadnením návrhov a prehodnotením hodnôt.

13. Výročná monitorovacia správa 2023

- TS predložil výročnú monitorovaciu správu za rok 2023.
- Nastolené otázky
 - **Otázka** od YC: LPS SR má byť na úrovni D pre riadenie bezpečnostných rizík v RP3.

- **Odpoveď** od DK: Revidovanie súčasnej úrovne a zníženie na úroveň C je kvôli nedostatku a robustnej správy údajov. Zníženie riadenia bezpečnostných rizík je výsledkom zmeny v Dotazníku.

14. Správa o zdieľaní rizika nákladov

- TS stručne predstavil správu o zdieľaní rizika nákladov za rok 2023.
- Nastolené otázky
 - **Otázka** od YC: Pokiaľ ide o skutočné a stanovené náklady súvisiace s novými a existujúcimi investíciami, YC by chcel získať viac informácií o tom, prečo boli stanovené náklady prekročené v roku 2023 a či existujú nejaké opodstatnené dôvody na vrátenie nákladov od leteckých spoločností.
 - **Odpoveď** od JJ: Uvedené čísla odrážajú rozdiel medzi skutočnými a stanovenými nákladmi, ale neočakáva sa, že sa automaticky prenesú do RP4. Ešte predtým je potrebné ich konzultovať s užívateľmi vzdušného priestoru a NSA. Výsledky za rok 2024 ešte nie sú k dispozícii, ale keď už budú, je potrebné vypočítať a konzultovať rozdiel za celé referenčné obdobie.
 - **Otázka** od YC: Vo výročnej správe za rok 2022 nie je jasné, kde sa evidujú nadmerné sumy, sú zahrnuté v súvahe?. YC by rád získal prehľad o tom, ako LPS SR rieši nadmerné vymáhanie pohľadávok.
 - **TS** súhlasil, že bude v tejto veci pokračovať.

15. Jednotková sadzba 2025

- TS stručne predstavil jednotkovú sadzbu 2025.
- **Komentár** od YC: Jednotková sadzba sa zvýši o 33 %. Ide o nadmerné zvýšenie jednotkovej sadzby a môže to ovplyvniť tok prevádzky v regióne.
- **Komentár** od SW: Je znepokojujúce vidieť taký veľký nárast jednotkovej sadzby. SW vyzýva LPS SR, aby posúdila, či sú potrebné všetky požadované úpravy a či existuje možnosť zníženia jednotkových nákladov. Jednotková sadzba je vyššia ako v iných porovnateľných krajinách a môže to mať negatívny vplyv na vzdušný priestor, môže klesnúť dopyt, čo vyvoláva otázku, či by bol potrebný plánovaný počet riadiacich letovej prevádzky pri menšej prevádzke.

Záverečná poznámka

TS poďakovala všetkým za účasť a prisľúbil čo najskôr poskytnúť prezentáciu a písomné odpovede spolu so zápisnicou zo stretnutia.

Zoznam akcií

ID	Akcia	Vlastník
1.	Výkonnosť životného prostredia sa v roku 2023 v porovnaní s rokom 2022 zlepšila, zostáva však pod cieľom EÚ, ktorý je približne 2 %. IATA by ocenilo viac informácií, najmä pokiaľ ide o to, ako nástroje na plánovanie letov leteckých spoločností nezohľadňujú všetky možnosti, čo vedie k neefektívnym trasám (diskutované v prezentácii). To by pomohlo pomôcť pochopiť rozdiely.	LPS SR
2.	Pokiaľ ide o vežových riadiacich letovej prevádzky, boli zahrnuté do šablóny, pretože to vyžadovalo poskytnutie počtu riadiacich letovej prevádzky. Nie sú zahrnuté do základu traťových nákladov. Pridajte k šablóne komentár, v ktorom uvediete, že požadované informácie máte k dispozícii a že sa na ne uskutočnili otázky.	LPS SR
3.	Poskytnúť podrobný rozpis zloženia podporných zamestnancov letovej prevádzky a zvýšenie počtu zamestnancov počas RP4.	LPS SR
4.	Pri pridelení nákladov na službu MET je 80 % pre trať správy METAR. Pre RP4, WMO-No. Použil sa dokument 904 „Návod na úhradu nákladov leteckých meteorologických služieb: princípy a usmernenia a ekonomika leteckých navigačných služieb“ (Doc 9161, verzia december 2023). Pre RP3 sa však použila iná verzia, čo vysvetľuje percentuálny rozdiel, pretože medzi týmito dvoma dokumentmi existujú rozdiely. Poskytnúť referenčné dokumenty použité na výpočty.	SHMU
5.	Na Slovensku existujú 2 druhy/piliere sociálneho poistenia. Jedným je povinný odvod, ktorý platí zamestnávateľ do štátnej poisťovne a druhým odvodom na sporiace účty zamestnanca zo strany zamestnávateľa. Poskytnúť viac informácií o tomto.	LPS SR
6.	Znenie plánu výkonnosti sa môže mierne aktualizovať, pretože spôsobuje zmätok s budúcim prijatím SDO. Treba sa zamerať na to, ako každá investícia podporí projekty uvedené v usmerneniach. Aktualizovať znenie.	LPS SR
7.	593 000 EUR je klasifikovaných ako mimoriadne náklady v rámci služieb MET. Táto suma predstavuje opravu, nie investíciu podľa objasnenia poskytnutého SHMU a je zaradená medzi mimoriadne položky podľa účtovných zásad na Slovensku. Poskytnúť viac informácií na základe tejto klasifikácie.	SHMU
8.	Poskytnúť informácie o investíciách z RP3, ktoré spadajú do rozsahu RP4.	LPS SR

9.	Poskytnúť podrobné informácie o alokácii investícií medzi traťou a terminálom.	LPS SR
10.	Pokiaľ ide o kapitálové náklady, YC súhlasil so zdieľaním približných hodnôt bezrizikových sadzieb, nákladov na dlh, trhovej rizikovej prémie a beta aktív na základe predpokladov, ktoré navrhla PRB. YC poskytne vstupy a usmernenia.	Yassine El Charkaoui (YC), IATA
11.	V prípade zdieľania dopravného rizika by sa mal zvážiť asymetrický systém, kde by pokuta mala byť vyššia ako bonus. Prehodnotiť hodnotenie.	LPS SR
12.	Vo výročnej správe za rok 2022 nie je jasné, kde sa nadmerné vymáhanie eviduje, či sú zahrnuté v súvahe. Poskytnúť viac informácií o tomto.	LPS SR