

Závery z konzultácie so zainteresovanými stranami – odpovede:

1. Environmentálna výkonnosť sa v roku 2023 v porovnaní s rokom 2022 zlepšila, zostáva však pod cieľom EÚ, ktorým je približne 2 %. PRB 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 pochopiť rozdiely.

Aj keď si nie sme plne vedomí toho, ako konkrétne letecké spoločnosti používajú svoje nástroje na plánovanie letov a aké sú ich individuálne priority, môžeme pozorovať rozdiely v ich správaní. Značný počet letov zjavne nevyužíva optimálne trasy z environmentálneho hľadiska. Náš návrh plánu výkonnosti RP4 obsahuje príklady letov zhoršujúcich výkonnosť KEA, ktoré sa jednoznačne vyhýbajú ukrajinskému vzdušnému priestoru. Ostatné lety sa často vyhýbajú oblastiam s vyššími poplatkami ANS, ako aj preplneným oblastiam, kde je väčšia šanca na meškanie ATFM. V prílohe na konci tohto dokumentu nájdete niekoľko príkladov takýchto letov letiacich cez slovenský vzdušný priestor po neefektívnych trasách v roku 2023.

2. Pokiaľ ide o riadiacich letovej prevádzky veží, boli zahrnuté do šablóny, pretože vyžadovalo poskytnutie počtu riadiacich letovej prevádzky. Nie sú zahrnuté do základu nákladov na cestu. Pridajte k šablóne komentár, v ktorom uvediete, že požadované informácie máte k dispozícii a že sa na ne uskutočnili otázky.

Počty ATCO veží boli zahrnuté v návrhu plánu výkonnosti, nie sú však zahrnuté v nákladovej základni v rozsahu plánu výkonnosti. Dôvodom ich zahrnutia je len návrh šablóny plánu výkonnosti.

Samozrejme, že podiel FTE APP ATCO je zahrnutý do nákladovej základne plánu výkonnosti, keďže sú zodpovední za časť traťovej fázy služieb poskytovaných LPS SR.

3. Poskytnite podrobný rozpis zloženia zamestnancov nečlenov letovej prevádzky a zvýšenie počtu zamestnancov počas RP4.

Staff by category and ANS segment	2024	2029
C4 (ATCOs in OPS)	125,7	143,3
C5 (ATCOs in other duties)	7,3	6,7
C6 (Ab-initio trainees)	22	10
C7 (On-the-job trainees)	7	10
C8 (ATC assistants)	30	25
C9 (OPS support - non-ATCOs)	51,7	70,7
C10 (Technical support staff for operational maintenance, monitoring and control)	123,55	136,55
C11 (Technical support staff for planning & development)	22,9	26,9
C12 (Administration)	126,25	128,25
C13 (Staff for ancillary services (e.g. MET, AIS, SAR))	35,8	33,8
C14 (Other)	5,8	6,8
Total staff (FTE)	558	598



4. Pri pridelení nákladov na službu MET je 80 % na ceste 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.

Odkazované dokumenty sú:

- 1) ICAO Doc 9161 (piate vydanie – 2013) *Manuál o ekonomike leteckých navigačných služieb*,
PRÍLOHA 2: Návod na stanovenie nákladov na letecké meteorologické služby, dodatok 2-4

**INVENTORY OF FACILITIES AND SERVICES AND THEIR
ALLOCATION BETWEEN AIRPORT AND EN-ROUTE USE**

10. The inventory of the facilities and services and their allocation between airport and en-route use are presented below.

**Facilities and services intended exclusively
to serve aeronautical requirements**

Legend indicating utilization:

A	airport;
E	en route;
mA	mainly airport;
A/E	airport and en route;
mE	mainly en route.

Meteorological observations and reports disseminated beyond the aerodrome (METAR, SPECI)	mE
Aerodrome forecasts (TAF, including amendments thereto)	mE

- 2) WMO-NO. 904 (vydanie z roku 2023) *Sprievodca náhradou nákladov na letecké meteorologické služby (princípy a usmernenia)*,
Príloha II: Produkty a funkcie určené výlučne na splnenie leteckých požiadaviek a ich rozdelenie nákladov medzi traťou a letiskom

**ANNEX II. PRODUCTS AND FUNCTIONS INTENDED EXCLUSIVELY TO
MEET AERONAUTICAL REQUIREMENTS AND THEIR COST ALLOCATION
BETWEEN EN-ROUTE AND AIRPORT**

<i>Products and functions</i>	<i>Utilization*</i>
Meteorological observations and reports for local ATS units	A
Meteorological observations and reports disseminated beyond the aerodrome (METAR, SPECI)	mE
Aerodrome forecasts (TAF, including amendments thereto)	mE

* E = en-route, mE = mainly (75%) en-route (and 25% airport), A = airport, mA = mainly (75%) airport (and 25% en-route), A/E = airport (50%) and en-route (50%).



- 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. Ak chcete poskytnúť viac informácií o tomto.**

Na Slovensku funguje takzvaná pilierová štruktúra dôchodkového sporenia. Povinné sociálne odvody odvádza zamestnávateľ aj zamestnanec do takzvaného „prvého piliera“ (štátna sociálna poisťovňa). Zamestnanec má možnosť časť tejto sumy presmerovať do súkromnej finančnej inštitúcie (tzv. „druhý pilier“), kde je predpoklad priaznivejšieho rastu hodnoty, a teda vyššieho výsluhového dôchodku ako v prípade dôchodku vyplácaného len zo štátnej sociálnej poisťovne v rovnakom úhrne nasporených prostriedkov. Ani rozdelenie platených sociálnych odvodov do dvoch pilierov však pri predpokladanom demografickom vývoji (starnutie obyvateľstva a zhoršenie pomeru medzi očakávanou pracovnou silou v porovnaní s počtom dôchodcov v období odchodu zamestnanca do dôchodku) nezabezpečí dostatočný dôchodok pre zamestnancov v súčasnosti v produktívnom veku.

Preto si väčšina populácie v produktívnom veku štandardne sporí na dôchodok v takzvanom „treťom dôchodkovom pilieri“ – doplnkovom dôchodkovom sporení, ktorý je v súčasnosti štandardným nástrojom personálnej politiky zamestnávateľov. Zároveň je jedným z faktorov vstupujúcich do rozhodovania uchádzačov o zamestnanie pri prijatí na danú pracovnú pozíciu.

Doplnkové dôchodkové sporenie sa riadi zákonom č. 650/2004 o doplnkovom dôchodkovom sporení. Pre zamestnancov pracujúcich v tretej kategórii zaradenej rozhodnutím orgánu na ochranu zdravia (pracovná funkcia ATCO a AMS) je účasť zamestnávateľa v tomto systéme povinná so stanovenou minimálnou výškou príspevku zamestnávateľa. Vzhľadom na zásady rovnakého zaobchádzania zamestnávateľ súhlasil so zavedením možnosti účasti na DDS pre všetkých zamestnancov spoločnosti.

- 6. Znenie plánu výkonnosti sa môže mierne aktualizovať, pretože spôsobuje zmätok s budúcim prijatím SDO. Môže sa zamerať na to, ako každá investícia podporí projekty uvedené v usmerneniach. Ak chcete aktualizovať znenie.**

Systémové požiadavky vyplývajúce z definície SDO boli upravené v relevantných rozvojových projektoch ako označenie investičných oblastí, do ktorých budú začlenené, keď ich reálna aplikovateľnosť bude potvrdená primeranou úrovňou priemyselnej vyspelosti a na trhu budú dostupné systémové riešenia. Náklady na jednotlivé investície uvedené v aktuálnom pláne nepokrývajú budúcu implementáciu týchto riešení SDO.

Špecifikácie SDO boli použité a prepojené s návrhom hlavného plánu ATM, vydanie 0.02 vydaného v júni 2024 a ako to vyžaduje usmernenie k plánu výkonnosti PRB.

Okrem toho by sme chceli zdôrazniť – ako sme uviedli počas konzultácie –, že investície zahrnuté v návrhu plánu výkonnosti nemajú za cieľ len splniť požiadavky CP1 a Európskeho leteckého navigačného plánu, ale z podstatnej časti sa plánujú nahradiť zastarané infraštruktúry na konci svojho životného cyklu, aby sa zaručilo bezpečné poskytovanie služieb definovaných podľa nariadenia EÚ 2017/373 (vrátane služby návrhu letových postupov a služby kalibrácie letu) a ďalších právnych požiadaviek najmä v oblasti kybernetickej bezpečnosti.

Pokiaľ ide o letové kalibračné systémy nasadené na kalibráciu CNS a letovú validáciu letových postupov, LPS SR zvažuje veľmi úzku a intenzívnu spoluprácu s poskytovateľmi letových kalibračných a validačných služieb na partnerskej báze.

7. 593 000 EUR je klasifikovaných ako mimoriadne náklady v rámci služieb MET. Táto suma predstavuje reparáciu, nie investíciu podľa objasnenia poskytnutého SHMU a je zaradená medzi mimoriadne položky podľa účtovných zásad na Slovensku. Poskytnúť viac informácií na základe tejto klasifikácie.

Viac informácií o mimoriadnych nákladoch v rámci služieb MET:

Mimoriadne náklady v rámci služieb MET zahŕňajú rekonštrukciu meteorologických staníc pri zachovaní funkčnosti budov. Tieto náklady zahŕňajú najmä opravnú údržbu, opravy a súvisiace služby, ako napríklad:

- architektonické prepracovanie vnútorného priestoru bez ovplyvnenia nosných konštrukčných prvkov,
- inžinierska činnosť (vrátane získania povolenia na rekonštrukciu),
- dozor nad rekonštrukciou,
- prenájom repasovaných prepravných kontajnerov na dočasné premiestnenie MS za účelom zachovania 24-hodinovej prevádzky meteorologickej služby,
- údržba elektrických systémov (osvetlenie, elektrické zariadenia a rozvody elektriny),
- údržba systémov čistenia vody a odpadových vôd,
- údržba systému ochrany pred bleskom,
- rekonštrukcia a výmena sanitárnych zariadení,
- premaľovanie vyblednutých exteriérov a interiérov budov.

Keďže náklady nie sú opakujúceho sa charakteru s jednorazovým vplyvom na prevádzkový výsledok v roku realizácie údržby, zaradili sme tieto náklady medzi mimoriadne a nie ako ostatné prevádzkové náklady.

8. Poskytovať informácie o investíciách z RP3, ktoré spadajú do rozsahu RP4.

Do plánu výkonnosti RP3 boli zahrnuté nasledujúce investície a ich odpisy v RP4 sú zhrnuté v nasledujúcej tabuľke:

Depreciation in RP4 of main investments put into operation in RP3						
RP3 Performance Plan Investments		2025	2026	2027	2028	2029
major new	DATALINK	501 848 €	501 848 €	501 848 €	501 848 €	167 283 €
other new 1	Complexity tool	105 639 €	83 000 €	0 €	0 €	0 €
other new 2	ATC simulator	107 252 €	107 252 €	107 252 €	107 252 €	64 000 €
other new 3	VoIP	275 996 €	275 996 €	275 996 €	0 €	0 €
other new 4	Surveillance	128 991 €	128 991 €	118 000 €	0 €	0 €
other new 5	Radio-com system	111 199 €	111 199 €	111 199 €	111 199 €	111 199 €
other new 6	SACON	526 195 €	526 195 €	265 000 €	0 €	0 €
other new 7	Information Systems	369 181 €	369 181 €	302 000 €	0 €	0 €
other new 8	PBN new DME	448 382 €	448 382 €	448 382 €	448 382 €	448 382 €
other new 9	DVOR, DME refurbishment	302 581 €	302 581 €	302 581 €	302 581 €	302 581 €
other new 10	NAV Test platform	238 747 €	238 747 €	162 000 €	0 €	0 €
remaining		4 052 424 €	2 952 314 €	2 014 132 €	2 548 348 €	2 365 408 €
Total to RP4		7 168 436 €	6 045 687 €	4 608 390 €	4 019 610 €	3 458 852 €

9. Poskytovať podporné informácie o alokácii investícií medzi traťou a terminálom.



Allocation of RP4 new major investments							
	total value of the asset	en-route value	terminal value	commercial value	en-route share	terminal share	commercial share
ATM System Main	30 811 360 €	29 840 771 €	342 037 €	628 552 €	96,85%	1,11%	2,04%
ATM/ANS resilience technology & infrastructure	19 380 000 €	17 106 184 €	1 878 464 €	395 352 €	88,27%	9,69%	2,04%
Flight Calibration Systems	9 000 000 €	4 050 000 €	945 000 €	4 005 000 €	45,00%	10,50%	44,50%

- 10. Pokiaľ ide o kapitálové náklady, spoločnosť YC súhlasila so zdieľaním približných hodnôt bezrizikových sadzieb, nákladov na dlh, trhovej rizikovej prémie a beta aktív na základe predpokladov, ktoré navrhla PRB. YC poskytnúť vstupy a usmernenia.**

Informácie poskytla IATA po konzultácii. WACC bol zodpovedajúcim spôsobom upravený.

- 11. V prípade zdieľania dopravného rizika by sa mal zvážiť asymetrický systém, kde by pokuta mala byť vyššia ako bonus. Prehodnotiť hodnotenie.**

Motivačná schéma bola prehodnotená na asymetrickú s bonusom nižším ako pokuta.

- 12. Vo výročnej správe za rok 2022 nie je jasné, kde sa nadmerné vymáhanie eviduje, či v záväzkoch alebo v nákladovej základni. Ak chcete poskytnúť viac informácií o tomto.**

LPS SR v súčasnosti neeviduje preplatky ani v záväzkoch, ani v nákladoch. V súlade so štatútom štátneho podniku sú prípadné preplatky súčasťou hospodárskeho výsledku, ktorý v kladnom prípade podlieha rozdeleniam v zmysle platnej legislatívy.

Témy, na ktoré sa nevzťahujú závery konzultačnej MoM, ale ktorých sa dotýkajú pripomienky IATA doručené neskôr:

1. Rastúci počet ACC ATCO

Ako bolo počas konzultácií mnohokrát zopakované, zvyšujúci sa počet ACC ATCO nepovažujeme za prehnaný, ani to nepovažujeme len za riešenie dočasnej situácie (vojna na Ukrajine).

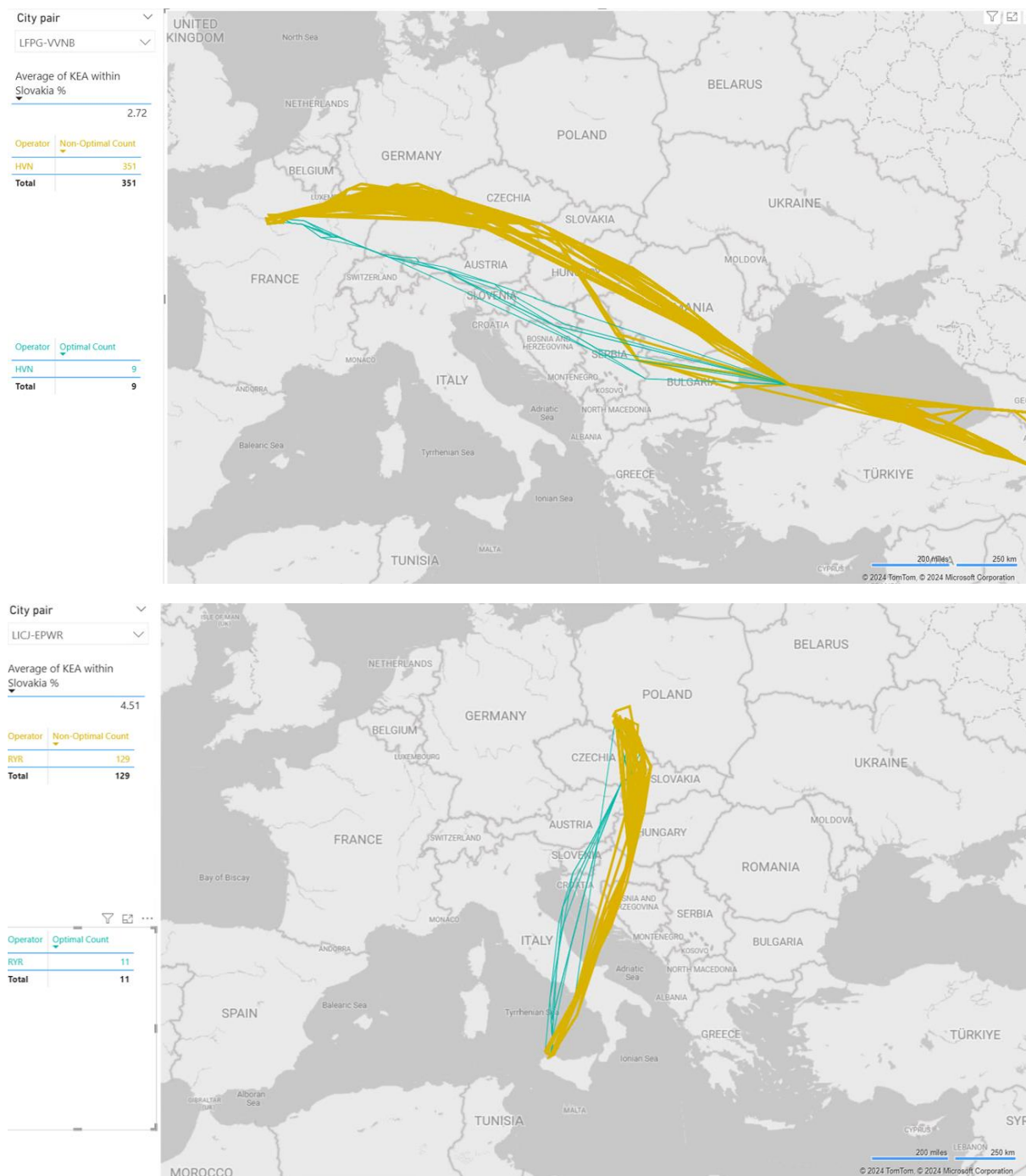
Dopyt po kapacite v Európe sa postupom času postupne zvyšoval. Ako bolo zdôraznené aj počas konzultácie, zintenzívnenie náboru a školenia ATCO je čiastočne zamerané na odstránenie kapacitných rozdielov a odstránenie pomerne nadmerného množstva nadčasov, ktoré sa v súčasnosti vyskytujú. Má to tiež eliminovať potenciálny negatívny vplyv očakávanej generačnej výmeny v ACC Bratislava, ako aj pripraviť dostatočnú kapacitu pre očakávaný nárast objemu dopravy nad RP4 a ďalej.

Nábor a školenie ATCO je dlhodobý proces a je nevyhnutné, aby sa uskutočnil v dostatočnom predstihu pred očakávaným dopytom.

Čo sa týka vojny na Ukrajine, nepredpokladá sa, že by nárast dopytu po kapacite po jej skončení klesol. Očakávame, že tempo rastu dopytu sa môže spomaliť, ale určite neklesne. Taktiež, ako sme boli svedkami v mnohých prípadoch v minulosti, návrat dopravných tokov do vzdušného priestoru zasiahnutého vojnou určite trvá oveľa viac rokov ako samotná vojna.

Príloha 1 – Príklady letov využívajúcich neefektívne trasy v roku 2023

V prílohe je niekoľko príkladov letov cez slovenský vzdušný priestor po neefektívnych trasách v roku 2023, spolu s priemerom páru východisko – destinácia KEA v rámci slovenského vzdušného priestoru a rozpisom operátorov a počtom letov s neoptimálnymi trasami.





DOPRAVNÝ ÚRAD

TRANSPORT AUTHORITY

City pair

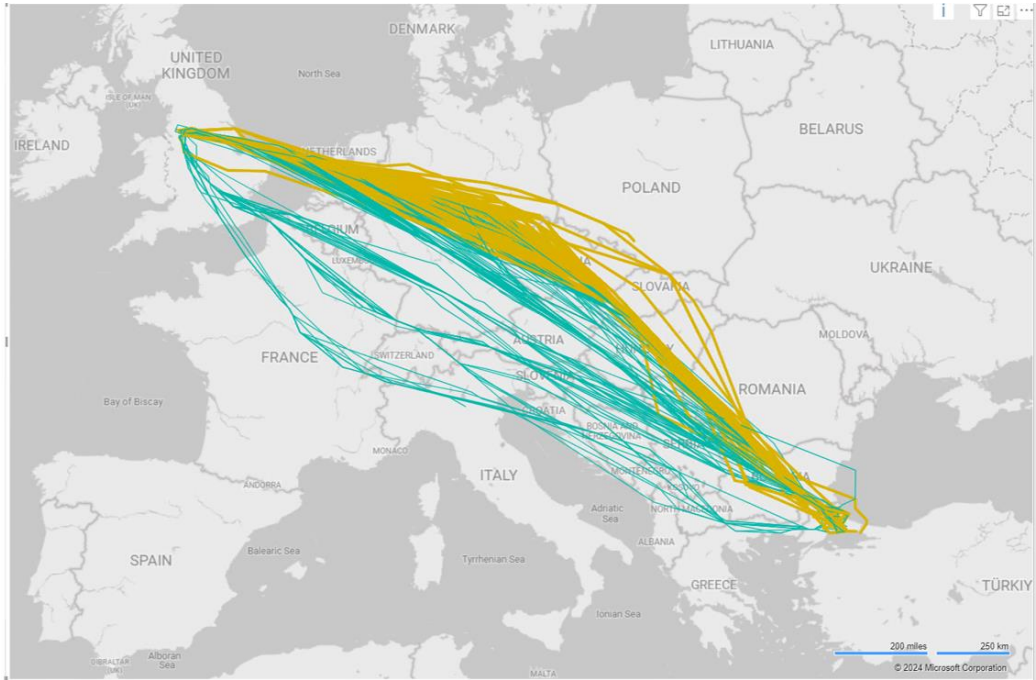
EGCC-LTFM

Average of KEA within Slovakia %

2.77

Operator	Non-Optimal Count
THY	714
EZY	34
AWC	2
PVG	2
DCA	1
ENT	1
FHV	1
GES	1
GMA	1
HAT	1
PUE	1
Total	759

Operator	Optimal Count
THY	352
EZY	33
FHV	1
PVG	1
Total	387



City pair

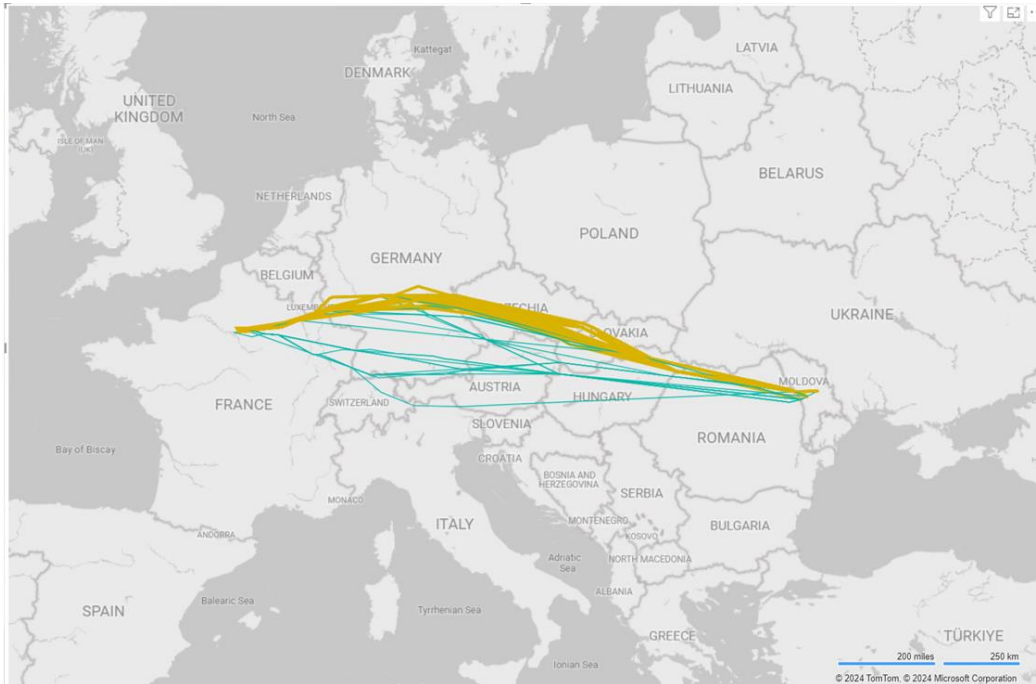
LFPG-LUKK

Average of KEA within Slovakia %

5.20

Operator	Non-Optimal Count
FIA	87
Total	87

Operator	Optimal Count
FIA	25
Total	25





DOPRAVNÝ ÚRAD

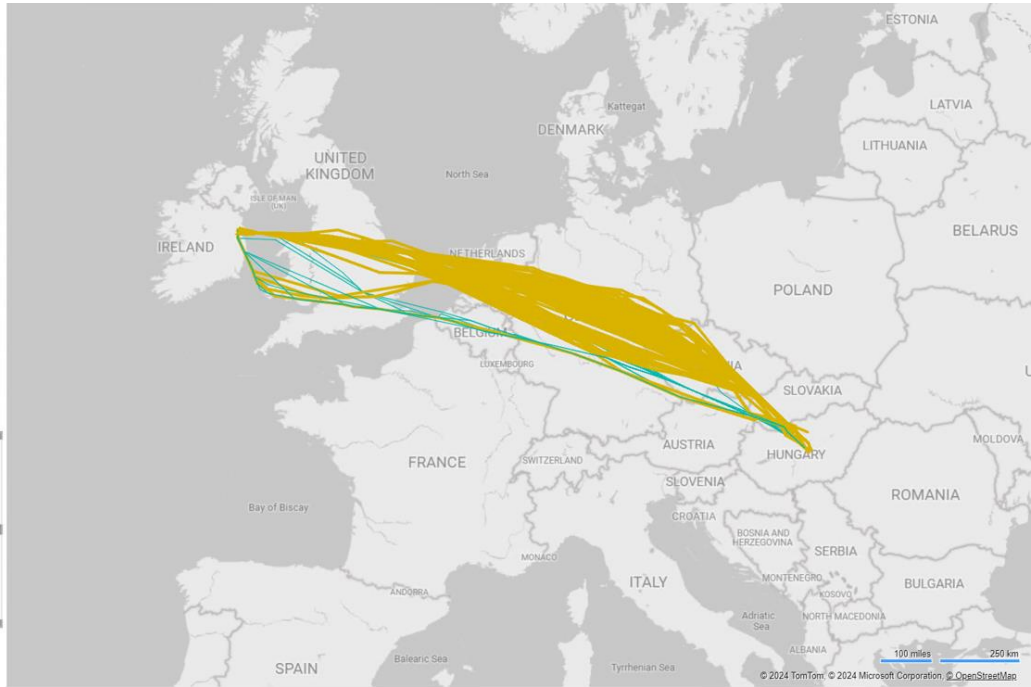
TRANSPORT AUTHORITY

City pair
EIDW-LHBP

Average of KEA within Slovakia %
3.20

Operator	Non-Optimal Count
RVR	377
EIN	177
VTB	6
AEH	1
HMR	1
JSG	1
NJE	1
Total	564

Operator	Optimal Count
RVR	57
VTB	2
EIN	1
Total	60

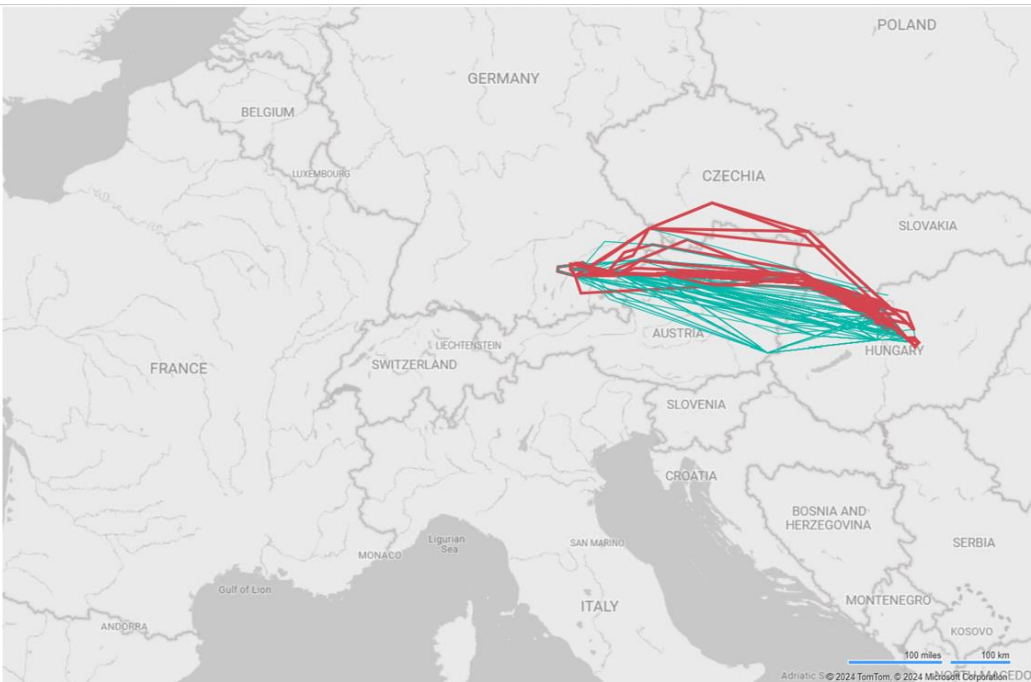


City pair
EDDM-LHBP

Average of KEA within Slovakia %
3.20

Operator	Non-Optimal Count
DLH	993
Total	993

Operator	Optimal Count
DLH	243
NJE	9
VTB	7
TWI	6
FCA	4
AOJ	3
BMW	3
Total	312





DOPRAVNÝ ÚRAD

TRANSPORT AUTHORITY

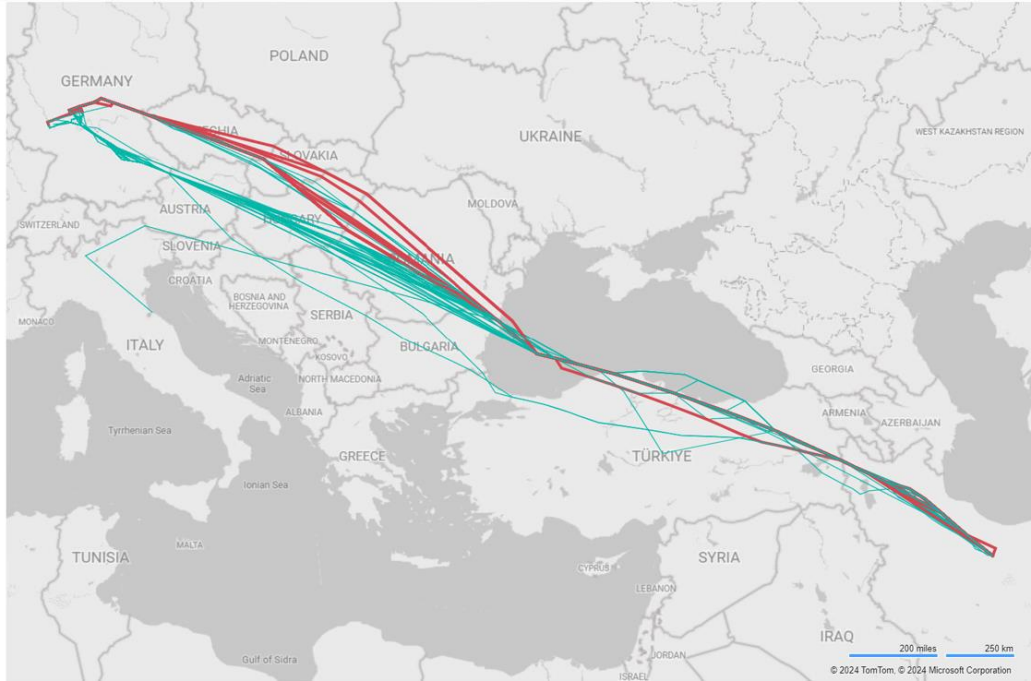
City pair

OIIIE-EDDF

Average of KEA within Slovakia %
3.28

Operator	Non-Optimal Count
DLH	31
Total	31

Operator	Optimal Count
DLH	289
IRA	99
Total	388



City pair

LTFM-EDDF

Average of KEA within Slovakia %
2.86

Operator	Non-Optimal Count
DLH	62
Total	62

Operator	Optimal Count
THY	1666
DLH	749
GEC	327
MGL	7
AHO	1
ALE	1
AXY	1
Total	2760

