

Plán výkonnosti

Slovensko

Štvrté referenčné obdobie (2025 – 2029)

Status:

Dátum vydania:

|

|

|

|

|

|

|

ŠTRUKTÚRA A ÚČEL

OBSAH

SIGNATÁRI

1. ÚVOD

- 1.1 SITUÁCIA
- 1.2 PROGNÓZY PREVÁDZKY
- 1.3 KONZULTÁCIE SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI
- 1.4 ZOZNAM LETISK, NA KTORÉ SA VZŤAHUJE NARIADENIE O VÝKONNOSTI A SPOPLATŇOVANÍ
- 1.5 SLUŽBY ZA TRHOVÝCH PODMIENOK
- 1.6 FAB PROCES
- 1.7 ZJEDNODUŠENÁ SCHÉMA ÚČTOVANIA POPLATKOV

2. INVESTÍCIE

- 2.0 PREHĽAD INVESTÍCIÍ
- 2.1 INVESTÍCIE POSKYTOVATEĽOV LETOVÝCH NAVIGAČNÝCH SLUŽIEB

3. CIELE VÝKONNOSTI NA MIESTNEJ ÚROVNI

- 3.1 BEZPEČNOSTNÉ CIELE
 - 3.1.1 KPI v oblasti bezpečnosti č. 1: Úroveň účinnosti riadenia bezpečnosti dosiahnutá poskytovateľmi letových navigačných služieb
- 3.2 ENVIRONMENTÁLNE CIELE
 - 3.2.1 KPI v oblasti životného prostredia č. 1: Horizontálna efektívnosť letu na trati (KEA)
- 3.3 CIELE V OBLASTI KAPACITY
 - 3.3.1 KPI č. 1 v oblasti kapacity: Omeškanie v riadení toku letovej prevádzky na trati za let
 - 3.3.2 KPI č. 2 v oblasti kapacity: Omeškanie priletu koncových a letiskových ANS ATFM za let
 - 3.3.3 Plánovanie a výcvik riadiacich letovej prevádzky
- 3.4 CIELE EFEKTÍVNOSTI NÁKLADOV
 - 3.4.1 KPI č. 1 v oblasti efektívnosti nákladov: Stanovené jednotkové náklady (DUC) pre ANS na trati
 - 3.4.2 KPI č. 2 v oblasti efektívnosti nákladov: Stanovené jednotkové náklady (DUC) pre koncové ANS
 - 3.4.3 Rozdelenie nákladov - ATSP/CNSP
 - 3.4.4 Rozdelenie nákladov - METSP
 - 3.4.5 Rozdelenie nákladov - NSA
 - 3.4.6 Stanovené predpoklady nákladov
 - 3.4.7 Predpoklady o dôchodku
 - 3.4.8 Predpoklady úrokových sadzieb pre úvery na financovanie poskytovania leteckých navigačných služieb
 - 3.4.9 Dodatočné stanovené náklady súvisiace s opatreniami potrebnými na dosiahnutie cieľov kapacity na trati
 - 3.4.10 Náklady na reštrukturalizáciu
- 3.5 DODATOČNÉ KPI / CIELE
- 3.6 VZÁJOMNÉ ZÁVISLOSTI A KOMPROMISY

4. CEZHRANIČNÉ INICIATÍVY A IMPLEMENTÁCIA SESAR

- 4.1 CEZHRANIČNÉ INICIATÍVY A SYNERGIE NA ÚROVNI ANSP
- 4.2 ZAVEDENIE SPOLOČNÉHO PROJEKTU SESAR
- 4.3 RIADENIE ZMIEN

5. DOHODY O ROZDELENÍ DOPRAVNÉHO RIZIKA A SCHÉMY STIMULÁCIÍ

- 5.1 PARAMETRE ROZDELENIA DOPRAVNÉHO RIZIKA
- 5.2 SCHÉMY KAPACITNÝCH STIMULÁCIÍ
 - 5.2.1 Schéma kapacitných stimulov – traťové
 - 5.2.2 Schéma kapacitných stimulov – terminálne
- 5.3 VOLITELNÉ STIMULY

6. IMPLEMENTÁCIA PLÁNU VÝKONNOSTI

- 6.1 MONITOROVANIE IMPLEMENTAČNÉHO PLÁNU
- 6.2 NEDODRŽANIE CIEĽOV POČAS REFERENČNÉHO OBDOBIA

7. PRÍLOHY

- PRÍLOHA A. TABUĽKY NA HLÁSENIA A DODATOČNÉ INFORMÁCIE (TRAŤOVÉ)
- PRÍLOHA B. TABUĽKY NA HLÁSENIA A DODATOČNÉ INFORMÁCIE (TERMINÁLNE)
- PRÍLOHA C. PORADENSTVO

PRÍLOHA D. PROGNOZY V MIESTNEJ DOPRAVE
PRÍLOHA E. INVESTÍCIE
PRÍLOHA F. VÝCHODISKOVÉ HODNOTY (NÁKLADOVÁ EFEKTÍVNOSŤ)
PRÍLOHA G. PARAMETRE PRE ROZDELENIE DOPRAVNÉHO RIZIKA
PRÍLOHA H. OPATRENIA A NÁKLADY NA REŠTRUKTURALIZÁCIU
PRÍLOHA I. PARAMETRE PRE POVINNÉ KAPACITNÉ STIMULY
PRÍLOHA J. VOLITEĽNÉ KPI A CIELE
PRÍLOHA K. VOLITEĽNÉ STIMULAČNÉ SYSTÉMY
PRÍLOHA L. ODÔVODNENIE ZJEDNODUŠENÉHO SYSTÉMU POPLATKOV
PRÍLOHA M. ROZDELENIE NÁKLADOV
PRÍLOHA N. CEZHRANIČNÉ ANS
PRÍLOHA O. ODÔVODNENIE PRE MIESTNE BEZPEČNOSTNÉ CIELE
PRÍLOHA P. ODÔVODNENIE MIESTNÝCH CIEĽOV V OBLASTI ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA
PRÍLOHA Q. ODÔVODNENIE PRE MIESTNE CIELE KAPACITY
PRÍLOHA R. ODÔVODNENIE PRE MIESTNE CIELE EFEKTÍVNOSTI NÁKLADOV
PRÍLOHA S. VZÁJOMNÉ ZÁVISLOSTI
PRÍLOHA T. INÝ MATERIÁL
PRÍLOHA U. OVERENIE SÚLADU NÁKLADOVEJ ZÁKLADNE ZO STRANY NSA
PRÍLOHA V. SÚLAD INVESTÍCIÍ S HLAVNÝM PLÁNOM ATM
PRÍLOHA Y. ODPOVEDE NA OVERENIE ÚPLNOSTI
PRÍLOHA Z. NÁPRAVNÉ OPATRENIA*

** Len podľa článku 15 ods. 6 nariadenia*

Signatári

Podrobnosti plánu výkonnosti	
Názov štátu	Slovensko
Stav plánu výkonnosti	Návrh plánu výkonnosti (článok 12 VP 2019/317)
Dátum vydania	
Dátum prijatia návrhu plánu výkonnosti	
Dátum prijatia konečného plánu výkonnosti	

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

Meno, titul a podpis zástupcu	
	(elektronicky podpísané)

Ďalšie komentáre	
------------------	--

Záznam o zmene dokumentu		
Verzia	Dátum	Dôvod zmeny

ODDIEL 1: ÚVOD

1.1 Situácia

- 1.1.1 - Zoznam poskytovateľov letových navigačných služieb a geografické pokrytie služieb
- 1.1.2 - Ostatné subjekty v rozsahu pôsobnosti nariadenia o výkone a poplatkoch podľa článku 1 ods. 2 posledného odseku
- 1.1.3 - Spoplatňovacie zóny (pozri tiež 1.4 - Zoznam letísk)
- 1.1.4 - Iné všeobecné informácie týkajúce sa plánu

1.2 - Prognózy prevádzky

- 1.2.1 - Traťové
- 1.2.2 - Terminálne

1.3 - Konzultácie so zainteresovanými stranami

- 1.3.1 - Celkový výsledok konzultácie so zainteresovanými stranami o pláne výkonnosti
- 1.3.2 - Špecifické požiadavky na konzultácie s poskytovateľmi letových navigačných služieb a používateľmi vzdušného priestoru o pláne výkonnosti
- 1.3.3 - Konzultácie so skupinami zainteresovaných strán o pláne výkonnosti

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

- 1.4.1 Letiská podľa článku 1 ods. 3 (pohyby IFR $\geq$ 80 000)
- 1.4.2 Ďalšie letiská pridané na dobrovoľnom základe podľa článku 1 ods. 4

1.5 - Služby za trhových podmienok

1.6 - Postup pri vypracovaní a prijatí plánu výkonnosti FAB

1.7 - Zavedenie a uplatňovanie zjednodušeného systému spoplatňovania

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

Prílohy dôležité pre tento oddiel

- PRÍLOHA C. PORADENSTVO
- PRÍLOHA D. PROGNOZY V MIESTNEJ DOPRAVE
- PRÍLOHA L. ODŮVODNENIE ZJEDNODUŠENÉHO SYSTÉMU POPLATKOV
- PRÍLOHA Y. ODPOVEDE NA OVERENIE ÚPLNOSTI

1. ÚVOD

1.1 - Situácia

NSA zodpovedné za vypracovanie plánu výkonnosti	Dopravný úrad, Slovenská republika
---	------------------------------------

1.1.1 - Zoznam poskytovateľov letových navigačných služieb a geografické pokrytie a služby

Počet poskytovateľov letových navigačných služieb	2		
Názov ANSP	Služby	Typ subjektu	Geografický rozsah
LPS	ASM, ATFM, ATC, FIS, služby varovania, AIS, SAR, CNS	ATSP/CNSP	Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, štátny podnik (LPS SR) sú zodpovedné za poskytovanie traťových služieb civilnej leteckej dopravy v rámci FIR Bratislava a koncových služieb na letiskách LZIB, LZKZ, LZTT, LZPP a LZZI.
SHMÚ	MET	METSP	Do pôsobnosti Slovenského hydrometeorologického ústavu (SHMU) patrí FIR Bratislava a letiská LZIB, LZKZ, LZTT, LZPP a LZZI.

Cezhraničné dohody o poskytovaní služieb ANS*

* Uvádza sa v pláne výkonnosti: akákoľvek cezhraničná oblasť alebo skupina príľahlých cezhraničných oblastí s rozlohou nad 500 km², pokiaľ príslušná oblasť alebo skupina oblastí nemá v priemere menej ako 7 500 riadených letov za rok

Počet cezhraničných oblastí, v ktorých poskytovatelia leteckých navigačných služieb členského štátu poskytujú služby v spoplatňovacej zóne (zónach) iného štátu	0
---	---

Počet cezhraničných oblastí, kde poskytovatelia leteckých navigačných služieb z iného štátu poskytujú služby v spoplatňovacej zóne (zónach), na ktoré sa vzťahuje plán výkonnosti	1
---	---

Cezhraničné poskytovanie služieb v spoplatňovacej zóne (zónach), na ktoré sa vzťahuje plán výkonnosti

Názov ANSP	Názov cezhraničnej oblasti (oblastí)	Zóna spoplatňovania, v ktorej sa poskytujú služby
HungaroControl	ATS v OBLASTI RUTOL zabezpečuje ATCC Budapešť, ako je popísané v AIP SR, ENR 2. Koordinácia pátrania a záchrany a	

1.1.2 - Ostatné subjekty v rozsahu pôsobnosti nariadenia o výkone a poplatkoch podľa článku 1 ods. 1 posledného odseku.

Počet ďalších subjektov	2	
Názov subjektu	Oblasť činnosti	Zdôvodnenie zahrnutia do plánu výkonnosti
Dopravný úrad	Národný dozorný orgán	Stanovené náklady tohto subjektu sú zahrnuté do nákladovej základne účtovanej AU. NSA je zodpovedný za vypracovanie plánu výkonnosti, stanovenie cieľov, dohľad nad
EUROCONTROL	NM, CRCO	Stanovené náklady tohto subjektu sú zahrnuté do nákladovej základne účtovanej AU.

1.1.3 - Spoplatňovacie zóny (pozri tiež 1.4 - Zoznam letísk)

Traťové	Počet traťových spoplatňovacích zón	1
Spoplatňovacia traťová zóna 1	Slovensko	
Koncové	Počet koncových spoplatňovacích zón	0

1.1.4 - Ďalšie všeobecné informácie týkajúce sa plánu

Relevantné miestne okolnosti s veľkým významom pre stanovenie cieľa výkonnosti

120	Situáciu na Slovensku výrazne ovplyvňuje vojna na Ukrajine. V rámci kapacitnej KPA, LPS SR pokračovala v prispôbovaní procesu náboru a výcviku riadiacich letovej prevádzky s cieľom nielen splniť zmenené kapacitné požiadavky pre RP3, ale sa aj pripraviť na predpokladaný nárast kapacitných požiadaviek v RP4. Bolo to správne rozhodnutie vzhľadom na to, ako sa vyvíjala situácia po začatí vojny na Ukrajine vo februári 2022. V roku 2022 Slovensko čelilo o 33,9 % vyššiemu dopytu z hľadiska pohybov letov IFR v porovnaní s plánom výkonnosti RP3. V roku 2023 bola skutočná prevádzka o 25,6 % vyššia, ako sa pôvodne plánovalo, a najnovšia predpoveď STATFORu z februára 2024 teraz predpokladá, že na konci RP3 budeme o 15,4 % nad plánovanou premávkou RP3, pokiaľ ide o pohyby IFR. Značná časť dodatočnej prevádzky, ktorej čelíme, je spôsobená letmi, ktoré obchádzajú vzdušný priestor zasiahnutý vojnovým konfliktom, čo má tiež veľmi negatívny vplyv na našu KEA. Podľa najnovšieho NOP by došlo k poklesu prevádzky o 13 %, ak by lety využívali najkratšie trasy. Z dôvodu nedostupnosti ukrajinského a ruského vzdušného priestoru bola pôvodne plánovaná prevádzka cez Ukrajinu a diaľkové lety do Ázie sa presunuli do východnej časti FIR Bratislava. V dôsledku zriadenia vojenských tranzitných koridorov sa v prípade ich aktivácie znížila kapacita pod FL335 o 30 %. Napriek tejto situácii sme riadenie prevádzky zvládli s minimálnym zdržaním a splnili sme kapacitné ciele RP3, čo bolo možné len vďaka dodatočným opatreniam, ktoré sme museli zaviesť. Zmeny sme posilnili pridaním väčšieho počtu zamestnancov, vďaka čomu sme mohli mať otvorených viac sektorov počas dňa a neskoro večer. Bolo to možné len vďaka tomu, že riadiaci letovej prevádzky akceptovali prácu navyše a výrazne sa zlepšila situácia s ochorením COVID. Simulácie manažéra siete v pláne prevádzky siete (NOP) 2024 pôvodne ukázali, že LPS bude mať na začiatku RP4 prebytok kapacity 3,5 %. Najnovší vývoj však ukazuje ešte oveľa rýchlejšiu obnovu prevádzky IFR na Slovensku. Za prvých 6 mesiacov roku 2024 došlo k nárastu o 19 % v porovnaní s rovnakým obdobím v roku 2023, čo naznačuje približne 633 tisíc pohybov IFR v roku 2024, berúc do úvahy relatívny podiel dopravy od januára do júna v predchádzajúcich rokoch. To by bolo dokonca výrazne vyššie ako 573 pohybov IFR navrhovaných podľa STATFOR High Scenario z februára 2024. Už teraz môžeme pozorovať kapacitnú medzeru, ako to bolo prvýkrát navrhnuté v pláne kapacity LPS v LSSIP 2022, ktorý zahŕňal aj hodnotenie v prípade aplikácie STATFOR High Scenario od októbra 2022 (predpovedajúca 620 tisíc IFR pohybov v roku 2024). Podľa tohto hodnotenia EUROCONTROLu naznačilo kapacitný rozdiel 3 – 4 % v rokoch 2023 – 2024. Odhadovaná prevádzka v roku 2024 bude z hľadiska IFR prevádzky dokonca nad touto pôvodnou prognózou, čo má vplyv na zvýšenie kapacitnej medzery. Nárast je možné pozorovať najmä pri nočných zmenách, ktoré si vyžadujú, aby bolo viac sektorov otvorených počas dlhších hodín. LPS preto potrebuje prijať a vycvičiť ďalších riadiacich letovej prevádzky, aby sme sa vysporiadali s vysokou prognózou premávky, a podmienku dodatočných riadiacich letovej prevádzky považujeme ako nevyhnutné opatrenie na dosiahnutie cieľov kapacity na trati. Naš plán pre ACC bol zodpovedajúcim spôsobom upravený a očakávame, že na konci roka 2024 bude v OPS pracovať 71 riadiacich letovej prevádzky namiesto pôvodne plánovaných 63 a očakáva sa, že tento počet vzrastie na 80 ATCO v OPS do konca RP4, aby sme zvládli vysoký dopyt. Nábor a výcvik ďalších riadiacich letovej prevádzky považujeme za nevyhnutné opatrenie na dosiahnutie traťových cieľov kapacity spolu s ďalšími kapacitnými opatreniami zahrnutými v tomto pláne. V KPA v oblasti životného prostredia bola naša výkonnosť výrazne ovplyvnená vojnou na Ukrajine. Aj keď sme zostali pevne odhodlaní implementovať všetky opatrenia zahrnuté v ERNIP na dosiahnutie cieľov v rámci plánu výkonnosti, uzavretie vzdušného priestoru Ukrajiny v roku 2022 prakticky znemožnilo dosiahnutie horizontálnych cieľov efektívnosti letov. Pokles našej výkonnosti je do značnej miery spôsobený dodatočnou prevádzkou, ktorej sme čelili, kvôli letom obchádzajúcim vzdušný priestor zasiahnutý vojnovým konfliktom, čo má tiež veľmi negatívny vplyv na našu KEA. Vojenské požiadavky sa plnia vyčlenením blokov vzdušného priestoru, ktoré nie sú dostupné pre AO. Neprírodné smerovanie letovej prevádzky robí riadenie letovej prevádzky zložitejším a zvyšuje pracovnú záťaž v určitých sektoroch (zmena letovej hladiny na udržanie tokov podľa FLOS, prevádzka v opačných smeroch v rovnakej hladine). Následným dopadom, ktorému sme čelili, bolo, že AO nelietalo tak, ako bolo spočiatku podané, najmä pokiaľ ide o dodržiavanie letovej úrovne. Predpovede dopravného zaťaženia a pracovného zaťaženia v určitých sektoroch sa stali nespôhlivými s vplyvom na riadenie dostupnej pracovnej sily a súvisiacich konfigurácií používaných sektorov. Slovensko malo problém implementovať účinné nápravné opatrenia, ale LPS SR je plne odhodlaná implementovať všetky opatrenia opísané v ENRIP na obdobie RP4. Skutočnosť, či to Slovensku pomôže splniť náročné ciele RP4, je úplne mimo našej kontroly zo všetkých vyššie popísaných dôvodov. V nákladovej efektívnosti KPA bola naša nákladová základňa upravená tak, aby absorbovala dodatočnú premávku, ktorej čelíme, ale vyššia návštevnosť pozitívne ovplyvnila našu DUC. Pandémia a energetická kríza v dôsledku pretrvávajúcej rusko-ukrajinskej situácie mali významný vplyv na ekonomickú situáciu a infláciu. Inflácia dosiahla 12 % v roku 2022, čím sa stala rekordnou za posledných 22 rokov a 11 % v roku 2023 v dôsledku vysokých cien energií a ich premietnutia do iných zložiek. Miera inflácie by mala klesnúť na 3,5 % v roku 2024 a 2,6 % v roku 2025, keďže sa očakáva výrazné zmiernenie rastu v energetike v horizonte prognózy. Navrhované zvýšenie nákladov zahŕňa nevyhnutné kapacitné opatrenia, aby bolo možné vyrovnať sa s prognózou vysokej prevádzky, ktorá bola použitá ako základ pre plánovanie zohľadňujúce najnovší vývoj dopravy, čo potvrdil aj EUROCONTROL na nedávnom rozšírenom výbere.
121	
122	
123	
124	Ďalšie informácie
125	Žiadne ďalšie informácie
126	
127	
128	

2
3
4
5
6
7
8
9
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
106
107
108
109

1.2 - Prognózy prevádzky

1.2.1 - Traťové

Spoplatňovacia zóna na trati 1				#ODKAZ!						
Prognózy prevádzky na trati				Miestna predpoveď						
Miestna predpoveď	2022A	2023A	2024	2025	2026	2027	2028	2029	CAGR 2024-2029	
Pohyby IFR (v tisícoch)	470	530	573	605	642	674	706	736	5,1%	
Pohyby IFR (ročná odchýlka v %)		12,8%	8,0%	5,6%	6,1%	5,0%	4,7%	4,2%		
Jednotky služieb na trati (v tisícoch)	973	1 083	1 210	1 283	1 349	1 410	1 475	1 534	4,9%	
Jednotky služieb na trati(ročná odchýlka v %)		11,4%	11,7%	6,0%	5,1%	4,5%	4,6%	4,0%		
Špecifické miestne faktory, ktoré odôvodňujú nepoužívanie základných predpovedí STATFOR (odôvodnenie uveďte nižšie alebo si pozrite prílohu D pre podrobnejšie vysvetlenie)										
Slovensko použilo vysoký scenár STATFOR z februára 2024 ako základ pre plánovanie RP4. Odôvodnenie nájdete v prílohe D.										
POZNÁMKA: Časť 1.3 (Konzultácie so zainteresovanými stranami) by mala obsahovať podrobnosti o konzultáciách so zástupcami používateľov vzdušného priestoru a príslušnými poskytovateľmi letových navigačných služieb o dôvodoch nepoužívania základných predpovedí STATFOR-u.										

1.2.2 - Terminálne

Neodstraňujte hodnoty v tomto stĺpci

#ODKAZ!

1.3 - Konzultácie so zainteresovanými stranami

1.3.1 - Celkový výsledok konzultácií so zainteresovanými stranami o pláne výkonnosti

Opis hlavných bodov vznesených zainteresovanými stranami a vysvetlenie, ako boli zohľadnené pri vypracovaní plánu výkonnosti

Celkový výsledok konzultácie so zainteresovanými stranami o pláne výkonnosti a hlavných bodoch nájdete v prílohe C

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

Téma konzultácie	Použiteľné	Výsledky konzultácie
Stanovenie určených nákladov zahrnutých do základu nákladov pre poplatky	Áno	pozri prílohu C
Nové a existujúce investície, a najmä nové veľké investície vrátane ich očakávaných prínosov	Áno	pozri prílohu C
Pravidlá spoplatňovania	Áno	pozri prílohu C
Maximálne finančné výhody a nevýhody povinného stimulačného systému týkajúceho sa kapacity	Áno	pozri prílohu C
Symetrický rozsah ("nemenný rozsah") na účely povinného stimulačného systému pre kapacitu	Áno	pozri prílohu C
V prípade potreby, rozhodnutie upraviť výkonnostné ciele na účely kľúčových hodnôt, ktoré sa majú použiť v systéme povinných stimulov pre kapacitu	Nie	
Zriadenie alebo úprava zón spoplatnenia	Nie	
V prípade potreby, hodnoty modulovaných parametrov pre mechanizmus zdieľania dopravného rizika	Áno	pozri prílohu C
V prípade potreby, rozhodnutie o uplatnení zjednodušeného systému spoplatňovania	Nie	
V prípade potreby, rozhodnutie odchýliť sa od základnej prognózy STATFOR-u	Áno	pozri prílohu C

1.3.3 - Konzultácie so skupinami zainteresovaných strán o pláne výkonnosti

#1 – ANSPs	
Zloženie skupiny zainteresovaných strán	LPS SR, SHMU
Termíny hlavných stretnutí / korešpondencie	30.7.2024
Hlavné diskutované otázky	Všetky problémy, činnosti a pripomienky nájdete v prílohe C Konzultácie.
Dohodnuté opatrenia	pozri prílohu C
Sporné body a dôvody	pozri prílohu C
Konečný výsledok konzultácie	pozri prílohu C
Ďalšie komentáre	
#2 – Používatelia vzdušného priestoru	
Zloženie skupiny zainteresovaných strán	IATA, Lufthansa group
Termíny hlavných stretnutí / korešpondencie	30.7.2024
Hlavné diskutované otázky	Všetky problémy, činnosti a pripomienky nájdete v prílohe C Konzultácie.
Dohodnuté opatrenia	pozri prílohu C
Sporné body a dôvody	pozri prílohu C
Konečný výsledok konzultácie	pozri prílohu C
Ďalšie komentáre	
#3 - Orgány zastupujúce odborných zamestnancov	
Zloženie skupiny zainteresovaných strán	
Termíny hlavných stretnutí / korešpondencie	
Hlavné diskutované otázky	

79	Dohodnuté opatrenia	
80		
81	Sporné body a dôvody	
82		
83	Konečný výsledok konzultácie	
84		
85		
86		
87		
88		
89		
90	Ďalšie komentáre	
91		
92		
93		
94		
95		
96	#4 – Prevádzkovatelia letísk	
97	Zloženie skupiny zainteresovaných strán	
98	Termíny hlavných stretnutí / korešpondencie	
99		
100	Hlavné diskutované otázky	
101		
102	Dohodnuté opatrenia	
103		
104	Sporné body a dôvody	
105		
106	Konečný výsledok konzultácie	
107		
108		
109		
110		
111		
112		
113	Ďalšie komentáre	
114		
115		
116		
117		
118		
119	#5 - Letiskový koordinátor	
120	Zloženie skupiny zainteresovaných strán	
121	Termíny hlavných stretnutí / korešpondencie	
122		
123	Hlavné diskutované otázky	
124		
125	Dohodnuté opatrenia	
126		
127	Sporné body a dôvody	
128		
129	Konečný výsledok konzultácie	
130		
131		
132		
133		
134		
135		
136	Ďalšie komentáre	
137		
138		
139		
140		
141		
142	#6 – Iné (špecifikujte)	
143	Zloženie skupiny zainteresovaných strán	
144	Termíny hlavných stretnutí / korešpondencie	
145		
146	Hlavné diskutované otázky	
147		
148	Dohodnuté opatrenia	
149		
150	Sporné body a dôvody	
151		
152	Konečný výsledok konzultácie	
153		
154		
155		
156		
157		
158		
159	Ďalšie komentáre	
160		
161		
162		
163		

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

1.4.1 – Letiská podľa článku 1 ods. 3 (pohyby IFR $\geq 80\,000$)

ICAO kód	Názov letiska	Spoplatňovacia zóna	Pohyby IFR			
			2021	2022	2023	Priemer

1.4.2 Ďalšie letiská pridané na dobrovoľnom základe podľa článku 1 ods. 4

Počet letísk	0					
ICAO kód	Názov letiska	Spoplatňovacia zóna	Ďalšie informácie			

Ďalšie komentáre

Neuplatňuje sa

1.5 - Služby za trhových podmienok

Počet služieb za trhových podmienok

Kliknutím vyberte

Služby

Nabíjacia zóna

Geografický rozsah služieb

Štátne rozhodnutie a
hodnotiaca správa

Odkaz na dohodu Európskej
komisie

Ďalšie komentáre

Nepoužiteľné

2 1.6 - Postup pri vypracovaní a prijatí plánu výkonnosti FAB
3
4

5	Popis procesu
6	Neuplatňuje sa
7	

1.7 - Zavedenie a uplatňovanie zjednodušeného systému spoplatňovania

Má štát v úmysle zaviesť a uplatňovať zjednodušený systém spoplatňovania pre akúkoľvek zónu spoplatňovania/ANSP?

Kliknutím vyberte

1.7.1 - Rozsah spôsobilosti zjednodušeného systému spoplatňovania

Opis uplatňovania zjednodušeného systému spoplatňovania

Neuplatňuje sa

Počet spoplatňovacích zón, na ktoré sa vzťahuje zjednodušený systém spoplatňovania

Kliknutím vyberte

Spoplatňovacia zóna

ANSP(s)

1.7.2 - Podmienky uplatňovania zjednodušeného systému spoplatňovania

Uveďte, ako sa plnia podmienky článku 34 ods. 2 na zavedenie zjednodušeného systému spoplatňovania:

Neuplatňuje sa

POZNÁMKA: Časť 1.3 (Konzultácie so zainteresovanými stranami) by mal obsahovať podrobnosti o konzultáciách so zástupcami používateľov vzdušného priestoru a poskytovateľmi leteckých navigačných služieb o zámere vytvoriť a uplatňovať zjednodušený systém spoplatňovania.

2.0 - Prehľad investícií

2.2 - Investície - LPS

- 2.1.1 - Prehľad investícií
- 2.1.2 - Detail nových veľkých investícií
- 2.1.3 - Ostatné nové a existujúce investície

2.2 - Investície - SHMÚ

- 2.2.1 - Prehľad investícií
- 2.2.2 - Detail nových veľkých investícií
- 2.2.3 - Ostatné nové a existujúce investície

Prílohy relevantné k tomuto oddielu

PRÍLOHA E. INVESTÍCIE

POZNÁMKA: Požiadavky podľa bodu 2.2 písm. c) prílohy II sú uvedené v bode 4.1.3

2.0 - Prehľad investícií

LPS

	Celková hodnota majetku (kapitál alebo hodnota zmluvného lízingu) (v národnej mene)	Hodnota majetku prideleného ANS v rámci plánu výkonnosti (v národnej mene)	Prvky pre výpočet zistených nákladov na investície (zostatková hodnota (NBV), odpisy a náklady na lízing) (v národnej mene)					
				2025	2026	2027	2028	2029
Nové veľké investície pre RP4 (tabuľka A)	3 617 973	#ODKAZ!	Priemerná NBV	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!
			Odpisy	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!
			Náklady na lízing	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!
Ďalšie nové investície pre RP4 (menej ako 5 miliónov EUR) (tabuľka B)	#ODKAZ!	#ODKAZ!	Priemerná NBV	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!
			Odpisy	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!
			Náklady na lízing	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!
Hlavné investície od RP3 (tabuľky C + D)	#ODKAZ!	#ODKAZ!	Priemerná NBV	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!
			Odpisy	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!
			Náklady na lízing	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!
Existujúce investície z predchádzajúcich referenčných období (tabuľka E)	#ODKAZ!	#ODKAZ!	Priemerná NBV	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!
			Odpisy	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!
			Náklady na lízing	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!
Celkom pre ANSP v RP4	#ODKAZ!	#ODKAZ!	Priemerná NBV	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!
			Odpisy	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!
			Náklady na lízing	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!

24	SHMÚ								
25									
26		Celková hodnota majetku (kapitál alebo hodnota zmluvného lízingu) (v národnej mene)	Hodnota majetku prideleného ANS v rámci plánu výkonnosti (v národnej mene)	Prvky pre výpočet zistených nákladov na investície (zostatková hodnota (NBV), odpisy a náklady na lízing) (v národnej mene)					
27				2025	2026	2027	2028	2029	
28	Nové veľké investície pre RP4 (tabuľka A)	#ODKAZ!	#ODKAZ!	Priemerná NBV	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	
29				Odpisy	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!
30				Náklady na lízing	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!
31	Ďalšie nové investície pre RP4 (menej ako 5 miliónov EUR) (tabuľka B)	#ODKAZ!	#ODKAZ!	Priemerná NBV	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	
32				Odpisy	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!
33				Náklady na lízing	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!
34	Hlavné investície od RP3 (tabuľky C + D)	#ODKAZ!	#ODKAZ!	Priemerná NBV	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	
35				Odpisy	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!
36				Náklady na lízing	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!
37	Existujúce investície z predchádzajúcich referenčných období (tabuľka E)	#ODKAZ!	#ODKAZ!	Priemerná NBV	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	
38				Odpisy	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!
39				Náklady na lízing	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!
40	Celkom pre ANSP v RP4	#ODKAZ!	#ODKAZ!	Priemerná NBV	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	
41				Odpisy	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!
42				Náklady na lízing	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!	#ODKAZ!
43									

2.1 - Investície - LPS

Doplňujúce informácie môžu byť uvedené v **PRÍLOHE E**

LPS

2.1.1 - Investície z RP4

Tabuľka A – Počet nových veľkých investícií (t.j. viac ako 5 miliónov EUR) pre RP4	3
---	----------

Ref. #	Názov nových veľkých investícií (t.j. viac ako 5 miliónov EUR) pre RP4	Celková hodnota majetku (kapitál alebo hodnota zmluvného lízingu) (v národnej mene)	Hodnota majetku prideleného ANS v rámci plánu výkonnosti (v národnej mene)	Prvky pre výpočet zistených nákladov na investície (zostatková hodnota (NBV), odpisy a náklady na lízing) (v národnej mene)					Životný cyklus (doba amortizácie v rokoch)	Plánovaný dátum uvedenia do prevádzky	Pridelenie (%)*		
					2025	2026	2027	2028			2029	Traťové*	Terminálne*
A1	Hlavný systém ATM	30 811 360	29 840 771	Priemerná NBV	53 163	1 778 897	1 551 615	1 166 663	1 077 364			100%	0%
				Odpisy	7 088	69 613	384 951	384 951	381 407				
				Náklady na lízing	0	0	0	0	0				
A2	ATM/ANS Technológia odolnosti & Infraštruktúra	19 380 000	17 106 184	Priemerná NBV	0	1 175 520	3 575 540	5 226 515	9 074 851			100%	0%
				Odpisy	0	0	97 960	220 410	310 918				
				Náklady na lízing	0	0	0	0	0				
A3	Letové kalibračné systémy	8 900 000	3 525 201	Priemerná NBV	3 564 810	3 416 276	3 119 209	2 822 141	2 525 074			100%	0%
				Odpisy	0	297 068	297 068	297 068	297 068				
				Náklady na lízing	0	0	0	0	0				
Medzisúčet nových veľkých investícií z RP4		59 091 360	50 472 156	Priemerná NBV	3 617 973	6 370 693	8 246 364	9 215 319	12 677 289				
				Odpisy	7 088	366 681	779 979	902 429	989 393				
				Náklady na lízing	0	0	0	0	0				

* Traťové/terminálne pridelenie v rámci pôsobnosti nariadenia. Celkové % traťové + terminálne by sa malo rovnať 100 %.

Tabuľka B – Ostatné nové investície (menej ako 5 miliónov EUR) od RP4

	Celková hodnota majetku (kapitál alebo hodnota zmluvného lízingu) (v národnej mene)	Hodnota majetku prideleného ANS v rámci plánu výkonnosti (v národnej mene)	Prvky pre výpočet zistených nákladov na investície (zostatková hodnota (NBV), odpisy a náklady na lízing) (v národnej mene)					Životný cyklus (doba amortizácie v rokoch)	Plánovaný dátum uvedenia do prevádzky	Pridelenie (%)*		
				2025	2026	2027	2028			2029	Traťové*	Terminálne*
Medzisúčet ostatných nových investícií z RP4	58 404 220	51 580 044	Priemerná NBV	9 286 899	18 669 359	25 337 681	26 294 899	28 280 713			100%	0%
			Odpisy	481 668	2 450 912	4 464 087	6 017 789	6 454 804				
			Náklady na lízing	0	0	0	0	0				

* Traťové/terminálne pridelenie v rámci pôsobnosti nariadenia. Celkové % traťové + terminálne by sa malo rovnať 100 %.

2.1.2 - Investície z RP3

Tabuľka C – Počet veľkých investícií (t.j. nad 5 miliónov EUR) z plánu výkonnosti RP3	1
--	----------

Ref. #	Názov hlavných investícií (t.j. nad 5 miliónov EUR) vyplývajúcich z plánu výkonnosti RP3	Celková hodnota majetku (kapitál alebo hodnota zmluvného lízingu) (v národnej mene)	Hodnota majetku prideleného ANS v rámci plánu výkonnosti (v národnej mene)	Prvky pre výpočet zistených nákladov na investície (zostatková hodnota (NBV), odpisy a náklady na lízing) (v národnej mene)						Životný cyklus (doba amortizácie v rokoch)	Plánovaný dátum uvedenia do prevádzky	Pridelenie (%)*	
					2025	2026	2027	2028	2029			Traťové*	Terminálne*
C1	Implementácia služby Data Link	3 686 477	3 686 477	Priemerná NBV	1 923 749	1 421 902	920 054	418 206	83 641		30.04.2027	100%	0%
				Odpisy	501 848	501 848	501 848	501 848	167 283				

Service	3 686 477	3 686 477	Náklady na lízing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Medzisúčet hlavných investícií z plánu výkonnosti RP3	3 686 477	3 686 477	Priemerná NBV	1 923 749	1 421 902	920 054	418 206	83 641					
			Odpisy	501 848	501 848	501 848	501 848	167 283					
			Náklady na lízing	0	0	0	0	0					

* Traťové/terminálne prídelenie v rámci pôsobnosti nariadenia. Celkové % traťové + terminálne by sa malo rovnať 100 %.

Tabuľka D – Počet veľkých investícií (t.j. nad 5 miliónov EUR) pridaných počas 3. RP	0
--	---

2.1.3 - Existujúce investície z predchádzajúcich referenčných období

Tabuľka E – Existujúce investície z predchádzajúcich RP

	Celková hodnota majetku (kapitál alebo hodnota zmluvného lízingu) (v národnej mene)	Hodnota majetku prideleného ANS v rámci plánu výkonnosti (v národnej mene)	Prvky pre výpočet zistených nákladov na investície (zostatková hodnota (NBV), odpisy a náklady na lízing) (v národnej mene)					Životný cyklus (doba amortizácie v rokoch)	Plánovaný dátum uvedenia do prevádzky	Prídelenie (%)*	
			2025	2026	2027	2028	2029			Traťové*	Terminálne*
Medzisúčet existujúcich investícií z predchádzajúcich RP	48 786 280	40 682 190	Priemerná NBV	35 276 482	29 732 643	25 626 100	22 108 338	18 984 051		100%	0%
			Odpisy	6 666 588	5 543 839	4 106 543	3 517 762	3 291 570			
			Náklady na lízing	0	0	0	0	0			

* Traťové/terminálne prídelenie v rámci pôsobnosti nariadenia. Celkové % traťové + terminálne by sa malo rovnať 100 %.

2.1.4 - Detail nových veľkých investícií pre RP4 z tabuľky A

NOTE: Section 1.3 (Stakeholder Consultation) should include details on the consultation with airspace users' representatives on new major investments.

↑↑

Názov novej veľkej investície 1	Hlavný systém ATM			Odkaz #	A1	Celková hodnota aktíva		30 811 360	
Hlavná kategória investície	Nový ATM systém	Generálna oprava existujúceho ATM systému		Iný ATM	CNS	Infraštruktúra	Pomocné	Iné	
		X							
Popis majetku		Významná modernizácia existujúceho hlavného ATM systému, ktorú vyžaduje najmä nariadenie CP1. Migráciu na moderné technológie podporí otvorená systémová architektúra a širší rozsah digitalizovaných služieb. Menšia časť projektu je zameraná na modernizáciu zastaraného systému pre regionálne stanovišťa ATS.							
Je investícia nariadená nariadením SES (t.j. PCP/CP1/interoperabilita)? Ak áno, uveďte popis/odkaz	Áno	Nariadenie 2021/116 (napr. SWIM/FF-ICE, ADS-C a D-NOTAM atď.)							
Informácie o súlade investície s európskym hlavným plánom ATM pre investície do nových systémov ATM a veľkých prepracovaní systémov ATM		Aktualizácia systému ako predpoklad budúcej implementácie konfigurácie SDO #3 Dynamická konfigurácia vzdušného priestoru, SDO #4 Zvýšená podpora automatizácie, SDO #5 Transformácia na operácie založené na trajektórii (TBO), SDO #7 Prechod na vysokovýkonnú konektivitu vzduch-zem (multilink)							
Úroveň vplyvu investície	Úroveň siete	Áno							
	Miestna úroveň								
Kvantitatívny vplyv na KPA		Bezpečnosť	Životné prostredie		Kapacita		Nákladová efektívnosť		
		Významné	Významné		Major		Zanedbateľné		
Benefits for airspace users and results of the consultation of airspace users' representatives									
Spoločná investícia / partnerstvo	Nie	Ak áno, uveďte odkaz na spoločný projekt a/alebo uveďte odkaz na cezhraničné iniciatívy							

↑↑

Názov novej veľkej investície 2	ATM/ANS Technológia odolnosti & Infraštruktúra			Odkaz #	A2	Celková hodnota aktíva			19 380 000
Hlavná kategória investície	Nový ATM systém	Generálna oprava existujúceho ATM systému		Iný ATM	CNS	Infraštruktúra	Pomocné	Iné	
						X			

Popis majetku		Posilnenie prevádzkovej odolnosti ATM/ANS podporované modernizáciou infraštruktúry a budov. Princípy redundancie a diverzity, ktoré sa majú uplatňovať, aby sa zvýšila schopnosť obnoviť normálnu prevádzku v prípade výskytu environmentálnych anomálií alebo útokov na kybernetickú bezpečnosť.			
Je investícia nariadená nariadením SES (t.j. PCP/CP1/interoperabilita)? Ak áno, uveďte popis/odkaz	Áno	Nariadenie 2017/373, ods. ATM/ANS.OR.B.001 Technická a prevádzková spôsobilosť a schopnosti Nariadenie 2023/203, príloha II, ISMS (systém riadenia bezpečnosti informácií)			
Informácie o súlade investície s európskym hlavným plánom ATM pre investície do nových systémov ATM a veľkých prepracovaní systémov ATM		N/A			
Úroveň vplyvu investície	Úroveň siete	Áno			
	Miestna úroveň				
Kvantitatívny vplyv na KPA		Bezpečnosť	Životné prostredie	Kapacita	Nákladová efektívnosť
		Významné	Významné	Major	Zanedbateľné
Benefits for airspace users and results of the consultation of airspace users' representatives					
Spoločná investícia / partnerstvo	Nie	Ak áno, uveďte odkaz na spoločný projekt a/alebo uveďte odkaz na cezhraničné iniciatívy			

Názov novej veľkej investície 3		Letové kalibračné systémy		Odkaz #	A3	Celková hodnota aktíva		8 900 000	
Hlavná kategória investície		Nový ATM systém		Generálna oprava existujúceho ATM systému	Iný ATM	CNS	Infraštruktúra	Pomocné	Iné
Popis majetku		Modernizácia existujúcich zastaraných systémov letovej kalibrácie nasadených na kalibráciu CNS a letovú validáciu letových postupov.							
Je investícia nariadená nariadením SES (t.j. PCP/CP1/interoperabilita)? Ak áno, uveďte popis/odkaz		Áno		Nariadenie 2017/373, príloha VIII, ods.CNS.OR.100 Technická a prevádzková spôsobilosť a schopnosti Nariadenie 2017/373, príloha XI, ods.FPD.OR.100 Služby navrhovania letových postupov (FPD)					
Informácie o súlade investície s európskym hlavným plánom ATM pre investície do nových systémov ATM a veľkých prepracovaní systémov ATM		N/A							
Úroveň vplyvu investície		Úroveň siete		Áno					
		Miestna úroveň							
Kvantitatívny vplyv na KPA		Bezpečnosť		Životné prostredie		Kapacita		Nákladová efektívnosť	
		Major		Zanedbateľné		Významné		Zanedbateľné	
Benefits for airspace users and results of the consultation of airspace users' representatives									
Spoločná investícia / partnerstvo		Nie		Ak áno, uveďte odkaz na spoločný projekt a/alebo uveďte odkaz na cezhraničné iniciatívy					

2.1.5 - Podrobnosti o ďalších nových investíciách pre RP4 z tabuľky B

Celkový opis a zdôvodnenie povahy nákladov a prínosov iných nových a existujúcich investícií do fixných aktív plánovaných počas referenčného obdobia	
Udržanie vysokej úrovne kvality leteckých navigačných služieb a zlepšenie leteckých aplikácií v zmysle európskeho hlavného plánu ATM, riadenia programu CNS a legislatívy jednotného európskeho neba budú podporené nasledujúcimi investičnými projektmi. Tieto projekty umožnia realizovať prevádzkové zmeny najmä s ohľadom na požiadavky na kapacitu vzdušného priestoru a jeho riadenie flexibility či škálovateľnosti, integráciu distribúcie údajov zem-vzduch doplnenú primeranou úrovňou automatizácie, prepojitelnosti a nákladovo efektívneho využívania technológií. Niektoré z nich budú zamerané na výmenu technológií a infraštruktúry, ktorá sa blíži ku koncu životnosti. Významné skupiny investícií predstavujú tie, ktoré vyplynuli z riešení a opatrení súvisiacich so zvyšujúcimi sa požiadavkami na prevádzkovú odolnosť a robustnosť ATM/ANS.	

Ref.	Názov ďalších nových	Referencia hlavného	Celková hodnota majetku (kapitál)	Hodnota majetku prideleného ANS v	Prvky pre výpočet zistených nákladov na investície (zostatková hodnota (NBV), odpisy a náklady na lízing) (v národnej mene)	
------	----------------------	---------------------	-----------------------------------	-----------------------------------	---	--

#	investícií pre RP4	plánu (ak existuje)	alebo hodnota zmluvného lízingu (v národnej mene)	rámci plánu výkonnosti (v národnej mene)		2025	2026	2027	2028	2029	Popis
B1	Systémy SUR	SDO 9	12 704 300	10 641 258	Priemerná NBV	1 930 653	1 773 101	2 712 767	3 575 296	6 350 834	Vylepšenie pokrytia ADS-B / MLAT šetriace spektrum a nahradenie staníc v režime S
					Odpisy	20 570	294 534	294 534	448 809	582 514	
					Náklady na lízing	0	0	0	0	0	
B2	Informačné systémy a siete	SDO 6, 7	7 466 000	6 977 828	Priemerná NBV	1 276 101	1 342 050	1 768 736	1 777 438	3 033 623	Technické opatrenia kybernetickej bezpečnosti súvisiace so službami SWIM najmä v AIM a ATM
					Odpisy	189 309	369 944	483 079	618 527	611 175	
					Náklady na lízing	0	0	0	0	0	
B3	Navigačné systémy	SDO 9	6 751 520	6 266 787	Priemerná NBV	1 404 025	1 419 232	1 801 494	2 752 586	3 334 897	Vylepšenie pokrytia DME/DME podporujúce nasadenie konceptu PBN a MON
					Odpisy	0	216 427	235 711	295 426	414 855	
					Náklady na lízing	0	0	0	0	0	
B4	Stavebná infraštruktúra ATM/ANS		6 046 800	5 068 603	Priemerná NBV	1 640 153	1 557 287	3 476 467	2 930 893	2 203 484	Výmena zastaraného systému (zabezpečenie areálu a pasívna telekomunikačná infraštruktúra)
					Odpisy	124 566	407 515	483 302	813 159	707 482	
					Náklady na lízing	0	0	0	0	0	
B5	Správa podnikových zdrojov		4 700 000	3 867 160	Priemerná NBV	0	3 867 160	3 383 765	2 416 975	1 450 185	Výmena zastaraného systému
					Odpisy	0	0	966 790	966 790	966 790	
					Náklady na lízing	0	0	0	0	0	
B6	Systém hlasovej komunikácie	SDO 6, 9	4 190 800	4 100 760	Priemerná NBV	1 104 530	2 392 829	1 813 254	2 623 485	1 775 731	Aktualizácia systému prepínača hlasovej komunikácie
					Odpisy	76 506	481 616	677 536	954 273	1 035 115	
					Náklady na lízing	0	0	0	0	0	
B7	Infraštruktúra systémov ATM/ANS		4 104 600	3 730 645	Priemerná NBV	673 067	1 824 545	2 129 843	2 338 118	3 561 929	Výmena zastaraného napájacieho zdroja a HVAC
					Odpisy	20 321	130 071	225 164	285 109	329 612	
					Náklady na lízing	0	0	0	0	0	
B8	Dáta z ATM a záznam hlasu		2 278 000	1 947 250	Priemerná NBV	331 691	905 594	1 688 932	1 278 364	842 936	Výmena zastaraného systému
					Odpisy	44 226	173 817	363 596	457 540	413 315	
					Náklady na lízing	0	0	0	0	0	
B9	Pomocné stránky	SDO 9	1 856 000	1 818 138	Priemerná NBV	0	0	1 858 546	1 757 158	1 600 422	Zlepšenie kvality rádiokomunikačných služieb oddelením prijímačov od vysielačov
					Odpisy	0	0	44 572	158 205	155 267	
					Náklady na lízing	0	0	0	0	0	
B10	Rádiový komunikačný systém	SDO 9	1 851 200	1 725 000	Priemerná NBV	70 967	1 270 084	1 111 502	932 910	759 117	Modernizácia záložných rádiových komunikačných systémov
					Odpisy	6 171	138 572	178 592	178 592	168 992	
					Náklady na lízing	0	0	0	0	0	
B11	Systém plánovania letov	SDO 11	1 150 000	946 220	Priemerná NBV	41 140	35 998	889 653	822 800	740 520	Implementácia CP1/FF-ICE
					Odpisy	0	10 285	10 285	123 420	123 420	
					Náklady na lízing	0	0	0	0	0	
B12	Systémy AIM	SDO 11	1 098 000	903 434	Priemerná NBV	131 648	533 997	551 585	631 499	480 515	Implementácia CP1 a AIXM 5.1
					Odpisy	0	32 912	137 613	163 326	220 922	
					Náklady na lízing	0	0	0	0	0	
B13	Zálohovanie ATM systému	SDO 4	830 000	682 924	Priemerná NBV	0	0	353 804	628 414	488 538	Aktualizácia zastaraného systému
					Odpisy	0	0	0	109 021	170 731	
					Náklady na lízing	0	0	0	0	0	
B14	Núdzový vyhľadávací systém		800 000	783 680	Priemerná NBV	0	771 435	710 210	612 250	514 290	Výmena zastaraného systému za RCC podporujúce služby SAR
					Odpisy	0	24 490	97 960	97 960	97 960	
					Náklady na lízing	0	0	0	0	0	
B15	Systém AETN/AMHS	SDO 6	387 000	318 424	Priemerná NBV	353 804	309 579	221 128	132 677	44 226	Aktualizácia zastaraného systému
					Odpisy	0	88 451	88 451	88 451	88 451	

762
763
764
765
766
767
768

B15	Systém riadenia	SDO 8	387 000	316 424	Náklady na lízing	0	0	0	0	0	
B16	Systém navrhovania postupov letu podľa prístrojov	SDO 9	190 000	156 332	Priemerná NBV	0	49 368	43 197	137 819	112 107	Aktualizácia systému
					Odpisy	0	0	12 342	12 342	39 083	
					Náklady na lízing	0	0	0	0	0	
B17	Iné		2 000 000	1 645 600	Priemerná NBV	329 120	617 100	822 800	946 220	987 360	
					Odpisy	0	82 280	164 560	246 840	329 120	
					Náklady na lízing	0	0	0	0	0	

2.2 - Investície - SHMÚ

Doplňujúce informácie môžu byť uvedené v **PRÍLOHE E**

2.2.1 - Investície z RP4

Tabuľka A – Počet nových veľkých investícií (t.j. viac ako 5 miliónov EUR) pre RP4	0
---	---

Tabuľka B – Ostatné nové investície (menej ako 5 miliónov EUR) od RP4
--

	Celková hodnota majetku (kapitál alebo hodnota zmluvného lízingu) (v národnej mene)	Hodnota majetku prideleného ANS v rámci plánu výkonnosti (v národnej mene)	Prvky pre výpočet zistených nákladov na investície (zostatková hodnota (NBV), odpisy a náklady na lízing) (v národnej mene)					Životný cyklus (doba amortizácie v rokoch)	Plánovaný dátum uvedenia do prevádzky	Pridelenie (%)*		
				2025	2026	2027	2028			2029	Tratové*	Terminálne*
Medzisúčet ostatných nových investícií z RP4	5 262 453	2 894 349	Priemerná NBV								100%	0%
			Odpisy	109 819	267 120	330 309	356 047	369 499				
			Náklady na lízing	0	0	0	0	0				

* Tratové/terminálne pridelenie v rámci pôsobnosti nariadenia. Celkové % tratové + terminálne by sa malo rovnáť 100 %.

2.2.2 - Investície z RP3

Tabuľka C – Počet veľkých investícií (t.j. nad 5 miliónov EUR) z plánu výkonnosti RP3	0
--	---

Tabuľka D – Počet veľkých investícií (t.j. nad 5 miliónov EUR) pridávaných počas 3. RP	0
---	---

2.2.3 - Existujúce investície z predchádzajúcich referenčných období

Tabuľka E – Existujúce investície z predchádzajúcich RP
--

	Celková hodnota majetku (kapitál alebo hodnota zmluvného lízingu) (v národnej mene)	Hodnota majetku prideleného ANS v rámci plánu výkonnosti (v národnej mene)	Prvky pre výpočet zistených nákladov na investície (zostatková hodnota (NBV), odpisy a náklady na lízing) (v národnej mene)					Životný cyklus (doba amortizácie v rokoch)	Plánovaný dátum uvedenia do prevádzky	Pridelenie (%)*		
				2025	2026	2027	2028			2029	Trafové*	Terminálne*
Medzisúčet existujúcich investícií z predchádzajúcich RP	2 425 830	1 334 207	Priemerná NBV									
			Odpisy	206 365	202 386	187 472	172 613	120 247			100%	0%
			Náklady na lízing	0	0	0	0	0				

* Tratové/terminálne pridelenie v rámci pôsobnosti nariadenia. Celkové % tratové + terminálne by sa malo rovnáť 100 %.

2.2.4 - Detail nových veľkých investícií pre RP4 z tabuľky A

Neaplikuje sa

2.2.5 - Podrobnosti o ďalších nových investíciách pre RP4 z tabuľky B

Celkový opis a zdôvodnenie povahy nákladov a prínosov iných nových a existujúcich investícií do fixných aktív plánovaných počas referenčného obdobia
Nové a existujúce investície väčšinou pokrývajú výmenu základných leteckých zariadení MET (meranie RVR, meranie výšky základne oblačnosti, meranie atmosférického tlaku, teploty a vlhkosti atď.). Interval výmeny sa riadia životným cyklom konkrétneho zariadenia na základe odporúčania výrobcu a/alebo prevádzkových skúseností. Doby odpisovania boli stanovené podľa WMO-NO.904, príloha VI a ICAO Doc. 9161, kapitola 5. Časť investícií sa týka aj modernizácie existujúcich systémov týkajúcich sa zberu údajov o MET a systémov na tvorbu predpovedí a varovaní. Nové investície do nových zariadení zahŕňajú nové meranie vertikálneho profilu vetra na troch letiskách, čo poskytne nové a podrobné informácie o parametroch vetra v rôznych letových hladinách na zlepšenie predpovedných a varovných služieb a implementáciu diaľkového pozorovacieho systému pre cenné pozorovania MET.

Ref. #	Názov ďalších nových investícií pre RP4	Referencia hlavného plánu (ak existuje)	Celková hodnota majetku (kapitál alebo hodnota zmluvného lízingu) (v národnej mene)	Hodnota majetku prideleného ANS v rámci plánu výkonnosti (v národnej mene)	Prvky pre výpočet zistených nákladov na investície (zostatková hodnota (NBV), odpisy a náklady na lízing) (v národnej mene)						Popis
						2025	2026	2027	2028	2029	
B1	Meranie RVR		1 210 288	665 658	Priemerná NBV						Výmena transmisometrov a meračov dopredného rozptylu na meranie RVR.
					Odpisy	33 503	65 714	83 680	83 199	81 695	
					Náklady na lízing	0	0	0	0	0	
B2	Lidar na meranie vertikálneho profilu vetra		1 152 000	633 600	Priemerná NBV						3 nové lidary na meranie vertikálneho profilu vetra troch bodoch - v západnej, strednej a východnej časti FIR Bratislava
					Odpisy	13 734	53 875	79 650	79 192	77 761	
					Náklady na lízing	0	0	0	0	0	
B3	Dopplerov radar na meranie vertikálneho profilu vetra		360 000	198 000	Priemerná NBV						3 nové Dopplerove radary na meranie vertikálneho profilu vetra v troch bodoch - v západnej, strednej a východnej časti FIR Bratislava
					Odpisy	0	8 418	16 594	24 748	24 300	
					Náklady na lízing	0	0	0	0	0	
B4	Meranie základnej výšky oblačnosti		550 000	302 500	Priemerná NBV						Výmena ceilometrov na meranie výšky základne oblačnosti.
					Odpisy	19 671	38 582	38 027	37 809	37 125	
					Náklady na lízing	0	0	0	0	0	
B5	Vzdialený pozorovací systém		600 000	330 000	Priemerná NBV						Nové vybavenie pre vylepšené ľudské pozorovania
					Odpisy	0	13 469	26 550	39 596	64 801	
					Náklady na lízing	0	0	0	0	0	
B6					Priemerná NBV						
					Odpisy						
					Náklady na lízing						
B7					Priemerná NBV						
					Odpisy						
					Náklady na lízing						
B8					Priemerná NBV						
					Odpisy						
					Náklady na lízing						
B9					Priemerná NBV						
					Odpisy						
					Náklady na lízing						
B10					Priemerná NBV						
					Odpisy						
					Náklady na lízing						

ODDIEL 3: CIELE VÝKONNOSTI A OPATRENIA NA ICH DOSIAHNUTIE

3.1 - Ciele Bezpečnostné

[3.1.1 – Bezpečnosť KPI č. 1: Úroveň účinnosti riadenia bezpečnosti dosiahnutá poskytovateľmi letových navigačných služieb](#)

3.2 - Ciele Životného prostredia

[3.2.1 – Životné prostredie KPI #1: Horizontálnu efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch \(KEA\)](#)

3.3 - Ciele Kapacity

[3.3.1 – Kapacita KPI č. 1: Meškanie ATFM na trati na jeden let](#)

[3.3.2 – Kapacita KPI #2: Terminálne a letiskové ANS ATFM oneskorenie priletu na jeden let](#)

[3.3.3 - Plánovanie ATCO](#)

3.4 - Ciele nákladovej efektívnosti

3.4.1 – Nákladová efektívnosť KPI č. 1 : Stanovené jednotkové náklady (DUC) na traťové letecké navigačné služby

Traťová zóna spoplatnenia #x

3.4.2 – Nákladová efektívnosť KPI č. 2: Stanovené jednotkové náklady (DUC) pre terminálne letecké navigačné služby

Terminálna zóna spoplatnenia #x

3.4.3 - Rozdelenie nákladov ATSP/CNSP

ATSP/CNSP #x

3.4.4 - Rozdelenie nákladov METSP

METSP #x

3.4.5 - Rozdelenie nákladov NSA

3.4.6 - Stanovené predpoklady nákladov

ANSP #x

[3.4.7 - Dôchodkové predpoklady](#)

[3.4.8 - Predpoklady úrokových sadzieb pôžičiek na financovanie poskytovania leteckých navigačných služieb](#)

[3.4.9 - Dodatočné stanovené náklady súvisiace s opatreniami potrebnými na dosiahnutie cieľových kapacít na trati](#)

[3.4.10 - Náklady na reštrukturalizáciu](#)

3.5 - Ďalšie KPI / ciele

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

[3.6.1 - Vzájomné väzby a porovnania medzi bezpečnosťou a inými KPA](#)

[3.6.2 - Vzájomné väzby a porovnania medzi kapacitou a životným prostredím](#)

[3.6.3 - Vzájomné väzby a porovnania medzi nákladovou efektívnosťou a kapacitou](#)

[3.6.4 - Iné vzájomné väzby a porovnania](#)

Relevantné prílohy k tomuto oddielu

PRÍLOHA A. TABUĽKY A DODATOČNÉ INFORMÁCIE (TRAŤ)

PRÍLOHA B. TABUĽKY A DODATOČNÉ INFORMÁCIE (TERMINÁL)

PRÍLOHA F. VÝCHODISKOVÉ HODNOTY (NÁKLADOVÁ EFEKTÍVNOSŤ)

PRÍLOHA H. REŠTRUKTURALIZAČNÉ OPATRENIA A NÁKLADY

PRÍLOHA M. ROZDELENIE NÁKLADOV

PRÍLOHA J. VOLITEĽNÉ KPI A CIELE

PRÍLOHA O. ODÔVODNENIE PRE MIESTNE CIELE BEZPEČNOSTI

PRÍLOHA P. ODÔVODNENIE PRE MIESTNE CIELE ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

PRÍLOHA Q. ODÔVODNENIE PRE CIELE MIESTNEJ KAPACITY

PRÍLOHA R. ODÔVODNENIE PRE MIESTNE CIELE NÁKLADOVEJ EFEKTÍVNOSTI

PRÍLOHA U. OVERENIE SÚLADU NÁKLADOVEJ ZÁKLADNE ZO STRANY NSA

3.1 - Ciele Bezpečnosti

3.1.1 – Bezpečnosť KPI č. 1: Úroveň účinnosti riadenia bezpečnosti dosiahnutá poskytovateľmi letových navigačných služieb

- a) Národné ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti
- b) Odôvodnenie miestnych cieľov výkonnosti v oblasti bezpečnosti
- c) Hlavné opatrenia zavedené na dosiahnutie cieľov výkonnosti v oblasti bezpečnosti

Relevantné prílohy k tomuto oddielu

PRÍLOHA O. ODÔVODNENIE PRE MIESTNE CIELE BEZPEČNOSTI

3 - CIELE VÝKONNOSTI NA MIESTNEJ ÚROVNI

3.1 - Ciele Bezpečnosti

3.1.1 – Bezpečnosť KPI č. 1: Úroveň účinnosti riadenia bezpečnosti dosiahnutá poskytovateľmi letových navigačných služieb

a) Ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti

Počet poskytovateľov letových prevádzkových služieb		1				
LPS SR		2025	2026	2027	2028	2029
		Cieľ	Cieľ	Cieľ	Cieľ	Cieľ
	Politika a ciele v oblasti bezpečnosti	C	C	C	C	C
	Riadenie rizika v oblasti bezpečnosti	C	C	D	D	D
	Zaistenie bezpečnosti	C	C	C	C	C
	Podpora bezpečnosti	C	C	C	C	D
	Kultúra bezpečnosti	C	C	C	C	C
Ďalšie komentáre		Neexistujú žiadne ďalšie komentáre.				

b) Zdôvodnenie miestnych cieľov výkonnosti v oblasti bezpečnosti

Medzi národnými cieľmi a celoeurópskymi cieľmi nie je žiadny nesúlad.

** V prípade potreby si pozrite prílohu O.*

c) Hlavné opatrenia zavedené na dosiahnutie miestnych výkonnostných cieľov v oblasti bezpečnosti

LPS SR trvalo plní alebo prekračuje ciele bezpečnosti v RP2 a väčšinu rokov v RP3. Na splnenie cieľov RP3 má LPS SR vypracovaný Akčný plán zameraný na nasledovné oblasti:

- Študijná oblasť 1 – „Rozvoj pozitívnej a proaktívnej organizačnej kultúry“ vrátane formalizácie procesu kultúry spravodlivosti a s tým súvisiacich školení zamestnancov a pravidelného monitorovania kultúry bezpečnosti (aspoň raz za 5 rokov)
- Študijná oblasť 4 – „Koordinačný plán náhradných postupov“ zahŕňajúca harmonizáciu, integráciu a ďalší rozvoj postupov reakcie na núdzové situácie a príslušné cvičenia
- Študijná oblasť 5 – „SMS dokumentácia“ s vypracovaním matíc zhody pre príslušné legislatívy
- Študijná oblasť 16 – „Školenie a vzdelávanie“ zahŕňajúca formálnu dokumentáciu školenia o bezpečnosti/SMS a jeho plánovacieho procesu v organizácii.

V roku 2022 došlo k zníženiu úrovne cieľa zaistenia bezpečnosti a bola identifikovaná potreba implementovať opatrenia na zabezpečenie dosiahnutia cieľov v nasledujúcich rokoch. Zaviedli sa tieto zlepšenia, ktoré zabezpečili opätovné splnenie cieľa v roku 2023:

- Zaviedol sa formálny proces popisujúci ako systematicky vykonávať audity SMS.
- Audity SMS boli vykonané v súlade s plánom.
- Sledujeme nápravné opatrenia vyplývajúce z auditov SMS.
- Je zavedený formálny proces analýzy trendov vyplývajúcich z auditov SMS.
- Bol zavedený formálny proces na preskúmanie odporúčaní vyplývajúcich z auditov SMS, aby sa tam, kde je to vhodné, potvrdilo, že boli úspešne implementované.

LPS SR je na dobrej ceste k splneniu všetkých bezpečnostných cieľov v roku 2024 a identifikujú sa ďalšie opatrenia, aby sa splnili ešte náročnejšie úrovne v RP4. Dodržiavanie plánu bude pravidelne monitorované a vyhodnocované.

** V prípade potreby si pozrite prílohu O.*

3.2 - Ciele Životného prostredia

3.2.1 – Životné prostredie KPI #1: Horizontálna letová efektívnosť (KEA)

- a) Národné výkonnostné ciele v oblasti životného prostredia
- b) Zdôvodnenie miestnych cieľov výkonnosti životného prostredia
- c) Hlavné opatrenia zavedené na dosiahnutie cieľov výkonnosti životného prostredia

Relevantné prílohy k tomuto oddielu

PRÍLOHA P. ODŮVODNENIE PRE MIESTNE ŽIVOTNÉ CIELE

3.2 - Ciele ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA

3.2.1 – Životné prostredie KPI #1: Horizontálna efektívnosť pri traťovom lete (KEA)

a) Národné ciele životného prostredia

	2025	2026	2027	2028	2029
Národné referenčné hodnoty	4,01%	3,99%	3,96%	3,93%	3,90%
	2025	2026	2027	2028	2029
	Cieľ	Cieľ	Cieľ	Cieľ	Cieľ
Národné ciele	4,01%	3,99%	3,96%	3,93%	3,90%

b) Zdôvodnenie miestnych cieľov výkonnosti životného prostredia

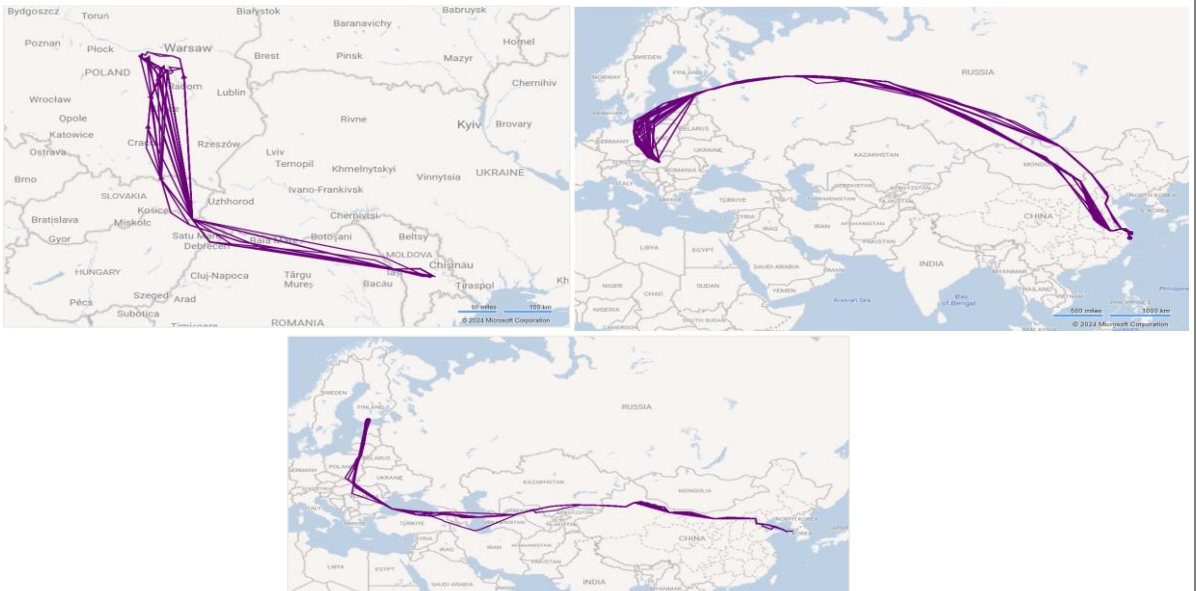
Národné ciele sú v súlade s miestnymi referenčnými hodnotami pre RP4, je však potrebné upozorniť na:

V revidovanom pláne výkonnosti RP3 sme zdôraznili, že existuje veľmi obmedzený priestor na ďalšie významné zlepšenie účinnosti horizontálneho traťového letu, pretože to väčšinou závisí od iných faktorov, ktoré sú mimo vplyvu ANSP. Na základe skúseností z predchádzajúcich operácií je hlavným dôvodom rozhodovanie užívateľov vzdušného priestoru a nedostatočná schopnosť alebo ochota AU využívať efektívnosť možností FRA v regióne juhovýchodnej a strednej Európy. Počas konzultácie s AU v auguste 2019 sa tiež potvrdilo, že niektoré nástroje na plánovanie letov nezohľadňujú všetky možnosti FRA a vytvárajú neefektívne smerovanie. Naše skúsenosti tiež ukazujú silnú koreláciu medzi pozorovanými poveternostnými javmi (najmä CB počas letného obdobia) a skutočnými preletenými trajektóriami, čím sa výrazne odchyľujú od pôvodne zadáných plánovaných trás letu. Poukázali sme tiež na dôležitosť geopolitického vývoja, ktoré môže viesť k rôznym nepriaznivým trajektóriám.

Bez ohľadu na tieto faktory sme zostali pevne odhodlaní implementovať všetky opatrenia zahrnuté v ERNIP, ktoré boli koordinované s manažérom siete na dosiahnutie cieľov v rámci plánu výkonnosti. Hoci nás Komisia zaradila na sledovaný zoznam z dôvodu chýbajúcej zmienky o pláne prechodu PBN a cezhraničných operáciách FRA s Ukrajinou, implementáciu PBN sme dokončili 28. decembra 2023 a konzultácie s NM týkajúce sa požiadaviek na rok 2024 sú ukončené bez ďalších komentárov. Všetky ostatné plánované opatrenia ERNIP sú buď dokončené alebo prebiehajú, vrátane cezhraničných operácií FRA medzi SEE FRA a FRACZECH (dokončené) alebo cezhraničných operácií FRA medzi SEE FRA a BALTIC FRA (plánované ukončenie v roku 2024).

Napriek všetkému nášmu úsilíu uzavretie vzdušného priestoru Ukrajiny v roku 2022 prakticky znemožnilo dosiahnutie horizontálnych cieľov efektívnosti letov. Odráža sa to v číslach, keďže KEA sa v rokoch 2022 a 2023 takmer zdvojnásobil, v roku 2022 dosiahol 4,04 % a v roku 2023 4,05 %. Výkonnosť členských štátov v blízkosti Ukrajiny, ako aj vo veľkej časti Európy sa od roku 2021 výrazne zhoršila, zaostáva za očakávaniami.

Pokles našej výkonnosti je do značnej miery spôsobený dodatočnou prevádzkou, ktorej sme čelili, kvôli letom obchádzajúcim vzdušný priestor zasiahnutý vojnovým konfliktom, čo má tiež veľmi negatívny vplyv na našu KEA. Podľa najnovšieho NOP by došlo k poklesu dopravy o 13 %, ak by lety využívali najkratšie trasy. Lety medzi Európou a východnou Áziou, ktoré predtým lietali cez ruský vzdušný priestor, sa teraz musia odkloniť buď na sever, alebo na juh. Okrem toho lety prechádzajúce cez vzdušný priestor susediaci s Ukrajinou, Ruskom a Bieloruskom museli byť presmerované. Slovensko s ťažkosťami implementovalo účinné nápravné opatrenia. Aj keď boli prijaté určité opatrenia, metóda použitá na výpočet KEA nám zabránila zmierniť vplyv na miestne hodnoty KEA. Je to možné demonštrovať na nasledujúcich príkladoch letov medzi Varšavou a Moldavskom (644 letov ročne s KEA okolo 30 %); Ningbo/Shanghai a Budapešť (244 letov ročne s KEA okolo 50 %); a Helsínki a Soul (355 letov ročne s KEA okolo 30 %).



	Okrem toho ruská agresia spôsobila v ... znské požiadavky sú splnené vyčlenením blokov vzdušného priestoru, ktoré nie sú dostupné pre AO. Neprírodné smerovanie prevádzky robí službu ATC zložitejšou a zvyšuje pracovnú záťaž v určitých sektoroch (zmena letovej hladiny na udržanie tokov podľa FLOS, premávka v opačných smeroch na rovnakej hladine). Následným dopadom, ktorému sme čelili, bolo, že AO nelietali tak, ako naplánovali, najmä pokiaľ ide o dodržiavanie letovej hladiny. Predpovede letovej prevádzky a pracovného zaťaženia v určitých sektoroch sa stali nespoľahlivými s vplyvom na riadenie dostupnej pracovnej sily a súvisiacich konfigurácií používaných sektorov. „Divoké trasy“ letu a po nich letové povolenia ATC (letieť priamo v záujme rýchleho vybavovania dopravy sektormi) mali rovnaký vplyv na predvídateľnosť zaťaženia a pracovné zaťaženia. Aktuálne navrhované ciele životného prostredia pre KPI 1 sú 4,01 % do roku 2025 a do konca RP4 sa znížia na 3,9 %. V porovnaní s našou výkonnosťou 4,04 % v roku 2022 a 4,05 % v roku 2023. LPS SR je plne odhodlaná implementovať všetky opatrenia opísané v ENRIP na obdobie RP4, avšak skutočnosť, či to pomôže Slovensku splniť náročné ciele RP4 je úplne mimo našej kontroly zo všetkých dôvodov opísaných vyššie.
19 20	* V prípade potreby si pozrite prílohu P.
21 22 23	c) Hlavné opatrenia zavedené na dosiahnutie miestnych cieľov výkonnosti životného prostredia
24 25	Cezhraničné operácie v rámci SECSI FRA a SEEFRA (oblasť voľnej trasy juhovýchodnej Európy, ktorá pokrýva horné vzdušné priestory Bulharska, Českej republiky, Maďarska, Rumunska a Slovenska) sú naplánované na koniec roka 2025. Rakúsky vzdušný priestor, ktorý je súčasťou SECSI FRA, sa čoskoro integruje do českého, maďarského a slovenského vzdušného priestoru. Táto iniciatíva bude zahŕňať rozsiahlu koordináciu medzi centrami ATC vo Viedni, Prahe, Bratislave a Budapešti. Cieľom plánovaných rozšírení je zlepšiť priame plánovanie letov, zlepšiť efektívnosť letov a znížiť spotrebu paliva a emisie. Podrobnejšie plán zahŕňa všetky opatrenia zahrnuté v ENRIP, ktoré boli koordinované s manažérom siete. Väčšina z nich je zameraná na zlepšenie sektorizácie a rozhraní medzi rôznymi vzdušnými priestormi s cieľom zosúladiť súčasné hranice sektora a ďalej zvyšovať kapacitu a znižovať pracovné zaťaženie ATC; sú však potrebné na to, aby umožnili rozsiahlejšie cezhraničné operácie FRA, a tým umožnili ďalšie zlepšenie efektívnosti letov. Medzi hlavné navrhované opatrenia patria tieto projekty: • 2025: - o Česká republika/Poľsko/Slovensko: Prepracovanie rozhrania Poľsko – Slovensko – Česká republika; - o Maďarsko/Slovensko: Zlepšenie sektorizácie medzi Budapešť ACC a Bratislava ACC . • 2026: - o Rakúsko/Slovensko: Zlepšenie sektorizácie medzi Bratislava ACC a Wien ACC; - o Česká republika/Slovensko: Zlepšenie sektorizácie medzi Praha ACC a Bratislava ACC. • 2029: - o Všetky štáty SEE FRA a SECSI FRA: Cezhraničné operácie FRA medzi SECSI FRA a SEE FRA (Česká republika/Slovensko/Maďarsko).
26 27 27	* V prípade potreby si pozrite prílohu P.

3.3 - Ciele Kapacity

3.3.1 – Kapacita KPI č. 1: Meškanie ATFM na trati na jeden let

- a) Národné ciele výkonnosti kapacity
- b) Odôvodnenie cieľov výkonnosti miestnej traťovej kapacity
- c) Hlavné opatrenia zavedené na dosiahnutie cieľov výkonnosti miestnej traťovej kapacity

3.3.2 – Kapacita KPI #2: Terminálne a letiskové ANS ATFM oneskorenie priletu na jeden let

- a) Národné ciele výkonnosti kapacity
- b) Odôvodnenie cieľov výkonnosti miestnej terminálnej kapacity vrátane príspevku k zlepšeniu výkonnosti európskej siete ATM
- c) Hlavné opatrenia zavedené na dosiahnutie cieľov výkonnosti miestnej terminálnej kapacity

3.3.3 - Plánovanie ATCO

- a) ATCO v rozsahu plánu výkonnosti
- b) Plánovanie ATCO na úrovni ACC
- c) výcvik ATCO

Relevantné prílohy k tomuto oddielu

PRÍLOHA Q. ODÔVODNENIE PRE CIELE MIESTNEJ KAPACITY

3.3 - Ciele Kapacity

3.3.1 – Kapacita KPI č. 1: Meškanie ATFM na trati na jeden let

a) Národné ciele výkonnosti kapacity

	2025	2026	2027	2028	2029
Národné referenčné hodnoty	0,20	0,14	0,11	0,10	0,10
	2025	2026	2027	2028	2029
	Cieľ	Cieľ	Cieľ	Cieľ	Cieľ
Národné ciele	0,20	0,14	0,11	0,10	0,10

b) Odôvodnenie výkonnostných cieľov miestnej traťovej kapacity

Medzi národnými referenčnými hodnotami a národnými cieľmi nie je žiadny nesúlad.

** V prípade potreby si pozrite prílohu Q.*

c) Hlavné opatrenia zavedené na dosiahnutie cieľov výkonnosti miestnej traťovej kapacity

Počas plánovania RP3 v roku 2019 sa oproti RP3 predpokladal kapacitný rozdiel, LPS preto zintenzívnil nábor a školiaci program ATCO, aby sa vyrovnal s vtedy predpokladaným dopytom a odstránil existujúci kapacitný nedostatok. Kríza COVID-19 však výrazne ovplyvnila dopyt po doprave v regióne a Slovensko bolo zasiahnuté neúmerne v porovnaní s ostatnými štátmi v regióne. PRB vo svojich hodnoteniach revidovaných plánov výkonnosti RP3 v roku 2021 dospela k záveru, že sa očakáva, že Bratislava ACC bude mať veľký prebytok kapacity 48 % v roku 2022, 25 % v roku 2023 a 21 % v roku 2024; a že plány na ďalšie zvýšenie kapacity v RP3 môžu byť zbytočné. Náš pohľad bol trochu iný a LPS pokračovala v prispôbovaní náboru a tréningového procesu ATCO, aby nielen splnila zmenené kapacitné požiadavky pre RP3, ale aj pripravila sa na predpokladaný nárast kapacitného dopytu v RP4. Bolo to správne rozhodnutie vzhľadom na to, ako sa situácia vyvinula po začiatku ukrajinskej vojny vo februári 2022.

V roku 2022 Slovensko čelilo o 33,9 % vyššiemu dopytu z hľadiska pohybov letov IFR v porovnaní s plánom výkonnosti RP3, ktorý vychádzal z predpovede STATFOR z októbra 2021. V roku 2023 bola skutočná premávka o 25,6 % vyššia, ako sa pôvodne plánovalo, a najnovšia predpoveď STATFORu z februára 2024 teraz predpokladá, že na konci RP3 budeme o 15,4 % nad plánovanou premávkou RP3, pokiaľ ide o pohyby IFR. S týmto nárastom premávky sme sa dokázali vyrovnáť len vďaka tomu, že sme pokračovali vo zvyšovaní kapacity a zintenzívňovali sme výcvik ATCO. Značná časť dodatočnej dopravy, ktorej čelíme, je spôsobená letmi, ktoré obchádzajú vzdušný priestor zasiahnutý vojnovým konfliktom, čo má tiež veľmi negatívny vplyv na našu KEA. Podľa najnovšieho NOP by došlo k poklesu dopravy o 13 %, ak by lety využívali najkratšie trasy. Z dôvodu nedostupnosti ukrajinského a ruského vzdušného priestoru bola pôvodne plánovaná prevádzka cez Ukrajinu a diaľkové lety do Ázie sa presunuli do východnej časti FIR Bratislava. Zriadením vojenských tranzitných koridorov bola kapacita pod FL335 znížená o 30% v prípade ich aktivácie. Napriek tejto situácii sme dopravu zvládli s minimálnym zdržaním a splnili sme kapacitné ciele RP3, čo bolo spôsobené len dodatočnými opatreniami, ktoré sme museli zaviesť. Zmeny sa posilnili pridaním ďalších zamestnancov, vďaka čomu sme mohli mať otvorených viac sektorov počas dňa a neskoro večer. Bolo to možné len vďaka tomu, že riadiaci letovej prevádzky akceptovali prácu navyše a výrazne sa zlepšila situácia s ochorením COVID.

Simulácie manažéra siete v pláne prevádzky siete (NOP) 2024 pôvodne ukázali, že LPS bude mať na začiatku RP4 prebytok kapacity 3,5 %. Najnovší vývoj však ukazuje ešte oveľa rýchlejšiu obnovu pohybov IFR na Slovensku. Za prvých 6 mesiacov roku 2024 došlo k nárastu o 19 % v porovnaní s rovnakým obdobím v roku 2023, čo naznačuje približne 633 tisíc pohybov IFR v roku 2024, berúc do úvahy relatívny podiel dopravy od januára do júna v predchádzajúcich rokoch. To by bolo dokonca výrazne vyššie ako 573 pohybov IFR navrhovaných podľa STATFOR High Scenario z februára 2024. Už teraz môžeme pozorovať kapacitnú medzeru, ako to bolo prvýkrát navrhnuté v pláne kapacity LPS v LSSIP 2022, ktorý zahŕňal aj hodnotenie v prípade aplikácie STATFOR High Scenario od októbra 2022 (predpovedajúca 620 tisíc IFR pohybov v roku 2024). Toto hodnotenie EUROCONTORL naznačilo kapacitný rozdiel 3 – 4 % v rokoch 2023 – 2024. Odhadovaná prevádzka v roku 2024, pokiaľ ide o pohyby IFR, bude dokonca nad touto pôvodnou prognózou, čo má vplyv na zvýšenie kapacitnej medzery. Nárast je možné pozorovať najmä pri nočných zmenách, ktoré si vyžadujú otvorenie viacerých sektorov na dlhšie hodiny. LPS preto potrebuje prijať a vycvičiť ďalších riadiacich letovej prevádzky, aby sa vyrovnali s prognózou vysokej premávky, a považujeme dodatočných riadiacich letovej prevádzky za nevyhnutné opatrenie na dosiahnutie cieľových kapacít na trati. Náš personálny plán pre ACC bol zodpovedajúcim spôsobom upravený a očakávame, že 71 ATCO v OPS namiesto pôvodne plánovaných 63 na konci roka 2024 a očakáva sa, že tento počet vzrastie na 80 ATCO v OPS do konca RP4, aby sa vyrovnal vysoký dopyt.

Okrem neustáleho náboru na zvýšenie počtu zamestnancov, aby sme boli schopní zvládnuť predpokladaný dopyt, plánujeme v RP4 implementovať nasledujúce kapacitné opatrenia:

- Cezhraničné operácie medzi SEE FRA a SECSI FRA sú plánované od 28. novembra 2024;
- Neustále zlepšovanie techník ATFCM, vrátane STAM, počas celého RP4;
- Neustále zlepšovanie siete trás a sektorizácie;
- Priebežná rozšírená sektorizácia podľa plánu vzdušného priestoru FABCE s plánovanou implementáciou zlepšenej sektorizácie na Slovensku v roku 2026;
- Optimalizácia otváracích časov sektorov a zvýšenie maximálneho počtu sektorov zo 6 na 7 (od roku 2026).

Náklady na dodatočné kapacitné opatrenia boli odhadnuté a sú zahrnuté v oddiele „3.4.9 Dod. kapacitné opatrenia“ predloženého návrhu Plánu výkonnosti RP4 pre Slovensko.

26

27

** V prípade potreby si pozrite prílohu Q.*

3.3.2 – Kapacita KPI #2: Terminálne a letiskové ANS ATFM oneskorenie priletu na jeden let

a) Ciele výkonnosti národných kapacít

	2025	2026	2027	2028	2029
	Cieľ	Cieľ	Cieľ	Cieľ	Cieľ
Národné ciele					
Ďalšie komentáre	Nepoužiteľné				

b) Odôvodnenie cieľov výkonnosti miestnej terminálnej kapacity vrátane príspevku k zlepšeniu výkonnosti európskej siete ATM

Nepoužiteľné

** V prípade potreby si pozrite prílohu Q.*

c) Hlavné opatrenia zavedené na dosiahnutie cieľov výkonnosti miestnej terminálnej kapacity

Nepoužiteľné

** V prípade potreby si pozrite prílohu Q.*

3.3.3 - Plánovanie a školenie ATCO

#ODKAZ!

a) ATCO v rozsahu plánu výkonnosti

ATCO v rozsahu plánu výkonnosti		Skutočné	Predpoveď	Plánované				
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Počet ATCO v OPS (koncoročných FTE) zamestnaných ANSP (pre služby v rámci plánu výkonnosti)	ACC	67,32	69	67	68	71	74	78
	APP	21,62	22	23	21	25	25	25
	TWR	30,2	33	30	32	36	36	36
Počet riadiacich letovej prevádzky v OPS (koncoročných FTE) pridelených k nákladovej základni pre trať		109	113	110	111	121	124	128
Počet ATCO pre ostatné povinnosti (koncoročné FTE) zamestnaných ANSP		6	6	6	6	6	6	6

b) Plánovanie ATCO na úrovni ACC

	Skutočné	Predpoveď	Plánované				
	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Bratislava (LZBB ACC)							
Počet ďalších riadiacich letovej prevádzky v OPS, ktorí majú začať pracovať v OPS (FTE)	5	3	2	3	5	5	5
Počet riadiacich letovej prevádzky v OPS, ktoré majú prestať pracovať v OPS (FTE)	1	1	3	2	2	3	1
Počet riadiacich letovej prevádzky v OPS plánovanej na prevádzku na konci roka (FTE)	69	71	70	71	74	76	80

Ďalšie komentáre

c) Školenie ATCO

ATCO žiaci ANSP		Skutočné	Predpoveď	Plánované				
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Počet žiakov, ktorí sa počas roka plánujú prijať do vzdelávacieho programu (programov).		11	16	17	10	11	10	10
Počet žiakov, u ktorých sa na základe štatistických odhadov očakáva, že počas roka ukončia školiaci program (programy).		8	3	6	12	5	5	5
Počet žiakov ATCO na konci roka.		14	23	30	28	29	28	28

Opis výcvikového procesu vrátane podrobností o miere neúspešnosti absolvovania výcviku a procesu, ktorý sa používa na prideľovanie novokvalifikovaných riadiacich letovej prevádzky medzi pozície ACC, APP a TWR.

Aby sme dosiahli cieľový počet riadiacich letovej prevádzky v OPS, zaviedli sme množstvo zmien v procese náboru a výcviku, aby sme zabezpečili nižšiu mieru neúspešnosti absolvovania výcviku v porovnaní s minulosťou. Zmeny vo výberovom konaní sú sprevádzané neustálym náborom, verejne inzerovaným v médiách, ktorý priťahuje výrazne vyšší počet uchádzačov ako doteraz. Vybraní kandidáti sú hneď na začiatku procesu priradení k jednotlivým jednotkám ATS (ACC, APP alebo TWR).

Zavedené zmeny zahŕňajú nasledovné:

- Zmeny v procese výberu a výcviku ATCO boli začaté už v roku 2017/2018 a sú priebežne upravované. Celé školenie bolo časovo mierne zredukované, pričom sa zmenil prístup k výberovému procesu a metodike. Výberový proces pozostáva opäť z 5 kvalitatívnych a výberových etáp.
- Zmenilo sa aj hodnotenie praktických cvičení s cieľom zvýšiť úspešnosť. Systém je novo nastavený tak, že študenti absolvujú blok nehodnotených cvičení, počas ktorých ich inštruktor učí a vedie k dosiahnutiu stanovených cieľov. Po každom bloku nehodnotených cvičení nasleduje súhrnné hodnotenie, počas ktorého hodnotiteľ hodnotí, či jednotlivý študent dosahuje požadované ciele. Do účinnosti tejto zmeny bol systém nastavený tak, že každé cvičenie, ktoré študenti absolvovali, bolo hodnotené vyučujúcim prostredníctvom tzv. „Formatívneho hodnotenia“.
- Zmena nastala aj v tréningu, kde boli integrované rôzne fázy tréningu (pre-OJT a OJT) s cieľom urýchliť tréningový proces a zefektívniť výkonnostné ciele v tréningu.
- Existuje aj program vzdelávania a ďalšieho rozvoja pedagogických zručností pre OJTI a STDI.
- Okrem toho sa LPS SR aktívne zúčastňuje na práci špecializovaných pracovných skupín v rámci ICAO a EÚ, ktoré sa zaoberajú problematikou „Next Generation of Aviation Professionals“. Prináša to nové poznatky a osvedčené postupy od iných partnerov a odborníkov v danej oblasti a umožňuje neustále zlepšovanie procesov náboru a školení.

Miera neúspešnosti absolvovania výcviku v rokoch 2020-2022 bola 47 %. Za účelom zvýšenia úspešnosti LPS SR zorganizovala pre OJTI doplnkové vzdelávanie (6 dní školenia) a zaviedla výberové konanie na OJTI, ktoré sa v minulosti nevyužívalo.

96
97
98

ODDIEL 3.4: NÁKLADOVÁ EFEKTÍVNOSŤ KPA

3.4 - Ciele nákladovej efektívnosti

3.4.1 – Nákladová efektívnosť KPI č. 1: Stanovené jednotkové náklady (DUC) pre traťové ANS

Traťová zóna spoplatnenia #x

- a) RP4 ciele výkonnosti nákladovej efektívnosti
- b) Informácie o východiskových hodnotách pre stanovené náklady a stanovené jednotkové náklady
- c) Podrobné odôvodnenia úprav východiskových hodnôt
- d) Zdôvodnenie súladu miestnych výkonnostných cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti s cieľmi celej Únie
- e) Ak sa zistí odchýlka od cieľov výkonnosti celej Únie, uveďte, či NSA považuje tieto odchýlky za potrebné a primerané
- f) Hlavné opatrenia zavedené na dosiahnutie cieľov stanovených jednotkových nákladov (DUC) pre traťové ANS
- g) Overenie zo strany NSA

3.4.2 – Nákladová efektívnosť KPI č. 2: Stanovené jednotkové náklady (DUC) pre terminálne ANS

Terminálna zóna spoplatnenia #x

- a) RP4 ciele výkonnosti nákladovej efektívnosti
- b) Informácie o východiskových hodnotách pre stanovené náklady a stanovené jednotkové náklady
- c) Podrobné odôvodnenia úprav východiskových hodnôt
- d) zdôvodnenie cieľov miestnej výkonnosti nákladovej efektívnosti pre terminálnu zónu vrátane príspevku k zlepšeniu
- e) Hlavné opatrenia zavedené na dosiahnutie cieľov stanovených jednotkových nákladov (DUC) pre terminálne ANS
- f) Overenie zo strany NSA

3.4.3 - Rozdelenie nákladov ATSP/CNSP

ATSP/CNSP #x

- a) Súhrn poskytovaných služieb
- b) Rozdelenie nákladov podľa segmentov
- c) Rozdelenie nákladov súvisiacich s poskytovaním približovacích služieb
- d) Popis ostatných služieb a činností mimo rámca plánu výkonnosti a ich financovania
- e) Zmeny v metodike rozdeľovania nákladov
- f) Overenie zo strany NSA

3.4.4 - Rozdelenie nákladov METSP

METSP #x

- a) Súhrn poskytovaných služieb
- b) Rozdelenie nákladov podľa segmentov
- c) Rozdelenie určených meteorologických nákladov medzi priame a hlavné náklady a rozdelenie medzi traťové a terminálové služby
- d) Meteorologické priame náklady a rozdelenie medzi spoplatňovacie zóny
- e) Hlavné meteorologické náklady a rozdelenie medzi spoplatňovacie zóny
- f) Zmeny v metodike rozdeľovania nákladov
- g) Overenie zo strany NSA

3.4.5 - Rozdelenie nákladov NSA

- a) Náklady na dohľad
- b) Náklady na pátranie a záchranu (ak sa vykazujú ako súčasť nákladov NSA)
- c) Zmeny v metodike rozdeľovania nákladov
- d) Overenie zo strany NSA

3.4.6 - Stanovené predpoklady nákladov

ANSP #x

- 3.4.6.1 - Prevádzkové náklady
- 3.4.6.2 - Kapitálové náklady
- 3.4.6.3 - Náklady na VFR lety oslobodené od odplát
- 3.4.6.4 - Overenie NSA

3.4.7 - Dôchodkové predpoklady

- 3.4.7.1 Celkové náklady na dôchodky
- 3.4.7.2 Predpoklady pre „štátny“ dôchodkový systém
- 3.4.7.3 Predpoklady pre zamestnanecký dôchodkový systém s „definovanými príspevkami“.
- 3.4.7.4 Predpoklady pre zamestnanecký dôchodkový systém "definované dávky".

3.4.8 - Predpoklady úrokových sadzieb pre pôžičky na financovanie poskytovania leteckých navigačných služieb

3.4.9 - Dodatočné stanovené náklady súvisiace s opatreniami potrebnými na dosiahnutie cieľových kapacít na trati

- a) Celkový opis opatrení potrebných na dosiahnutie cieľových kapacít na trati pre RP4, ktoré spôsobujú dodatočné náklady
- b) Podrobné informácie o dodatočných nákladoch na opatrenia potrebné na dosiahnutie kapacitných cieľov pre RP4
- c) Podrobné informácie o dodatočných nákladoch na opatrenia potrebné na dosiahnutie kapacitných cieľov pre RP4 podľa povahy zo strany ANSP
- d) Preukázanie, že odchýlka od cieľov pre celú Úniu je spôsobená výlučne dodatočnými stanovenými nákladmi súvisiacimi s opatreniami potrebnými na dosiahnutie výkonnostných cieľov v kapacite

3.4.10 - Náklady na reštrukturalizáciu

3.4.10.1 Náklady na reštrukturalizáciu z predchádzajúcich referenčných období, ktoré sa majú uhradiť v RP4

3.4.10.2 Náklady na reštrukturalizáciu plánované na RP4

Relevantné prílohy k tomuto oddielu

PRÍLOHA A. TABUĽKY A DODATOČNÉ INFORMÁCIE (TRAŤ)

PRÍLOHA B. TABUĽKY A DODATOČNÉ INFORMÁCIE (TERMINÁL)

PRÍLOHA F. VÝCHODISKOVÉ HODNOTY (NÁKLADOVÁ EFEKTÍVNOSŤ)

PRÍLOHA H. REŠTRUKTURALIZAČNÉ OPATRENIA A NÁKLADY

PRÍLOHA M. ROZDELENIE NÁKLADOV

PRÍLOHA R. ODÔVODNENIE PRE MIESTNE CIELE NÁKLADOVEJ EFEKTÍVNOSTI

PRÍLOHA U. OVERENIE SÚLADU NÁKLADOVEJ ZÁKLADNE ZO STRANY NSA

3.4 - Ciele nákladovej efektívnosti

3.4.1 – Nákladová efektívnosťKPI č. 1: Stanovené jednotkové náklady (DUC) pre traťové ANS

Traťová zóna spoplatnenia#1 - Slovakia

a) RP4 výkonnostné ciele nákladovej efektívnosti

Traťová zóna spoplatnenia Názov CZ	chodiskový stav 2019 B	chodiskový stav 2024 B	Ciele nákladovej efektívnosti RP4 (stanovené na roky 2025 – 2029)					2029D vs. 2019B (CAGR)	2029D vs. 2024B (CAGR)
	2019 B	2024 B	2025 D	2026 D	2027 D	2028 D	2029 D		
Celkové traťové náklady v nominálnych hodnotách (v národnej mene)	63 734 085	75 991 688	90 099 428	95 589 106	100 207 880	103 903 730	107 401 632	6,0%	7,2%
Celkové traťové náklady v reálnych hodnotách (v národnej mene v cenách 2022)¹	72 782 422	67 615 447	77 822 746	81 196 271	83 962 091	85 820 384	87 284 775	2,0%	5,2%
Celkové traťové náklady v reálnom vyjadrení (v EUR 2022) ¹	72 782 422	67 615 447	77 822 746	81 196 271	83 962 091	85 820 384	87 284 775	2,0%	5,2%
Medziročná variácia				4,3%	3,4%	2,2%	1,7%		
Celková traťová servisná jednotka (TSU)	1 295 094	1 210 000	1 283 000	1 349 000	1 410 000	1 475 000	1 534 000	1,9%	4,9%
Medziročná variácia				5,1%	4,5%	4,6%	4,0%		
Skutočné jednotkové traťové náklady (v národnej mene v cenách roku 2022)	56,20	55,88	60,66	60,19	59,55	58,18	56,90	0,1%	0,4%
Skutočné jednotkové traťové náklady (v EUR 2022) ¹	56,20	55,88	60,66	60,19	59,55	58,18	56,90	0,1%	0,4%
Medziročná variácia				-0,8%	-1,1%	-2,3%	-2,2%		

Národná mena	eur
¹ Priemerný výmenný kurz 2022 (1 EUR=)	1,00
Predpovedaný index inflácie 2024 – základ 100 v roku 2022	115,04

b) Informácie o východiskových hodnotách pre stanovené náklady a stanovené jednotkové náklady

Traťová zóna spoplatnenia Názov CZ	chodiskový stav 2019 B	chodiskový stav 2024 B	Skutočnosti 2019 A	Skutočnosti 2024 F	Základný stav úpravy	Základný stav úpravy
	2019 B	2024 B	2019 A	2024 F		
Celkové traťové náklady v nominálnom vyjadrení (v národnej mene)	63 734 085	75 991 688	63 734 085	75 991 688		
Celkové traťové náklady v reálnych hodnotách (v národnej mene v cenách 2022)¹	72 782 422	67 615 447	72 782 422	67 615 447		
Celkové traťové náklady v reálnom vyjadrení (v EUR 2022) ¹	72 782 422	67 615 447	72 782 422	67 615 447		
Celková traťová servisná jednotka (TSU)	1 295 094	1 210 000	1 291 606	1 210 000	3 487	

c) Podrobné odôvodnenia úprav východiskových hodnôt

c.1) Úpravy východiskovej hodnoty z roku 2019 o stanovené náklady		Počet úprav	0
Celkové úpravy východiskovej hodnoty z roku 2019 pre stanovené náklady	Náklady nominálne NC	Skutočné náklady NN	Náklady 2022 EUR
	-	-	-

c.2) Úpravy servisných jednotiek 2019

	Skutočné servisné jednotky (M2)	Koeficient M2/M3	Zdroj	Skutočné servisné jednotky (M3)	Úprava servisných jednotiek
Vplyv prechodu na skutočnú leteckú trasu	1 291 606	0,27%	Other	1 295 094	3 487

Ďalšia úprava servisných jednotiek 2019	Nie
---	-----

Celkové úpravy servisných jednotiek na rok 2019	3 487
---	-------

c.3) Úpravy základnej hodnoty z roku 2024 pre stanovené náklady	Počet úprav	0
---	-------------	---

c.4) Úpravy servisných jednotiek na rok 2024

Iná úprava pre servisné jednotky 2024	Áno
Zosúladenie so STATFOR High Forecast z februára 2024	Servisné jednotky
Popis a zdôvodnenie úpravy	
Zosúladenie so STATFOR High Forecast z februára 2024	

d) Zdôvodnenie súladu miestnych traťových cieľov nákladovej efektívnosti s cieľmi celej Únie

Odchýlenie sa od miestnych cieľov traťovej nákladovej efektívnosti je čiastočne spôsobené dodatočnými kapacitnými opatreniami – pozri časť 3.4.9.

** V prípade potreby si pozrite prílohu R.*

e) Ak sa zistí odchýlka od výkonnostných cieľov pre celú Úniu, uveďte, či NSA považuje tieto odchýlky za potrebné a primerané podľa:

Dodatočné náklady na opatrenia potrebné na dosiahnutie kapacitných cieľov pre RP4	Áno	Podrobne uvedené v časti 3.4.9 plánu výkonnosti
Náklady na reštrukturalizáciu plánované na RP4	Nie	

f) Hlavné opatrenia zavedené na dosiahnutie cieľov stanovených jednotkových nákladov (DUC) pre traťové ANS

** V prípade potreby si pozrite prílohu R.*

g) Overenie zo strany NSA

Potvrdenie NSA, že údaje a informácie uvedené v tejto časti boli overené v súlade s čl. 22 ods. 7 IR 2019/317	Kliknutím vyberte
---	-------------------

3.4.3 - Rozdelenie nákladov ATSP/CNSP - LPS

Doplňujúce informácie môžu byť uvedené v PRÍLOHE M

a) Súhrn poskytovaných služieb

Poskytovanie leteckých navigačných služieb		Popis služieb poskytovaných dotknutým subjektom
ATS/ATM	Áno	
Komunikácia	Áno	
Navigácia	Áno	
Prehľad	Áno	
Pátranie a záchrana	Áno	
Letecké informácie	Áno	
Meteorologické služby	Nie	
Služby pre OAT	Nie	
Cezhraničné ATS	liknutím vybert	

Opis metodiky použitej prerozdelenia nákladov na zariadenia alebo služby medzi rôzne letecké navigačné služby na základe zoznamu zariadení a služieb uvedených v ICAO Regional Air Navigation Plan European Region (dokument 7754) v platnom znení a opis metodiky použitej na pridelovanie tieto náklady medzi rôznymi zónami spoplatnenia.

Náklady sa vo všeobecnosti alokujú priamo v účtovnom systéme ANSP podľa pravidiel stanovených internou smernicou spoločnosti. Pravidlá alokácie sú v súlade so zásadami stanovenými nariadením EÚ a alokácia nákladov ako celok je predmetom samostatného auditu, ktorý každoročne vykonáva nezávislý auditor. Alokácia nákladov je v zásade založená na niekoľkých súboroch špecifických kódov použitých v rámci účtovného zápisu súvisiacich s konkrétnymi nákladmi a na niekoľkých alokačných pomeroch na základe konkrétnych dosiahnutých výsledkov (ako sú lety riadené IFR, hodiny riadené ATCO, kontrolované vzdialenosti atď.). Čo sa týka rozdelenia nákladov medzi rôzne letecké navigačné služby, osoba, ktorá zodpovedá za konkrétne náklady, pridelí kód zodpovedajúci danej službe pred zapísaním nákladov do účtovného systému.

b) Alokácia nákladov podľa segmentov

Náklady ANSP podľa segmentov (v nominálnom vyjadrení v 000 národnej mene)	2025	2026	2027	2028	2029
Stanovené náklady na traťové zóny spoplatnenia v rozsahu plánu výkonnosti	83 781	89 150	93 527	96 957	100 335
Stanovené náklady na terminálne zóny spoplatnenia v rozsahu plánu výkonnosti	0	0	0	0	0
Predpokladané náklady na terminálové služby na letiskách mimo rozsahu plánu výkonnosti	8 553	9 551	10 306	10 840	13 697

Opis kritérií používaných na rozdelenie nákladov medzi terminálne a traťové služby v súlade s článkom 22 ods. 5, a to aj na letiskách mimo rozsahu plánu výkonnosti

Náklady sa alokujú medzi terminálové a traťové služby priamo v účtovnom systéme ANSP podľa pravidiel stanovených internou smernicou spoločnosti. V závislosti od „typu služby“ (traťová, terminálna, traťová & terminálna, obchodná) je konkrétnemu nákladu priradený špecifický kód, ktorý je potom súčasťou účtovného zápisu. Náklady súvisiace s traťovými a terminálnymi službami sa ďalej pridelujú v troch krokoch – existujú špecifické pomery pridelovania založené na riadených letoch IFR (pridelenie služieb ACC vs APP/TWR), riadených hodinách ATCO (pridelovanie služieb APP vs TWR) a riadených vzdialenosti. (pravidlo 20 km). Alokačné pomery sa každoročne prehodnocujú.

c) Alokácia nákladov súvisiacich s poskytovaním približovacích služieb

Alokácia nákladov súvisiacich s približovacími službami (v nominálnych hodnotách v tis. národnej mene)	2025	2026	2027	2028	2029
Celkové stanovené náklady na približovacie služby					
Stanovené náklady na približovacie služby pridelené traťovej zóne spoplatnenia					
Stanovené náklady na približovacie služby pridelené terminálnej zóne spoplatnenia (zónam) v rámci plánu výkonnosti	0	0	0	0	0

Opis metodiky použitej na stanovenie nákladov na priblíženie a ich priradenie medzi traťové a terminálne služby vrátane vzdialenosti od príslušného letiska (letísk) použitej na priradenie nákladov na priblíženie a opis prevádzkových požiadaviek, na základe ktorých bola táto vzdialenosť definovaná

Náklady APP sa rozdeľujú medzi trať a terminál na základe špecifického pomeru vyplývajúceho z porovnania dĺžky štandardných IFR priletov/priblížení vo vzťahu k vzdialenosti od dotykovej zóny (nad 20 km) a štandardných IFR odletov vo vzťahu k vzdialenosti od konca prístavacej dráhy na odlet (nad vs do 20 km). Na tento účel sa analyzujú PBN STAR/priblíženia a PBN SID pre každé letisko samostatne.

d) Popis ostatných služieb a činností mimo rámca plánu výkonnosti a ich financovania

Na základe opisu služieb poskytovaných podľa bodu a) vyššie opíšte povahu činností mimo rozsahu plánu výkonnosti, súvisiace náklady a zavedené opatrenia na ich financovanie, ako aj metodiku, ktorú NSA používa na zabezpečenie že tieto sumy sú vylúčené z nákladových základov účtovaných užívateľovi vzdušného priestoru

Terminál ANS na letiskách (mimo rozsahu plánu výkonnosti)	Áno
Ak áno, opíšte charakter poskytovaných služieb a geografického rozsahu	
Terminál ANS na letiskách Bratislava/MR Štefánik, Košice, Poprad-Tatry, Piešťany, Žilina	
Ak áno, popíšte opatrenia na financovanie poskytovaných služieb	
Súvisiace náklady sú financované prostredníctvom terminálnych poplatkov vybraných ANSP, zásady stanovenia nákladovej základne sú v súlade s právnymi predpismi	
Služby pre OAT	Nie

60	Iné ANS	Áno
61	Ak áno, opis charakteru poskytovaných služieb a geografického rozsahu	
62	FCS (Európsky región), IFPDS (Slovensko)	
63	Ak áno, popis opatrení na financovanie poskytovaných služieb	
64	Súvisiace náklady sú financované na základe obchodnej zmluvy s konkrétnym zákazníkom.	
65		
66	Bez ANS	Áno
67	Ak áno, opis povahy vykonávaných činností (produktov a/alebo služieb) a príslušných trhov/zákazníkov	
68	Prenájom priestorov a vybavenia (MO), poskytovanie údajov (susedným ANSP)	
69		
70	e) Zmeny v metodike rozdeľovania nákladov	
71		
72	Došlo k zmenám v kritériách rozdelenia nákladov v porovnaní s predchádzajúcim referenčným obdobím? Ak áno, uveďte popis a zdôvodnenie zmien a vplyvu (vplyvov) na stanovené náklady a/alebo základ.	Nie
73		
74		
75		
76		
77	f) Overenie zo strany NSA	
78		
79	Potvrdenie NSA, že údaje a informácie uvedené v tejto časti boli overené v súlade s čl. 22 ods. 7 IR 2019/317	Vyberte
80		

3.4.4 - Rozdelenie nákladov METSP - SHMU

Doplňujúce informácie môžu byť uvedené v PRÍLOHE M

a) Súhrn poskytovaných služieb

Opis služieb poskytovaných poskytovateľom meteorologických služieb, geografický rozsah a rôzni používatelia, pre ktorých sú služby poskytované

SHMU je certifikovaný Dopravným úradom Slovenskej republiky ako poskytovateľ leteckých navigačných služieb v súlade s Nariadením (EÚ) 2017/373 (č. 2020-SHMU/01). SHMU je dezinovovaný na poskytovanie leteckej MET služby Ministerstvom dopravy a výstavby SR (č. 06657/2021/SCLVD/04731). Leteckú službu MET zabezpečuje samostatný organizačný útvar SHMÚ - oddelenie leteckej meteorologickej služby (AMS). V Slovenskej republike je zriadená iba jedna traťová zóna spoplatnenia. Zahŕňa traťové letecké navigačné služby poskytované v rámci FIR Bratislava. AMS poskytuje pre FIR Bratislava nasledovné služby:

- Letecké MET merania a pozorovania na 5 medzinárodných letiskách
- Letecké MET predpovede a výstrahy
- Poskytovanie leteckej MET dokumentácie a meteorologický briefing

Služby sú poskytované pre užívateľov:

- Leteckí užívatelia:
 - Užívatelia traťovej zóny,
 - užívatelia termnálnej zóny,
 - prevádzkovatelia letísk,
- neleteckí užívatelia:
 - organizačné zložky SHMÚ,
 - Ministerstvo obrany SR.

b) Rozdelenie nákladov podľa segmentov

Meteorologické náklady ANS (priame + základné) podľa segmentov (v nominálnom vyjadrení v tis. národnej mene)	2025	2026	2027	2028	2029
Stanovené náklady pre traťové zóny spoplatnenia v rozsahu plánu výkonnosti	4 430	4 468	4 621	4 794	4 818
Stanovené náklady pre terminálne zóny spoplatnenia v rozsahu plánu výkonnosti	0	0	0	0	0
Predpokladané náklady na terminálne služby na letiskách mimo rozsahu plánu výkonnosti	2 278	2 193	2 274	2 358	2 352

c) Rozdelenie určených meteorologických nákladov medzi priame a základné náklady a rozdelenie medzi traťové a terminálne služby

Opis meteorologických nákladov a metodiky rozdelenia týchto nákladov medzi priame náklady a náklady na podporu meteorologických zariadení a služieb, ktoré tiež slúžia meteorologickým požiadavkám vo všeobecnosti („základné náklady MET“)

Rozdelenie stanovených meteorologických nákladov medzi priame náklady a základné náklady je založené na metóde publikovanej ICAO Doc. 9161. Rozdelenie nákladov medzi traťové a terminálne služby sa riadi metodikou dokumentu ICAO Doc. 9161 a ďalej metodikou opísanou vo WMO č. 904 (Príloha I a II).

d) Meteorologické priame náklady a rozdelenie medzi zóny spoplatnenia

Celkové určené priame meteorologické náklady alokované zónam spoplatnenia v rámci plánu výkonnosti (v nominálnych hodnotách v '000 národnej mene)	2025	2026	2027	2028	2029
Traťová zóna spoplatnenia 1 Slovensko	3 399	3 349	3 442	3 549	3 474
Celkové predpokladané náklady pre príslušný subjekt	3 399	3 349	3 442	3 549	3 474

Opis položiek zahrnutých v meteorologických priamych nákladoch a metodike použitej na rozdelenie týchto nákladov v rámci plánu výkonnosti, ako aj medzi zónami spoplatnenia.

Priame náklady sa stanovujú priamo na základe výsledkov analytického účtovného systému, kde sú tieto (priame) náklady spravodlivo priradené k jednotlivým pracovným útvarom leteckých služieb MET, priamo tam, kde vznikli.

e) Základné meteorologické náklady a rozdelenie medzi zóny spoplatnenia

Celkové stanovené základné meteorologické náklady pridelené zónam spoplatnenia v rámci plánu výkonnosti (v nominálnych hodnotách v '000 národnej mene)	2025	2026	2027	2028	2029
Traťová zóna spoplatnenia Slovensko	1 032	1 119	1 179	1 245	1 344
Celkové predpokladané náklady pre príslušný subjekt	1 032	1 119	1 179	1 245	1 344

Opis položiek zahrnutých v základných nákladoch na meteorológiu a metodika použitá na priradenie týchto nákladov civilnému letectvu vrátane podielu základných nákladov na meteorológiu zahrnutých do rozsahu plánu v porovnaní s celkovými nákladmi, ktoré účtovnej jednotke vznikli, ako aj v rámci zóny spoplatnenia.

Základné náklady predstavujú vypočítaný podiel nákladov na podporné zariadenia a služby (neslúžia v plnej miere poskytovaní leteckých služieb) napr. prevádzkovanie počítačového modelu, ktorý poskytuje numerické predpovede počasia, povrchové pozorovania a pozorovania vo vzduchu, systémy spracovania dát a prepájania správ, ktoré zabezpečujú iné špecializované organizačné zložky SHMÚ. Podiel jednotlivých základných služieb sa vypočítava kombináciou metód s ohľadom na odhadovaný pomer k leteckému a neleteckému použitiu dodávaných produktov alebo použitých zariadení, alebo úmerne k počtu personálu pracujúceho na leteckých a neleteckých meteorologických službách.

f) Zmeny v metodike rozdeľovania nákladov

78	Došlo k zmenám v kritériách rozdelenia nákladov v porovnaní s predchádzajúcim referenčným obdobím? Ak áno, uveďte popis a zdôvodnenie zmien a vplyvu (vplyvov) na stanovené náklady a/alebo základ.	Nie
79		
80		
81		
82		
83	g) Overenie zo strany NSA	
84		
85	Potvrdenie NSA, že údaje a informácie uvedené v tejto časti boli overené v súlade s čl. 22 ods. 7 IR 2019/317	Vyberte
86		

3.4.5 - Rozdelenie nákladov - NSA

Doplňujúce informácie môžu byť uvedené v PRÍLOHE M

a) Náklady na dohľad

Opis činností dohľadu vykonávaných NSA, základné predpoklady použité na odhad súvisiacich určených nákladov a hlavné faktory vysvetľujúce odchýlky týchto
Dopravný úrad bol zriadený zákonom NR SR č. 402/2013 Z.z. o Úrade pre reguláciu elektronických komunikácií a poštových služieb a Dopravnom úrade
a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o dopravnom úrade) s účinnosťou od 1. januára 2014 ako orgán štátnej správy s celoslovenskou
pôsobnosťou pre oblasť dráh a dopravy na dráhach, civilného letectva a vnútrozemskej plavby. Dopravný úrad je rozpočtovou organizáciou napojenou

Opis metodiky použitej na rozdelenie nákladov na dohľad NSA medzi traťové a terminálové, ako aj medzi rôznymi zónami spoplatňovania

Alokácia určených nákladov NSA je založená na metóde EUROCONTROL – Zásady pre stanovenie nákladovej základne pre poplatky za traťové
zariadenia a výpočet jednotkových sadzieb a VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2019/317. Požiadavka na zamestnancov NSA zohľadňuje úsilie
potrebné pre existujúcich zamestnancov (FTE 9). Ostatní zamestnanci tvoria podporu pre NSA. NSA spolu s podporným personálom tvorí spolu 27 ľudí

b) Náklady na pátranie a záchranu (ak sa vykazujú ako súčasť nákladov NSA)

Opis a základné predpoklady nákladov na pátranie a záchranu a hlavné faktory vysvetľujúce odchýlky počas referenčného obdobia

Celkové náklady na pátranie a záchranu pre subjekt poskytujúci pátracie a záchranné služby (v nominálnom vyjadrení v tis. národnej mene)	2025	2026	2027	2028	2029
Stanovené náklady na traťovú zónu spoplatnenia v rozsahu plánu výkonnosti					
Stanovené náklady na terminálne zóny spoplatnenia v rozsahu plánu výkonnosti					
Predpokladané náklady na pátranie a záchranu mimo rozsahu plánu výkonnosti					

Opis metodiky použitej na pridelenie nákladov na pátranie a záchranu civilnému letectvu a v rozsahu plánu výkonnosti vrátane podielu nákladov na pátranie a
záchranu zahrnutých do rozsahu plánu v porovnaní s celkovými nákladmi na pátranie a záchranu, ktoré účtovnej jednotke vznikli

Opis metodiky používanej na pridelovanie nákladov na pátranie a záchranu civilnému letectvu medzi traťou a terminálom, ako aj medzi rôznymi zónami
spoplatňovania

c) Zmeny v metodike rozdeľovania nákladov

Došlo k zmenám v kritériách rozdelenia nákladov v porovnaní s predchádzajúcim referenčným obdobím? Ak áno, uveďte popis a zdôvodnenie zmien a
vplyvu (vplyvov) na stanovené náklady a/alebo základ.

Vyberte

d) Overenie zo strany NSA

Potvrdenie NSA, že údaje a informácie uvedené v tomto oddiele sú v súlade s požiadavkami článku 15 ods. 2 nariadenia (ES) č. 550/2004 a IR 2019/317.

Vyberte

3.4.6 - Predpoklady stanovených nákladov

3.4.6.1 - Prevádzkové náklady

a) Personálne náklady

Počet vstupov	9
---------------	---

#	Položky mzdových nákladov (v nominálnom vyjadrení v tis. národnej	Popis každej položky	zóny spoplatnenia	Skutočné	Predpoveď	Odhad				
				2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
1	Základný plat		Trafová zóna spoplatnenia	13 095	14 611	17 463	18 305	19 019	19 622	20 372
			Terminálna zóna spoplatnenia	0	0	0	0	0	0	0
2	Mzdové príspevky		Trafová zóna spoplatnenia	7 414	8 272	8 973	9 349	9 714	10 033	10 474
			Terminálna zóna spoplatnenia	0	0	0	0	0	0	0
3	Náhrady miezd		Trafová zóna spoplatnenia	4 558	5 085	6 003	6 273	6 511	6 715	6 970
			Terminálna zóna spoplatnenia	0	0	0	0	0	0	0
4	Bonusy		Trafová zóna spoplatnenia	5 771	6 439	7 642	8 030	8 351	8 613	8 947
			Terminálna zóna spoplatnenia	0	0	0	0	0	0	0
5	Ostatné zložky mzdy		Trafová zóna spoplatnenia	389	434	616	631	643	656	669
			Terminálna zóna spoplatnenia	0	0	0	0	0	0	0
6	Odmeňovanie členov predstavenstva		Trafová zóna spoplatnenia	140	163	225	231	235	240	245
			Terminálna zóna spoplatnenia	0	0	0	0	0	0	0
7	Zákonné sociálne poistenie		Trafová zóna spoplatnenia	9 941	11 871	13 781	14 626	15 345	16 000	16 726
			Terminálna zóna spoplatnenia	0	0	0	0	0	0	0
8	Ostatné sociálne poistenie		Trafová zóna spoplatnenia	1 803	2 223	2 437	2 550	2 649	2 733	2 841
			Terminálna zóna spoplatnenia	0	0	0	0	0	0	0
9	Právne sociálne výdavky		Trafová zóna spoplatnenia	2 063	2 616	525	538	549	560	571
			Terminálna zóna spoplatnenia	0	0	0	0	0	0	0
Celkové náklady na zamestnancov			Trafová zóna spoplatnenia	45 172	51 714	57 665	60 534	63 016	65 171	67 813
			Terminálna zóna spoplatnenia	0	0	0	0	0	0	0
Účtovné rezervy zahrnuté do celkových nákladov na zamestnancov			Trafová zóna spoplatnenia	0	0	0	0	0	0	0
			Terminálna zóna	0	0	0	0	0	0	0

Predpoklady, z ktorých vychádzajú určené dôchodkové náklady a očakávaný vývoj počas referenčného obdobia 4 (hlavných ANSP nájdete v tabuľke 3.4.7)		Trafové zóny spoplatnenia	6 269	7 586	8 533	9 069	9 524	9 925	10 396
		Terminálna zóna spoplatnenia	0	0	0	0	0	0	0

Opis hlavných faktorov vysvetľujúcich plánované zmeny nákladov na zamestnancov počas referenčného obdobia

b) Ostatné prevádzkové náklady

Počet vstupov 9

#	Položky ostatných prevádzkových nákladov (v nominálnom vyjadrení v tis. národnej mene)	Popis každej položky	zóny spoplatnenia	Skutočné	Predpoveď	Odhad				
				2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
1	Spotrebný materiál		Trafové zóny spoplatnenia	495	503	714	767	780	825	861
			Terminálna zóna spoplatnenia	0	0	0	0	0	0	0
2	Spotreba energie		Trafové zóny spoplatnenia	999	1 017	1 442	1 527	1 606	1 688	1 772
			Terminálna zóna spoplatnenia	0	0	0	0	0	0	0
3	Oprava a údržba		Trafové zóny spoplatnenia	1 002	1 019	1 446	1 540	1 630	1 722	1 818
			Terminálna zóna spoplatnenia	0	0	0	0	0	0	0
4	Cestovné výdavky		Trafové zóny spoplatnenia	242	246	349	383	400	418	455
			Terminálna zóna spoplatnenia	0	0	0	0	0	0	0
5	Ostatné služby		Trafové zóny spoplatnenia	3 388	3 447	4 889	5 100	5 354	5 448	5 643
			Terminálna zóna spoplatnenia	0	0	0	0	0	0	0
6	Výdavky na školenia a iné zamestnanie		Trafové zóny spoplatnenia	1 482	1 508	2 139	2 065	2 174	2 222	2 349
			Terminálna zóna spoplatnenia	0	0	0	0	0	0	0
7	Ostatné prevádzkové náklady		Trafové zóny spoplatnenia	1 347	1 370	1 944	1 947	1 950	1 951	1 953
			Terminálna zóna spoplatnenia	0	0	0	0	0	0	0
8	Ostatné finančné výdavky		Trafové zóny spoplatnenia	203	207	294	279	269	269	269
			Terminálna zóna spoplatnenia	0	0	0	0	0	0	0

74	9	Iné	dane, poplatky	Trafová zóna spoplatnenia	155	157	223	227	232	256	260
75				Terminálna zóna spoplatnenia	0	0	0	0	0	0	0
88	Ostatné prevádzkové náklady spolu			Trafová zóna spoplatnenia	9 313	9 475	13 438	13 834	14 394	14 800	15 378
89				Terminálna zóna spoplatnenia	0	0	0	0	0	0	0
90											
91	Účtovné rezervy zahrnuté v celkových			Trafová zóna spoplatnenia	0	0	0	0	0	0	0
92	ostatných prevádzkových nákladoch			Terminálna zóna	0	0	0	0	0	0	0
93											
94	Náklady na služby pozemnej komunikácie			Trafová zóna spoplatnenia							
95				Terminálna zóna							
96	Náklady na komunikačné služby vzduch-zem			Trafová zóna spoplatnenia							
97	cez pozemné spojenie			Terminálna zóna							
98	Náklady na komunikačné služby vzduch-zem			Trafová zóna spoplatnenia							
99	prostredníctvom satelitného spojenia			Terminálna zóna							
100											
101	Opis hlavných faktorov vysvetľujúcich plánované zmeny ostatných prevádzkových nákladov počas referenčného obdobia										
102											
103											
104											
105											
106	c) Mimoriadne položky		Počet vstupov	0							
107											
143	Účtovné rezervy zahrnuté v mimoriadnych			Trafová zóna spoplatnenia							
144	položkách spolu			Terminálna zóna							
145											
146	Opis hlavných faktorov vysvetľujúcich plánované zmeny iných mimoriadných položiek počas referenčného obdobia										
147											
148											
149											
150											
151	d) Účtovné rezervy		Počet vstupov	0							
152											
153	#	Zoznam rezerv zahrnutých v určených	Popis každej položky	Zóny spoplatnenia	Hodnota	Predpoveď	Odhad				
200	a) Náklady na odpisy										
201											
202	Metóda prijatá na výpočet nákladov na odpisy (bod 1.3 tabuľky 1):									Vyberte	
203	Ak sa použije účtovanie bežných nákladov, v prílohe E sa musia uviesť ekvivalentné údaje z účtovania historických nákladov, aby sa umožnilo porovnanie										
204											
205	b) Kapitálové náklady										
206											
207	Opis predpokladov použitých na výpočet kapitálových nákladov (bod 1.4 tabuľky 1) vrátane zloženia základu aktív, návratnosti vlastného kapitálu, priemerného úroku z dlhov a podielov na financovaní základne aktív prostredníctvom dlhu a vlastného imania										

208

209

210

211

212

213

214

215

216

217

218

219

220

221

222

223

224

225

226

227

228

229

230

231

232

233

234

<

3.4.6 - Predpoklady stanovených nákladov - SHMU

3.4.6.1 - Prevádzkové náklady

a) Personálne náklady

Počet vstupov	4
---------------	---

#	Stavebné bloky mzdových nákladov (v nominálnom vyjadrení v tis. národnej	Popis každej položky	Zóny spoplatnenia	Skutočné	Predpoveď	Odhad				
				2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
1		Platy a mzdy	Trafová zóna spoplatnenia	847	999	1341	1607	1636	1658	1676
			Terminálna zóna spoplatnenia							
2		Náklady na dôchodok	Trafová zóna spoplatnenia	125	147	197	237	241	244	247
			Terminálna zóna spoplatnenia							
3		Ostatné zamestnanecké benefity	Trafová zóna spoplatnenia	46	56	69	86	79	79	77
			Terminálna zóna spoplatnenia							
4		Platby sociálneho zabezpečenia	Trafová zóna spoplatnenia	173	222	298	357	363	368	372
			Terminálna zóna spoplatnenia							
Celkové náklady na zamestnancov			Trafová zóna spoplatnenia	1 191	1 424	1 905	2 287	2 319	2 349	2 372
			Terminálna zóna spoplatnenia	0	0	0	0	0	0	0
Účtovné rezervy zahrnuté do celkových nákladov na zamestnancov			Trafová zóna spoplatnenia							
			Terminálna zóna							
Predpoklady, z ktorých vychádzajú určené dôchodkové náklady a očakávaný vývoj počas referenčného obdobia 4 (hlavných ANSP nájdete v tabuľke 3.4.7)			Trafová zóna spoplatnenia							
			Terminálna zóna spoplatnenia							

Opis hlavných faktorov vysvetľujúcich plánované zmeny nákladov na zamestnancov počas referenčného obdobia

Zvýšená komplexnosť a náročnosť požiadaviek predpisov spolu s neustálou snahou o zvyšovanie kvality poskytovaných služieb viedli k plánovanému náboru nových pozícií na pokrytie najmä organizačnej časti (ATM/ANS.OR) nariadenia (EÚ) 2017/373. Navyše akumulovaná inflácia z obdobia RP3 sa premietla do zvýšenia platov s cieľom kompenzovať nárast inflácie.

b) Ostatné prevádzkové náklady

Počet vstupov	4
---------------	---

#	Stavebné bloky ostatných prevádzkových nákladov (v nominálnom vyjadrení v tis. národnej mene)	Popis každej položky	Zóny spoplatnenia	Skutočné	Predpoveď	Odhad				
				2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029

58	1		Nájomné a náklady na energie	Traťová zóna spoplatnenia	45	61	82	81	82	84	85
59				Terminálna zóna spoplatnenia							
60	2		Údržba	Traťová zóna spoplatnenia	105	273	185	211	233	235	239
61				Terminálna zóna spoplatnenia							
62	3		Externé externé služby	Traťová zóna spoplatnenia	808	876	1103	1205	1262	1321	1418
63				Terminálna zóna spoplatnenia							
64	4		Ostatné prevádzkové náklady	Traťová zóna spoplatnenia	184	313	246	214	207	277	213
65				Terminálna zóna spoplatnenia							
88	Ostatné prevádzkové náklady spolu			Traťová zóna spoplatnenia	1 141	1 524	1 616	1 711	1 785	1 916	1 956
				Terminálna zóna spoplatnenia	0	0	0	0	0	0	0
89											
91	Účtovné rezervy zahrnuté v celkových			Traťová zóna spoplatnenia							
92	ostatných prevádzkových nákladoch			Terminálna zóna							
93											
94	Náklady na služby pozemnej komunikácie			Traťová zóna spoplatnenia							
95				Terminálna zóna							
96	Náklady na komunikačné služby vzduch-zem			Traťová zóna spoplatnenia							
97	cez pozemné spojenie			Terminálna zóna							
98	Náklady na komunikačné služby vzduch-zem			Traťová zóna spoplatnenia							
99	prostredníctvom satelitného spojenia			Terminálna zóna							
100											
101	Opis hlavných faktorov vysvetľujúcich plánované zmeny ostatných prevádzkových nákladov počas referenčného obdobia										
102	Počas referenčného obdobia nie sú žiadne významné odchýlky okrem nárastu inflácie.										
103											
104											
105											
106	c) Mimoriadne položky		Počet vstupov	1							
107											
108	#	Stavebnice mimoriadných položiek (v nominálnom vyjadrení v 000 národnej mene)	Popis zloženia každej položky	Zóny spoplatnenia	Skutočné	Predpoveď	Odhad				
109					2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
110	1		Rekonštrukcia meteorologických staníc	Traťová zóna spoplatnenia			593				
111				Terminálna zóna spoplatnenia							
140	Celkom mimoriadne položky			Traťová zóna spoplatnenia	0	0	593	0	0	0	0
141				Terminálna zóna spoplatnenia	0	0	0	0	0	0	0
142											
143	Účtovné rezervy zahrnuté v mimoriadnych			Traťová zóna spoplatnenia							
144	položkách spolu			Terminálna zóna							

Opis hlavných faktorov vysvetľujúcich plánované zmeny iných mimoriadných položiek počas referenčného obdobia

V priebehu roka 2025 plánujeme rekonštrukciu dvoch meracích staníc, ktoré sú v kritickom stave.

d) Účtovné rezervy

Počet vstupov

Kliknutím vyberte

#	Zoznam rezerv zahrnutých v určených nákladoch (v nominálnych hodnotách v '000 národnej mene)	Popis zloženia každej položky	Zóny spoplatnenia	Hodnota rezervy na konci roka 2023	Predpoveď	Odhad				
					2024	2025	2026	2027	2028	2029
Celkom mimoriadne položky			Traťová zóna spoplatnenia	0	0	0	0	0	0	0
			Terminálna zóna spoplatnenia	0	0	0	0	0	0	0

3.4.6.2 - Investičné náklady

a) Náklady na odpisy

Metóda prijatá na výpočet nákladov na odpisy (bod 1.3 tabuľky 1):

Historický

Ak sa použije účtovanie bežných nákladov, v prílohe E sa musia uviesť ekvivalentné údaje z účtovania historických nákladov, aby sa umožnilo porovnanie

b) Kapitálové náklady

Opis predpokladov použitých na výpočet kapitálových nákladov (bod 1.4 tabuľky 1) vrátane zloženia základu aktív, návratnosti vlastného kapitálu, priemerného úroku z dlhov a podielov na financovaní základne aktív prostredníctvom dlhu a vlastného imania

Náklady na kapitálové predpoklady

Popis každej položky

investičný majetok NBV

Opravné položky celkových aktív

Čistý obežný majetok

Náklady na kapitál %

Rentabilita vlastného kapitálu

Priemerný úrok z dlhov

Podiel financovania prostredníctvom vlastného

3.4.6.3 - Náklady na VFR lety oslobodené od odplát

Opis metodiky a predpokladov použitých na stanovenie nákladov na letové navigačné služby poskytované letom VFR, keď sa udeľujú výnimky pre lety VFR v súlade s článkom 31 ods. 3, článkom 31 ods.

3.4.6.4 - Overenie NSA

229	
230	Zistenia overenia súladu stanovených nákladov poskytovateľa letových navigačných služieb s požiadavkami článku 15 ods. 550/2004 a článku 22 vykonávacieho nariadenia 2019/317 a prípadne identifikácia opráv uplatnených na
231	základňu nákladov v dôsledku tohto overenia
232	
233	
234	

3.4.7 - Dôchodkové predpoklady

#ODKAZ!

3.4.7.1 Celkové náklady na dôchodky vrátane dôchodkových a pred dôchodkových schém (v nominálnom vyjadrení v tis. národnej mene)

Dôchodkové náklady na segment		2025D	2026D	2027D	2028D	2029D
Trafové		8 533	9 069	9 524	9 925	10 396
Terminálne		726	771	810	844	884
Iné aktivity		193	205	215	224	235
Celkové náklady na dôchodok		9 451	10 046	10 550	10 994	11 515

3.4.7.2 Predpoklady pre „štátny“ dôchodkový systém (v nominálnom vyjadrení v tis. národnej mene)

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

<Názov kategórie zamestnancov>	2025D	2026D	2027D	2028D	2029D
Celková mzda vyplácaná na dôchodok, na ktorú sa vzťahuje tento systém	45 078	47 073	49 000	50 552	52 538
Percentuálna sadzba príspevku zamestnávateľa do tohto systému	17	17	17	17	17
Celkové dôchodkové náklady v súvislosti s týmto systémom	6 752	7 221	7 615	7 966	8 368
Počet zamestnancov, na ktorých zamestnávateľ prispieva v tomto systéme	571	582	591	592	598

Opis príslušných vnútroštátnych predpisov o dôchodkovom zabezpečení a predpisov o dôchodkovom účtovníctve, na ktorých sú založené predpoklady, ako aj informácie o tom, či možno počas RP4 očakávať zmeny týchto predpisov

tejto položke sú zahrnuté dôchodkové príspevky súvisiace s tzv. I. a II. dôchodkového piliera, ktoré sú pre zamestnancov povinné zo zákona. Upravuje ich § 128 až § 147 zákona č. 461/2003 Z. z. o sociálnom poistení. Odvody platí zamestnávateľ určitým percentom k hrubej mzde podľa maximálneho odvodového vymeriavacieho základu definovaného ako daný počet (v súčasnosti 7) priemerných miezd v SR za dva predchádzajúce roky zverejnený Štatistickým úradom SR. Stanovené dôchodkové náklady boli vypočítané na každého zamestnanca (existujúce alebo predpokladané pracovné miesto) a na každý mesiac na základe predpokladanej mzdy a podľa legislatívy platnej v čase spracovania tohto Plánu výkonnosti.

Opis predpokladov, z ktorých vychádzajú výpočty nákladov na dôchodky, ktoré sú zahrnuté v určených nákladoch, osobitne pre dôchodkové systémy a schémy
Spôsob výpočtu a výška príspevkov sú dané legislatívou. Plánované sumy vychádzajú z plánu počtu zamestnancov a ich plánovaného platového ohodnotenia.

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

Spôsob výpočtu a výška príspevkov sú dané legislatívou. Z tohto hľadiska sú súvisiace náklady mimo kontroly ANSP. Plánované sumy vychádzajú z plánu počtu zamestnancov a ich plánovaného platového ohodnotenia. Vzhľadom na tieto parametre sa skutočné čísla môžu líšiť od plánu, pričom vplyv ANSP zostáva obmedzený.

3.4.7.3 Predpoklady pre zamestnanecký dôchodkový systém s „definovanými príspevkami“ (v nominálnom vyjadrení v tis. národnej mene)

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

<Názov kategórie zamestnancov>	2025D	2026D	2027D	2028D	2029D
Celková mzda vyplácaná na dôchodok, na ktorú sa vzťahuje tento systém	45 078	47 073	49 000	50 552	52 538
Percentuálna sadzba príspevku zamestnávateľa do tohto systému	6	6	6	6	6
Celkové dôchodkové náklady v súvislosti s týmto systémom	2 699	2 825	2 935	3 028	3 147
Počet zamestnancov, na ktorých zamestnávateľ prispieva v tomto systéme	571	582	591	592	598

Opis príslušných vnútroštátnych predpisov o dôchodkovom zabezpečení a predpisov o dôchodkovom účtovníctve, na ktorých sú založené predpoklady, ako aj informácie o tom, či možno počas RP4 očakávať zmeny týchto predpisov

Táto položka zahŕňa dôchodkové príspevky súvisiace s tzv. III. dôchodkového piliera, ktoré sú voľiteľné okrem zamestnancov v 3. rizikovej skupine (ATCO), ktorých účasť je povinná. Príspevky upravuje zákon č. 650/2004 Z. z. o doplnkovom dôchodkovom sporení. Na Slovensku sú štyri správckové spoločnosti a zamestnanci si môžu dobrovoľne vybrať jednu z nich. Túto možnosť využívajú všetci zamestnanci.

Opis predpokladov, z ktorých vychádzajú výpočty nákladov na dôchodky, ktoré sú zahrnuté v určených nákladoch, osobitne pre dôchodkové systémy a schémy
Spôsob výpočtu je daný legislatívou. Výška príspevku je stanovená kolektívnou zmluvou vo výške 6 % z hrubej mzdy zamestnanca. Plánované sumy vychádzajú z plánu počtu zamestnancov a ich plánovaného platového ohodnotenia.

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

Spôsob výpočtu a výška príspevkov sú dané legislatívou a kolektívnou zmluvou. Z tohto hľadiska sú súvisiace náklady kontrolovateľné ANSP len čiastočne. Plánované sumy vychádzajú z plánu počtu zamestnancov a ich plánovaného platového ohodnotenia. Vzhľadom na tieto parametre sa skutočné čísla môžu líšiť od plánu, pričom vplyv ANSP zostáva obmedzený.

3.4.7.4 Predpoklady pre zamestnanecký dôchodkový systém „definované dávky“ (v nominálnom vyjadrení v 000 000 národnej mene)

Existujú rôzne schémy definovaných dávok? Ak áno, koľko? Nie

3.4.8 - Predpoklady úrokových sadzieb pre pôžičky na financovanie poskytovania leteckých navigačných služieb

#ODKAZ!

Vyberte počet pôžičiek 1

Predpokladané úrokové sadzby pre pôžičky na financovanie poskytovania leteckých navigačných služieb (Sumy v nominálnych hodnotách v tis. národnej mene)

Pôžička #1	2025D	2026D	2027D	2028D	2029D
Popis	financovanie krátkodobých prevádzkových potrieb				
Zostávajúca rovnováha	4 500	-			
Úroková sadzba % Vyberte	3,98%	3,98%			
Výška úroku	169	9			
Ostatné pôžičky	2025D	2026D	2027D	2028D	2029D
Popis					
Zostávajúca rovnováha					
Priemerná vážená úroková sadzba %	-	-	-	-	-
Výška úroku					
Úvery celkom	2025D	2026D	2027D	2028D	2029D
Celkový zostatok	4 500	-	-	-	-
Priemerná vážená úroková sadzba %	3,74%	-	-	-	-
Výška úroku	169	9	-	-	-

3.4.9 - Dodatočné stanovené náklady súvisiace s opatreniami potrebnými na dosiahnutie cieľových kapacít na trati

Dodatočné náklady na opatrenia potrebné na dosiahnutie kapacitných cieľov pre RP4?	Áno
Ak áno, počet traťových zón spolplatnenia	1

a) Celkový opis opatrení potrebných na dosiahnutie cieľových kapacít na trati pre RP4, ktoré spôsobujú dodatočné náklady

Zatiaľ čo posledný NOP 2024-2029 dospel k záveru, že v súčasnosti nie je v ACC Bratislava žiadna kapacitná medzera, zohľadnil scenár STATFOR Base z roku 2024. Najnovší vývoj však ukazuje oveľa rýchlejšie zotavenie pohybov IFR na Slovensku. Za prvých 5 mesiacov roku 2024 došlo k nárastu o 19 % v porovnaní s rovnakým obdobím v roku 2023, čo naznačuje približne 633 tisíc pohybov IFR v roku 2024, berúc do úvahy relatívny podiel dopravy od januára do júna v predchádzajúcich rokoch. To by bolo dokonca výrazne vyššie ako 573 pohybov IFR navrhovaných STATFOR High Scenario z februára 2024. Základný scenár STATFOR z februára 2024 už nepovažujeme za platný, čo potvrdil aj NM na zasadnutí rozšíreného výboru v júni 2024. STATFOR Vysoký scenár naznačuje, že LPS sa bude musieť vyrovnáť s 28 % nárastom dopravy z hľadiska pohybov IFR v porovnaní s rokom 2024. Plán kapacity LPS zahrnutý do LSSIP 2022 zahŕňal aj hodnotenie v prípade STATFOR High Scenario z októbra 2022 (predpokladá 620 tis. IFR pohyby v roku 2024), čo naznačuje kapacitný rozdiel 4 % v roku 2023. Už teraz môžeme pozorovať vplyv nárastu dopravy, ktorý je ešte vyšší. Nárast je možné pozorovať najmä počas nočnej zmeny, ktorá si vyžaduje otvorenie viacerých sektorov počas dlhších hodín. LPS preto potrebuje prijať a vycvičiť ďalších riadiacich letovej prevádzky, aby sa vyrovnali s prognózou vysokej premávky, pričom považujeme dodatočných riadiacich letovej prevádzky za nevyhnutné opatrenie na dosiahnutie cieľových kapacít na trati. Okrem dodatočných nákladov na ATCO-in-OPS sú s tým spojené aj náklady na výcvik. Naša miera zlyhania je v súčasnosti okolo 47 %, čo bolo zohľadnené. Okrem toho musíme napláňovať investície do nového systému ATM a technológie a infraštruktúry odolnosti ATM/ANS, ktoré (okrem toho, že umožňujú splnenie požiadaviek zhody) sú tiež predpokladom pre ďalší rast kapacity, aby bolo možné plniť kapacitné ciele nielen v RP4, ale aj mimo neho. Náklady na tieto veľké investície sa považujú za opatrenia potrebné na dosiahnutie cieľových kapacít na trati.

b) Podrobné informácie o dodatočných nákladoch na opatrenia potrebné na dosiahnutie kapacitných cieľov pre RP4

Počet kapacitných opatrení, ktoré vyvolávajú dodatočné náklady	4
--	---

LPS					
Opatrenie #1	2025D	2026D	2027D	2028D	2029D
Súvisiace dodatočné náklady (nominálne vyjadrenia v '000 národnej mene)			1 195 462	2 286 406	4 815 786
Opis a zdôvodnenie dodatočne určených nákladov na opatrenie					
Táto položka zahŕňa náklady na dodatočné ATCO-in-OPS potrebné na zvládnutie zvýšenej prevádzky.					

LPS					
Opatrenie č. 2	2025D	2026D	2027D	2028D	2029D
Súvisiace dodatočné náklady (nominálne vyjadrenia v '000 národnej mene)	402 219	412 314	420 396	494 598	504 341
Opis a zdôvodnenie dodatočne určených nákladov na opatrenie					
Táto položka zahŕňa súvisiace náklady na školenie pre dodatočných ATCO-in-OPS a náklady na zamestnanie pre štážistov. Naša miera zlyhania je v súčasnosti okolo 47 %, čo bolo zohľadnené.					

LPS					
Opatrenie č. 3	2025D	2026D	2027D	2028D	2029D
Súvisiace dodatočné náklady (nominálne vyjadrenia v '000 národnej mene)	11 643	224 580	520 117	486 582	475 259
Opis a zdôvodnenie dodatočne určených nákladov na opatrenie					
Táto položka zahŕňa stanovené náklady (odpisy a kapitálové náklady) súvisiace s novým systémom ATM, čo je predpokladom pre výrazné zvýšenie kapacity potrebnej na zvládnutie vysokého nárastu dopravy očakávaného v RP4. Systém je potrebný na implementáciu nasledujúcich funkcií ATM: SDO #3 Dynamická konfigurácia vzdušného priestoru, SDO #4 Zvýšená podpora automatizácie, SDO #5 Transformácia na operácie založené na trajektórii (TBO), SDO #7 Prechod na vysoký výkon spojenia vzduch-zem (multilink).					

LPS					
Opatrenie č. 4	2025D	2026D	2027D	2028D	2029D
Súvisiace dodatočné náklady (nominálne vyjadrenia v '000 národnej mene)		102 404	409 436	675 705	1 101 453
Opis a zdôvodnenie dodatočne určených nákladov na opatrenie					
V tejto položke sú zahrnuté stanovené náklady (odpisy a kapitálové náklady) súvisiace s ďalším zvyšovaním prevádzkovej odolnosti ATM/ANS podporenou modernizáciou infraštruktúry a budov, ktoré sú však zároveň predpokladom pre dodatočné kapacitné opatrenia. Princíp redundancie a diverzity, ktoré sa majú uplatňovať, aby sa zvýšila schopnosť obnoviť normálnu prevádzku v prípade výskytu environmentálnych anomálií alebo útokov na kybernetickú bezpečnosť.					

	2025D	2026D	2027D	2028D	2029D
Celkové dodatočné náklady na opatrenia (v tis. v národnej mene)	413 862	739 298	2 545 411	3 943 292	6 896 839

c) Podrobné informácie o dodatočných nákladoch na opatrenia potrebné na dosiahnutie kapacitných cieľov pre RP4 podľa povahy zo strany ANSP

Dodatočné náklady na opatrenia potrebné na dosiahnutie cieľových kapacít pre RP4 (nominálne vyjadrenia v 000 národnej mene)

Slovensko	2025D	2026D	2027D	2028D	2029D
personál	216 639	222 077	1 421 892	2 583 236	5 118 463
z toho dôchodkové náklady					
Ostatné prevádzkové náklady	185 580	190 238	193 966	197 768	201 664
Odpisy	4 555	257 371	446 642	556 927	884 387
Kapitálové náklady	7 088	69 613	482 911	605 361	692 325
Mimoriadne položky					
Celkové dodatočné náklady na opatrenia	413 862	739 298	2 545 411	3 943 292	6 896 839

	2025D	2026D	2027D	2028D	2029D
Celkové dodatočné náklady na opatrenia (v tis. v národnej mene)	413 862	739 298	2 545 411	3 943 292	6 896 839

Ďalšie komentáre

d) Preukázanie, že odchýlka od cieľov pre celú Úniu je spôsobená výlučne dodatočnými stanovenými nákladmi súvisiacimi s opatreniami potrebnými na dosiahnutie výkonnostných cieľov v kapacite

2	3.4.10 - Náklady na reštrukturalizáciu	
3		
4	3.4.10.1 Náklady na reštrukturalizáciu z predchádzajúcich referenčných období sa majú uhradiť v RP4	
5		
6	Náklady na reštrukturalizáciu z predchádzajúcich referenčných období schválené Európskou komisiou?	Nie
27		
28	3.4.10.2 Náklady na reštrukturalizáciu plánované na RP4	
29		
30	Predpokladané náklady na reštrukturalizáciu pre RP4?	Nie
289		
290	Ďalšie komentáre	
291	Nepoužiteľné	
292		
293		
294		

3.5 Ďalšie KPI / ciele

Prílohy relevantné k tomuto oddielu

PRÍLOHA J. VOLITEĽNÉ KPI A CIELE

2
3
4
5

3.5 - Další KPI / ciele

Počet dalších KPI	0
-------------------	---

ODDIEL 3.6: POPIS VZÁJOMNÝCH ZÁVISLOSTI KPAS A KOMPLEXOV VRÁTANE PREDPOKLADOV POUŽITÝCH NA POSÚDENIE TÝCHTO KOMPLEXOV

3.6 – Opis vzájomných závislostí KPA a kompromisov vrátane predpokladov použitých na posúdenie týchto kompromisov

[3.6.1 - Vzájomné závislosti a porovnania medzi bezpečnosťou a inými KPA](#)

[3.6.2 - Vzájomné závislosti a porovnania medzi kapacitou a prostredím](#)

[3.6.3 - Vzájomné závislosti a porovnania medzi nákladovou efektívnosťou a kapacitou](#)

[3.6.4 - Iné vzájomné závislosti a porovnania](#)

3.6 – Opis vzájomných závislostí KPA a porovnaní vrátane predpokladov použitých na posúdenie týchto porovnaní

3.6.1 - Vzájomné závislosti a porovnania medzi bezpečnosťou a inými KPA

a) Čo sa týka nadradených bezpečnostných cieľov, aké tlaky pociťuje vaša organizácia pri plnení KPA nákladov, kapacity a životného prostredia? Popíšte, ako zabezpečujete, aby tieto tlaky negatívne neovplyvnili bezpečnosť vo vašej organizácii. Opíšte opatrenia na zmiernenie, ktoré boli zavedené. Keďže bezpečnosť bola našim prvoradým záujmom, požiadavky týkajúce sa dostatočného personálneho obsadenia odboru bezpečnosti boli splnené, čo je pozitívna správa z hľadiska dostatočnej alokácie ľudských zdrojov. Zároveň sa v celej spoločnosti sprístupňujú podmienky pre ďalší odborný rast a rozvoj, čo môže byť dobrou štartovacou čiarou pre efektívnejšie procesy orientované na bezpečnosť. V RP4 budú zavedené viaceré zmeny súvisiace s monitorovaním SPI.

b) Aké sú hlavné predpoklady používané na hodnotenie vzájomnej závislosti medzi bezpečnosťou a inými KPA? Uvedte podrobnú analýzu. Opíšte metodológiu analýzy a údaje, ktoré sa použili na posúdenie vzájomnej závislosti medzi bezpečnosťou a inými KPA. Aké ukazovatele okrem tých, ktoré sú opísané v nariadení, sa používajú na monitorovanie počas referenčného obdobia, aby sa zabezpečilo, že ciele v KPA týkajúce sa kapacity, životného prostredia a nákladovej efektívnosti neznižujú bezpečnosť?

Bezpečnosť bola vždy prvoradým bodom záujmu, preto akékoľvek zavedenie nového alebo modifikácia súčasného procesu podlieha bezpečnostnej analýze (podľa ATM/ANS.OR.A.045 a ATM/ANS.OR.B.010). Výsledkom je, že komplexný súbor premenných kritérií a špecifických ukazovateľov je záväzný buď pre predstupové monitorovanie, alebo pre priebežné monitorovanie. Všetky možné scenáre sa proaktívne vyhodnocujú a postupy konkrétnych krokov sa dokumentujú prostredníctvom interných smerníc tak, aby bezpečnosť nikdy nebola ohrozená alebo predmetom vyjednávania. Ako súčasť posilneného procesu riadenia rizík budú špecifické bezpečnostné ukazovatele predmetom podrobnejšieho preskúmania v RP4.

c) Popíšte filozofiu organizácie pre efektívne riadenie konkurenčných priorít medzi KPA – napríklad oneskorenie programov na riadenie konkurenčných požiadaviek. Očakáva sa, že organizácia použije svoje procesy riadenia obchodných rizík na posúdenie následných rizík konkurenčných priorít organizácie na dosiahnutie svojich obchodných cieľov.

Keďže počas prevádzky je implementovaný robustný systém riadenia zmien, pred zavedením akejkoľvek zmeny funkčného systému sa dôkladne posúdia aspekty možných bezpečnostných rizík. Výsledkom je, že štandardné aj nepredvídané postupy sú pevne definované prostredníctvom procesu riadenia rizík, takže každému procesu je definovaný a pridelený správny čas, zdroje a priority. Na konci dňa sú pre operácie preddefinované pevné scenáre a postupy vrátane reakcií na možné variácie, aby si každý uvedomil, aké sú priority z hľadiska zabezpečenia bezpečnej prevádzky.

d) Aké porovnania v oblasti bezpečnosti boli prijaté na zvládnutie nedostatkov zdrojov pri realizácii cieľov organizácie na splnenie cieľov KPA v oblasti nákladov, kapacity a životného prostredia? Obmedzili porovnania uvoľnenie personálu na bezpečnostné činnosti, ako sú bezpečnostné školenia (okrem školenia ATC), bezpečnostné prieskumy, bezpečnostné audity, hodnotenia bezpečnosti, bezpečnostné štúdie a analýzy?

Bezpečnosť prevádzky nemôže byť za žiadnych okolností ohrozená. To je všeobecne uznávané na všetkých úrovniach riadenia a operácií. Adekvátne personálne zabezpečenie a náležité školenie (s príslušnými postupmi, ktoré musia byť zdokumentované) sú preto uvedené ako jedna z nekompromisných položiek. To platí aj pre RP4.

e) Preskúmal štát finančné a personálne zdroje ANSP, ktoré sú potrebné na podporu bezpečného poskytovania služieb ATC prostredníctvom podpory bezpečnosti, zlepšovania bezpečnosti, zabezpečenia bezpečnosti a riadenia bezpečnostných rizík v súlade s plánovanými zmenami, ktoré umožnia dosiahnuť ciele v iných KPA? Uvedte podrobné vysvetlenie.

Ako súčasť národného plánu dohľadu a úsilia zabezpečujú miestne orgány (vrátane NSA) nepretržitý dohľad a dozor, ako je definované v príslušných (Implementačných) predpisoch. Aj Slovensko pravidelne hodnotí EASA v rámci svojich štandardizačných inšpekcií. Okrem toho NSA ako príslušný orgán vykonáva hodnotenie ľudských zdrojov každý druhý rok ako spoločné hodnotenie ľudských zdrojov FAB CE NSA.

3.6.2 - Vzájomné závislosti a porovnania medzi kapacitou a životným prostredím

júni 2023 vydala PRB usmerňujúci dokument, ktorý skúma vzájomnú závislosť medzi kapacitou a životným prostredím KPI obsiahnutými v rámci európskeho systému výkonnosti a spoplatňovania. Analýza obsiahnutá v tejto štúdii ukazuje, že vysoké oneskorenia ATFM z rôznych faktorov majú negatívny vplyv na efektívnosť horizontálneho letu, čo dokazuje existenciu vzájomnej závislosti medzi životným prostredím a kapacitou. Štatistické modely boli vyvinuté na skúmanie vplyvu rôznych premenných oneskorenia na účinnosť horizontálneho letu. Modely zistili, že zvýšenie o jednu minútu priemerného meškania ATFM na trati na let spôsobuje zvýšenie efektivity horizontálneho letu o 0,14 percentuálneho bodu. V našom prípade existujú ďalšie dôvody, ktoré mali veľký vplyv na našu výkonnosť v KEA. Naš výkon ovplyvnila najmä vojna na Ukrajine. Pokles našej výkonnosti je do značnej miery spôsobený dodatočnou prevádzkou, ktorej sme čelili, kvôli letom obchádzajúcim vzdušný priestor zasiahnutý vojnovým konfliktom, čo má tiež veľmi negatívny vplyv na našu KEA. Naša vlastná analýza však naznačuje, že oneskorenie ATFM má vplyv na výkonnosť KEA. Keďže naše oneskorenie z dôvodov CRSTMP bolo počas RP3 zanedbateľné, jeho vplyv na KEA je tiež zanedbateľný, aj keď oneskorenie v širšom regióne môže mať vplyv. Vidíme však, že KEA je na tom horšie ako v dňoch s veľkým oneskorením súvisiacim s počasím. Naša analýza naznačuje, že vplyv na oneskorenie je okolo +0,7 % spôsobené počasím, čo je mimo našej kontroly. Základným kameňom nášho obchodného plánu je zvýšiť našu odolnosť a kapacitu, vrátane plánovania dostatočného počtu riadiacich letovej prevádzky, aby sme boli schopní vysporiadať sa s predpokladaným dopytom. Dostatočná kapacita by potom mala prispieť k pozitívnemu výkonu v prostredí KPA.

3.6.3 - Vzájomné závislosti a porovnania medzi nákladovou efektívnosťou a kapacitou

Pre Slovensko je kľúčovým predpokladom na zabezpečenie dostatočnej kapacity na splnenie kapacitných cieľov dostatočné zdroje na ATCO. Po začatí ukrajinskej vojny skutočný objem prevádzky výrazne prekročil predpoklady objemu prevádzky, pokiaľ ide o pohyby IFR o 33,9 % nad plánom v roku 2022 a o 25,6 % nad plánom v roku 2023. V roku 2024 je objem prevádzky opäť výrazne vyšší ako pôvodné predpoklady STATFOR-u z februára 2024, ktoré viedli k revízii smerom nahor v aktualizácii STATFOR-u z mája 2024. Počas prvých 6 mesiacov roku 2024 boli pohyby IFR o 19 % vyššie ako počas rovnakého obdobia v roku 2023, čo naznačuje, že objem prevádzky bude ešte vyšší ako vysoký scenár v prognóze STATFOR-u z februára 2024. Napriek tejto situácii sme objem prevádzky zvládli s minimálnym zdržaním a splnili sme kapacitné ciele RP3, čo bolo spôsobené len dodatočnými opatreniami, ktoré sme museli zaviesť. Zmeny sa posilnili pridaním ďalších zamestnancov, vďaka čomu sme mohli mať otvorených viac sektorov počas dňa a neskoro večer. Bolo to možné len vďaka tomu, že riadiaci letovej prevádzky akceptovali prácu navyše a výrazne sa zlepšila situácia s ochorením COVID. Naš personálny plán pre ACC bol zodpovedajúcim spôsobom upravený a očakávame, že na konci roka 2024 budeme mať 68 ATCO v OPS namiesto pôvodne plánovaných 71 a očakáva sa, že tento počet vzrastie na 80 ATCO v OPS do konca RP4, v súlade s predpokladaným objemom prevádzky. Toto všetko bolo riadne zohľadnené v pláne pre RP4 a požadovaných nákladoch. Vzhľadom na to, že naše súčasné zdroje sú pod požadovanými úrovňami, ak by sa objem prevádzky naďalej zvyšoval ako v prvých 6 mesiacoch roku 2024, nákladová základňa RP4, ktorá by bola nižšia ako naše požiadavky, by viedla k zhoršeniu našej výkonnosti, najmä v kapacitnej KPA. Náklady na dodatočné kapacitné opatrenia boli odhadnuté a sú zahrnuté v oddiele „3.4.9 kapacitné opatrenia“ predloženého návrhu Plánu výkonnosti RP4 pre Slovensko.

3.6.4 - Iné vzájomné závislosti a porovnania

V minulosti boli opatrenia manažéra siete jedným z faktorov, ktoré významne ovplyvňovali výkonnosť v kapacite a životného prostredia. Medzi ďalšie faktory patrí vojenská aktivita, ktorá sa od začiatku vojny na Ukrajine výrazne zvýšila. Zriadením vojenských tranzitných koridorov bola kapacita pod FL335 znížená o 30% v prípade ich aktivácie. Ďalšie vojenské požiadavky vyplývajú z obstarania nových delostreleckých húfníc dlhého doletu: predpokladá sa využitie týchto systémov v najfrekvencovanejších oblastiach vzdušného priestoru SR a získania nových stíhačiek F-16: je očakávaný dramatický nárast požiadaviek na využitie vzdušného priestoru nad FL245. Ak sa Slovenská republika rozhodne uprednostniť vojenské požiadavky nad FL245, alebo bez limitov reálneho času využitia/plánovania, je potrebné počítať s negatívnym dopadom na priepustnosť slovenského vzdušného priestoru.

Ak je pre niektorú z položiek potrebné ďalšie miesto, použite prílohu S.

ODDIEL 4: CEZHRANIČNÉ INICIATÍVY A IMPLEMENTÁCIA SESAR

4.1 - Cezhraničné iniciatívy a synergie

- 4.1.1 - Cezhraničné oblasti, kde ANSP poskytuje ANS mimo štátnej spoplatňovacej zóny (zón) v rozsahu plánu výkonnosti
- 4.1.2 - Plánované alebo realizované cezhraničné iniciatívy na úrovni poskytovateľov letových navigačných služieb
- 4.1.3 - Investičné synergie dosiahnuté na úrovni FAB alebo prostredníctvom iných cezhraničných iniciatív

4.2 – Nasadenie spoločných projektov SESAR (CP1)

4.3 - Riadenie zmien

Prílohy relevantné k tomuto oddielu

PRÍLOHA N. CEZHRANIČNÉ INICIATÍVY

PRÍLOHA V. KONZISTENTNOSŤ INVESTÍCIÍ S HLAVNÝM PLÁNOM ATM

4.1 – Cezhraničné iniciatívy a synergie na úrovni poskytovateľov letových navigačných služieb

4.1.1 – Cezhraničné oblasti, v ktorých poskytovatelia letových navigačných služieb poskytujú služby mimo oblasti spoplatňovania štátu v rámci plánu výkonnosti

Ako je uvedené v oddiele 1.1.1, cezhraničné oblasti uvedené nižšie sú tie cezhraničné oblasti alebo skupiny príľahlých cezhraničných oblastí s rozlohou nad 500 km², pokiaľ dotknutá oblasť alebo skupina oblastí nemá menej ako priemerne 7 500 riadených letových pohybov ročne.

Počet cezhraničných oblastí, v ktorých poskytovatelia leteckých navigačných služieb členského štátu poskytujú služby v spoplatňovacej zóne (zónach) iného štátu	0
---	---

4.1.2 - Plánované alebo realizované cezhraničné iniciatívy na úrovni poskytovateľov letových navigačných služieb

Počet cezhraničných iniciatív	4
-------------------------------	---

Iniciatíva #1	
Názov	Pracovná skupina pre vzdušný priestor FAB CE
Popis	Predtým existujúca činnosť „vylepšenia cezhraničného vzdušného priestoru FAB CE“ bola nahradená zriadením pracovnej skupiny pre vzdušný priestor FAB CE (ATF), ktorá spolu s NM posudzuje potenciálne zmeny zosúladenia FAB CE (statického) sektora. FAB CE Airspace Task Force je špecializovaná skupina pracujúca v spolupráci s manažérom siete (NM) a príľahlými poskytovateľmi leteckých navigačných služieb (DANUBE FAB, PANSa, SMATSA), ktorej úlohou je transformovať vízie EAAS 2025 a 2030 na implementovateľné riešenia návrhu vzdušného priestoru. Plán vzdušného priestoru FAB CE 2023 bol vyvinutý na implementáciu koncepcii Európskej štúdie architektúry vzdušného priestoru (EAAS) v oblastiach vzdušného priestoru a kapacity. Pracovná skupina pre vzdušný priestor FAB CE pokračovala v úzkej spolupráci s NM a ANSP mimo FAB CE s cieľom rozšíriť FRA v dôležitom regióne vzdušného priestoru strednej a juhovýchodnej Európy. Po podpísaní spoločnej deklarácie v lete 2021 s cieľom prehĺbiť spoluprácu medzi funkčnými blokmi vzdušného priestoru bolo zriadené nové cezhraničné rozhranie medzi vzdušným priestorom slobodnej trasy Karlsruhe SÜD v Nemecku a vzdušným priestorom SECSI FRA (Iniciatíva pre spoločnú oblohu v juhovýchodnej Európe) na hraniciach s Rakúskom. Implementácia sa začala po etapách od 24. marca 2022 a bola ukončená 18. mája 2023. Po aktualizácii dokumentov koncepcie prevádzky a komplexnej bezpečnostnej analýze sa Česká republika pripojila k oblasti vzdušného priestoru s voľnými trasami v juhovýchodnej Európe (SEE FRA) 23. februára 2023. Činnosti týkajúce sa nového cezhraničného rozhrania medzi SECSI FRA a FRAIT (Free Route Airspace Italy) sa zamerali na jeho realizáciu 21. marca 2024. Všetky iniciatívy umožnia užívateľom vzdušného priestoru využívať profily letov, ktoré sú šetrnejšie ku klíme.
Očakávané výkonnostné výhody	BEZPEČNOSŤ: Základným predpokladom je, že potenciálna implementácia FRA v regióne je z hľadiska bezpečnosti neutrálna alebo pozitívna, t.j. úroveň bezpečnosti sa v dôsledku zavedenia FRA znižuje. EFEKTÍVNOSŤ LETU: Projekt prispeje k zvýšeniu efektívnosti letov prostredníctvom koordinovanej implementácie krok za krokom a ďalšieho rozvoja regionálnych iniciatív FRA. KAPACITA: Projekt prispeje k zvýšeniu kapacity prostredníctvom optimalizovanej sektorizácie a koordinovaného plánovania kapacít. EFEKTÍVNOSŤ NÁKLADOV: Projekt prispeje k zvýšeniu efektívnosti nákladov prostredníctvom efektívnejšieho využívania zdrojov vďaka koordinovanému prístupu. PREVÁDZKOVÁ EFEKTÍVNOSŤ: Pokročilé ATS potrebné na implementáciu FRA budú mať pozitívny vplyv na všetky aspekty prevádzkovej efektívnosti.
Ďalšie komentáre	Projekt je prepojený s cieľom hlavného plánu ATM L3: AOM21.2 Kľúčová vlastnosť SESAR: Pokročilé letové prevádzkové služby DP2022 Rodiny: AF 3.2.1, AF 3.2.3, AF 3.2.4, AF #4 Projekt prispieva k splneniu nasledujúcich strategických cieľov FAB CE (FSO): • FSO5, cieľ 5.1: Implementovať „základný scenár“ vzdušného priestoru s voľnými trasami. • FSO10, cieľ 10.3: Začleniť činnosti podporujúce nasadenie SESAR (plán nasadenia / program 2015) do spoločného plánovacieho procesu FAB CE a plánovacej dokumentácie.

Iniciatíva #2	
Názov	Plánovanie spoločnej CNS infraštruktúry FAB CE

401	Popis	FAB CE ANSP majú zavedený ročný proces plánovania navigácie a SUR. Cieľom je zosúladiť miestne systémové plány so susednými poskytovateľmi letových navigačných služieb a spoločne identifikovať možnosti zlepšení. Projekt vychádzal z výsledkov návrhov projektov SUR a NAVOPT a zohľadňoval najnovší vývoj aktivít EAAS a SESAR. Šablóny SLA pre cezhraničné zdieľanie údajov a služieb sú zavedené a používajú sa na prijatie existujúcich SLA podľa potreby ako základ a na podporu regionálnej perspektívy. Projekt tiež zaviedol a nasadil kontinuálny proces pre ročné spoločné plánovanie preventívnej údržby SUR. Prostredníctvom tejto aktivity FAB CE ANSP koordinujú svoje aktivity s ohľadom na dosiahnutie CNS Minimum Operational Network (MON) a prispievajú k MON aktivitám CNS Programme Manager na európskej úrovni. Spoločnosť AB CE už predtým vykonala cvičenia na optimalizáciu sledovania (SUR) a navigácie (NAV), aby identifikovala potenciál racionalizácie. Na základe odporúčaní z týchto štúdií poskytovatelia letových navigačných služieb FAB CE pravidelne koordinujú plánovanie infraštruktúry v doménach CNS a podľa potreby podnikajú kroky na racionalizáciu infraštruktúry. Preto budú MON navrhované krajinami FAB CE harmonizované s ich partnermi FAB CE. Pozícia FAB CE je taká, že na definovanie MON je potrebné použiť prístup zdola nahor, pretože MON musí plne zohľadňovať požiadavky na terminálnu navigáciu. Naše projekty optimalizácie Surveillance a NAVAIID jasne ukázali, že minimálna prevádzková sieť infraštruktúry NAV a SUR je riadená požiadavkami na terminálne oblasti . Zatiaľ čo rôzne zdroje analýz ukazujú napr. potenciál optimalizácie pre traťovú infraštruktúru CNS, tieto často nezohľadňujú prevádzkové potreby terminálových operácií. Špecifická infraštruktúra na trase „vypĺňa medzery“ tam, kde infraštruktúra terminálových CNS neposkytuje pokrytie. FAB CE ANSP plne podporujú cieľ posilnenia cezhraničnej spolupráce pri plánovaní CNS a tieto princípy sú plne zakotvené v práci vykonávanej v rámci tejto iniciatívy.
402	Očakávané výkonnostné výhody	EFEKTÍVNOSŤ NÁKLADOV: Efektívnejšie využívanie zdrojov
	Ďalšie komentáre	Projekt prispieva k splneniu nasledujúcich strategických cieľov FAB CE (FSO): • FSO5, cieľ 5.1: Dodržiavať spoločné procesy plánovania infraštruktúry, plánovania údržby, údržby a zdieľania špecifikácií vyvinutých v rámci projektov SUR a NAVOPT. • FSO5, cieľ 5.8: Posúdiť národné investičné plány CNS podľa odporúčaní optimalizačných aktivít CNS a požiadaviek vyplývajúcich z činností rekonfigurácie vzdušného priestoru, identifikovať príležitosti na zosúladenie plánov a inteligentného obstarávania a vypracovať spoločný investičný plán CNS. Vytvoriť a nasadiť nepretržitý proces plánovania spoločnej infraštruktúry CNS vedený FCE na základe procesov vyvinutých v rámci projektov SUR a NAVOPT. Nasledovať bude aj optimalizácia COM. • FSO5, cieľ 5.9: Využitie príležitosti inteligentného obstarávania identifikované prostredníctvom projektu plánovania CNS „some-in“ (individuálne projekty inteligentného obstarávania „some-in“).
403	Iniciatíva #3	
404	Názov	Harmonizácia FAB CE TSA/TRA
405	Popis	Činnosti špeciálnej pracovnej skupiny (TF) vytvorenej FAB CE na podporu iniciatívy JCMACC s cieľom dosiahnuť pokrok v harmonizácii TRA/TSA boli ukončené schválením všetkých výstupov. Ciele pracovnej skupiny - zmapovať súčasné princípy využívania TSA/TRA vo FAB CE; posúdiť tieto princípy v rámci požiadaviek nariadení ES, usmernení EUROCONTROL ERNIP a inej relevantnej dokumentácie s cieľom riešiť potenciálne rozdiely medzi vnútroštátnymi implementáciami a medzinárodnými požiadavkami; a zvážiť budúce potreby TSA/TRA vo svetle vízie EAAS 2025/2030 a známych vojenských požiadaviek FAB CE – boli dosiahnuté. Boli predložené usmernenia pre monitorovanie a meranie výkonnosti ASM a teraz môžu štáty a poskytovatelia leteckých navigačných služieb prejsť k implementácii rôznych odporúčaní prostredníctvom existujúcich štruktúr. Hodnotenie s cieľom zdôrazniť rozdiely vo využívaní TSA-TRA medzi štátmi FAB CE a poskytnúť odporúčania pre prípadnú harmonizáciu na ďalšie posúdenie je dokončené. Navrhnuté témy sú predmetom ďalšieho rozpracovania vo forme projektového zámeru (alebo podobne), aby plne pokrývali súvisiace úlohy a prácu. Tieto aktivity budú pokračovať aj v RP4.
407	Očakávané výkonnostné výhody	EFEKTÍVNOSŤ NÁKLADOV: Efektívnejšie využívanie zdrojov
408	Ďalšie komentáre	Projekt prispieva k splneniu nasledujúcich strategických cieľov FAB CE (FSO): • FSO1: Spoločne rozvíjať a implementovať vzdušný priestor FAB CE v súlade s požiadavkami ANSP a víziou EAAS
409	Iniciatíva č. 4	
410	Názov	FAB CE ATCO Výberové kritériá a procesný benchmarking

413	Popis	S cieľom riešiť problém pri náboře riadiacich letovej prevádzky vypracovali poskytovatelia letových navigačných služieb FAB CE sériu odporúčaní týkajúcich sa náboru a školenia v novej správe Kritériá výberu ATCO pre leteckú navigáciu FAB CE a porovnávanie procesov. Hlavnými výstupmi v správe bolo identifikovať všetky možné opatrenia na zlepšenie FAB CE ANSP a ich úspešnosť pri výbere a výcviku ATCO; zdieľať najlepšie postupy v oblasti ľudských zdrojov; a vytvoriť základ pre ďalšie hodnotenia a porovnávanie. V počiatočnej fáze náboru sa v správe odporúča uskutočniť predbežný brífing s uchádzačmi ATCO, aby sa zabezpečilo, že očakávania na oboch stranách sú jasné. Poskytovatelia ANSP by mali zvážiť spustenie náborových kampaní na sociálnych médiách, aby sa zamerala na kľúčovú demografickú skupinu. Typ jazyka používaného v náborových kampaniach môže byť potrebné prispôbiť rôznym generačným vnímaniam a očakávaniam. Autori správy tiež odporúčajú začať na stredných školách kampaň o výhodách práce v manažmente letovej prevádzky. Je potrebné zlepšiť aj plánovanie zamestnancov, ktoré by zahŕňalo presnejší a dlhodobější plán obsadzovania zamestnancov, aby sa proces náboru mohol užšie prepojiť s budúcim dopytom po nových zamestnancoch. Bude dôležité, aby sa zlepšila akákoľvek analýza údajov súvisiacich s výberom ATCO, aby sa posilnili výsledky zdieľané medzi FAB CE ANSP a značka ANSP, aby sa ANSP považovali za atraktívneho zamestnávateľa. Projekt bol ukončený v RP3, implementácia výstupov bude pokračovať v RP4.
414	Očakávané výkonnostné výhody	KAPACITA: Efektívnejší proces výberu ATCO NÁKLADOVÁ EFEKTÍVNOSŤ: Efektívnejšie využitie zdrojov
415	Ďalšie komentáre	Projekt prispieva k splneniu nasledujúcich strategických cieľov FAB CE (FSO): • FSO1: Spoločne rozvíjať a implementovať vzdušný priestor FAB CE v súlade s požiadavkami ANSP a víziou EAAS
513	4.1.3 - Investičné synergie dosiahnuté na úrovni FAB alebo prostredníctvom iných cezhraničných iniciatív	
514	Podrobnosti o synergiách z hľadiska spoločnej infraštruktúry a spoločného obstarávania	
515	Ďalšie činnosti koordinované na úrovni FAB CE zahŕňajú nasledovné: • FAB CE implementuje prispôbený environmentálny panel manažmentu letovej prevádzky na monitorovanie environmentálneho správania prevádzkovateľov lietadiel v oblasti svojho vzdušného priestoru z hľadiska spotreby paliva, emisií oxidu uhličitého (CO₂), efektívnosť horizontálneho a vertikálneho vzdušného priestoru a nepretržité klesanie (CDO) a stúpanie (CCO). Tento nástroj sa bude používať na vytváranie pravidelných správ o environmentálnom správaní pre vrcholový manažment s cieľom poskytnúť analýzu – okrem iných kritérií – vplyvu interných prispievajúcich faktorov na výkonnosť horizontálnej letovej efektívnosti, kapacitu vzdušného priestoru a personálne otázky a ďalšie relevantné faktory. Nový nástroj sa bude používať súbežne s panelom PRU Efektívnosť a životné prostredie, ktorý generuje pravidelné správy na vysokej úrovni. S novým prispôbeným environmentálnym dashboardom bude manažment FAB CE schopný skombinovať dva súbory údajov na generovanie prispôbených správ o výkone s podrobnejšími detailmi a bude schopný identifikovať oblasti, ktoré prispievajú k slabému výkonu, aby mohol navrhnúť efektívnejšie opatrenia na zmiernenie. • Koordinačná skupina pre U-space FAB CE, vytvorená na výmenu údajov o programoch implementácie riadenia dopravy UAS, pokračovala vo svojej činnosti. Zúčastnení poskytovatelia letových navigačných služieb FAB CE sa dohodli, že budú spolupracovať na vývoji spoločnej metodiky hodnotenia rizika FAB CE na implementáciu vzdušného priestoru U-Space a súvisiacich služieb. Hlavný dôraz sa stále kladie na tri hlavné oblasti: rozvoj chápania úloh a zodpovedností za rozvoj spoločných informačných služieb (CIS); vývoj spoločnej metodiky hodnotenia rizika FAB CE na implementáciu vzdušného priestoru v podpriestore spolu so súvisiacimi službami; a pochopenie postupov a technológií na oddelenie operácií lietadiel s posádkou a bez posádky. • FAB CE vypracovala dohodu o úrovni služieb (SLA), aby sa predišlo preťaženiu údajov medzi vzdušnými a pozemnými zainteresovanými stranami, ktoré si vymieňajú prevádzkové údaje na frekvenciách 1030/1090 MHz. Nová FAB CE SLA definovala nový súbor pravidiel a postupov na výmenu informácií o existujúcich alebo potenciálnych situáciách frekvenčného zataženia, aby sa predišlo akémukoľvek zníženiu kvality služieb dohľadu. Cieľom koordinačnej činnosti medzi poskytovateľmi leteckých navigačných služieb FAB CE pri tejto práci je vyhnúť sa preťaženiu, v dôsledku ktorého sú palubné transpondéry nefunkčné. Taktiež upozorní partnerov, ak sa vyskytne problém s frekvenciou SSR v prípade implementácie nových systémov alebo riadenia vojenských cvičení. • FAB CE ANSP pokračovali aj v spolupráci v oblasti bezpečnosti. Vyhradené pracovné skupiny (napr. pracovná skupina pre monitorovanie bezpečnosti, pracovná skupina pre prieskum bezpečnosti alebo skupiny na hlásenie udalostí a vyšetrovanie) naďalej plnili svoje špecifické úlohy. Okrem toho prispeli k zberu a spracovaniu harmonizovaných bezpečnostných činností a osvedčených postupov FAB CE, ktoré používajú poskytovatelia leteckých navigačných služieb FAB CE (ANSP), súbor bezpečnostných nástrojov, ktorý bol vyvinutý pod záštitou podvýboru pre bezpečnosť FAB CE. Dokument sa snaží podporovať a presadzovať povedomie o bezpečnosti vo FAB CE poskytovaním informácií z jediného zdroja a bezplatného prístupu k prvkom systému riadenia bezpečnosti FAB SE. Je to živý dokument, ktorý sa často aktualizuje, a preto sa môže použiť ako referenčný dokument v prípadoch, keď je potrebné použiť bezpečnostné procesy FAB CE.	
516		
517		
518		
519		

4.2 – Nasadenie spoločných projektov SESAR (CP1)

Funkcia ATM CP1 (CP1-AF)/ vedľajšia funkcia (CP1-s-AF)	Cieľový dátum implementácie	Dátum skutočného/očakávaného nasadenia s-AF	Popis realizovaných a/alebo plánovaných investícií súvisiacich s nasadením s-AF	Relevantné investície (odkaz # podľa časti 2)	RP4 určil náklady súvisiace s čiastkovým AF (v národnej mene a v nominálnych hodnotách)				
					2025	2026	2027	2028	2029
CP1-AF1 – Rozšírený AMAN a integrovaný AMAN/DMAN v TMA s vysokou hustotou									
CP1-s-AF1.1 AMAN rozšírený o vzdušný priestor na trati	31.12.2024	31.12.2018	Prílety na letisko Viedeň-Schwechat podporované súčasným systémom ATM cez OLDI						
CP1-s-AF1.2 Integrácia AMAN/DMAN	31.12.2027		N/A						
CP1-AF2 - Integrácia letiska a priepustnosť									
CP1-s-AF2.1 DMAN synchronizovaný s predodletovým sekvenovaním	31.12.2022		N/A						
CP1-s-AF2.2.1 Počiatočný plán prevádzky letiska (iAOP)	31.12.2023		N/A						
CP1-s-AF2.2.2 Prevádzkový plán letiska (AOP)	31.12.2027		N/A						
CP1-s-AF2.3 Letiskové bezpečnostné siete	31.12.2025		N/A						
CP1-AF3 - Flexibilné riadenie vzdušného priestoru a voľný vzdušný priestor									
CP1-s-AF3.1 Manažment vzdušného priestoru a pokročilé flexibilné využitie vzdušného priestoru	31.12.2022	31.12.2022	Použitie systémov NM						
CP1-s-AF3.2 Voľný vzdušný priestor	31.12.2025	28.1.2021	Využitie systémov NM a súčasného systému ATM						
CP1-AF4 - Sieťové kolaboratívne riadenie									
CP1-s-AF4.1 Rozšírené krátkodobé opatrenia ATFCM	31.12.2022	31.12.2022	Použitie systémov NM						
CP1-s-AF4.2 Kolaboratívne NOP	31.12.2023	31.12.2023	Použitie systémov NM						
CP1-s-AF4.3 Automatizovaná podpora hodnotenia zložitosti premávky	31.12.2022	31.12.2024	Použitie systémov NM						
Integrácia CP1-s-AF4.4 AOP/NOP	31.12.2027		N/A						
CP1-AF5 - SWIM									

24	CP1-s-AF5.1 Spoločné komponenty infraštruktúry	31.12.2024	31.12.2025	PKI ako súčasť ICT	Informačné systémy a siete	1 465 410	1 711 994	2 251 815	2 395 964	3 644 798
25	Technická infraštruktúra a špecifikácie žltého profilu CP1-s-AF5.2 SWIM	31.12.2025	31.12.2025	Implementované podľa aplikácií						
26	CP1-s-AF5.3 Výmena leteckých informácií	31.12.2025	31.12.2025	Využívanie systémov NM a upgrade systému AIM	AIM Systems	131 648	566 909	689 198	794 825	701 437
27	CP1-s-AF5.4 Výmena meteorologických informácií	31.12.2025	31.12.2025	Informácie MET ako prevádzkové údaje budú dostupné prostredníctvom funkcií systému plánovania letov	Systém plánovania letov	41 140	46 283	899 938	946 220	863 940
28	CP1-s-AF5.5 Kooperatívna sieťová výmena informácií	31.12.2025	31.12.2025	Použitie systémov NM						
29	CP1-s-AF5.6 Výmena letových informácií (žltý profil)	31.12.2025	31.12.2025	Aktualizácia systému plánovania letov a systému ATM	Systém plánovania letov					
30	CP1-AF6 - Zdieľanie informácií o počiatočnej trajektórii									
31	CP1-s-AF6.1 Počiatočné zdieľanie informácií o trajektórii vzduch-zem	31.12.2027		Aktualizácia systému ATM	Hlavný systém ATM					
32	Vylepšenie informácií o trajektórii CP1-s-AF6.2 správcu siete	31.12.2027		N/A						
33	CP1-s-AF6.3 Počiatočná informácia o trajektórii zdieľajúca pozemnú distribúciu	31.12.2027		Aktualizácia systému ATM	Hlavný systém ATM					
34										
35	Celkové RP4 určilo náklady na spoločný projekt súvisiaci s čiastkovými funkciami naprieč spoplatňovacími zónami pre dotknutý subjekt					1638198	2325186	3840951	4137009	5210175
36										

4.3 - Riadenie zmien

Postupy riadenia zmien a plány prechodu na uvedenie do prevádzky veľkých zmien vzdušného priestoru alebo vylepšenia systému ATM zamerané na minimalizáciu akéhokoľvek negatívneho vplyvu na výkonnosť siete

V príslušnom referenčnom období sa plánujú tieto zásadné zmeny: 1. Aktualizácia horizontálnej sektorizácie - ACC Bratislava - zriadi sa nová hranica EW, aby sa dodržali dopravné toky súvisiace s rozšírením územia pre operácie FRA (implementácia cezhraničnej FRA operácie medzi týmito FRA: BALTIC FRA, DK-SE FAB FRA, SEE FRA a SECSI FRA) - plánovaná implementácia v roku 2025 2. Prepracovanie vojenských výcvikových priestorov - budú zriadené nové TRA/TSA, aby splňali požiadavky vzdušného priestoru a výcvikový cieľ pre nové stíhačky (F-16) - plánuje sa využitie modularity na zlepšenie využívania vzdušného priestoru podľa špecifických operačných potrieb a vyhýbanie sa zbytočnému uzatváraniu vzdušného priestoru – oblasti priľahlé k hraniciam budú mať potenciál pre cezhraničné vojenské aktivity – plánovaná implementácia v rokoch 2026-2027 Celý proces oznamovania zmien, hodnotenia bezpečnosti, hodnotenia podpory bezpečnosti, overovania a monitorovania sú definované a stanovené v súlade s ATM/ANS.AR.C025-040, ATM/ANS.OR.A.040-045, ATM/ANS.OR.C.005 a ATS.OR.205-210 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2017/373 pre celý životný cyklus zmeny.

5.1 - Parametre zdieľania dopravného rizika

5.1.1 Zdieľanie rizika objemu dopravy - Traťové spoplatňovacie zóny

5.1.2 Zdieľanie rizika objemu dopravy - Zóny terminálového spoplatňovania

5.2 - Kapacitné stimulačné schémy

5.2.1 - Kapacitný stimulačný systém - Na ceste

- a) Parametre pre výpočet finančných výhod alebo nevýhod - traťové
- b) Ústredné hodnoty - Traťové
- c) Modulačný mechanizmus (ak je k dispozícii)

5.2.2 - Schéma kapacitných stimulov - Terminál

- a) Parametre pre výpočet finančných výhod alebo nevýhod - Traťové
- b) Ústredné hodnoty - Terminálne
- c) Modulačný mechanizmus (ak je k dispozícii)

5.3 - Voliteľné stimuly

Prílohy relevantné k tomuto oddielu

PRÍLOHA G. PARAMETRE PRE ZDIELANIE RIZIKA OBJEMU DOPRAVY

PRÍLOHA I. PARAMETRE PRE POVINNÉ KAPACITNÉ STIMULY

PRÍLOHA K. VOLITELNÉ STIMULAČNÉ SYSTÉMY

5.1 - Zdieľanie dopravného rizika

5.1.1 Zdieľanie rizika objemu dopravy - Traťové spoplatňovacie zóny

#ODKAZ!	Prijateľné parametre zdieľania rizika objemu dopravy?						č
			Servisné jednotky nižšie ako plán		Servisné jednotky vyššie ako plán		
	Nemeniteľný rozsah	Pásmo zdieľania rizika	% straty, ktorá sa má nahradiť	Max. účtované, ak SU 10 % < plán	% dodatočných výnosov vrátených	Min. vrátil, ak SU 10 % > plán	
Štandardné parametre	±2,00%	±10,0%	70,0%	5,6%	70,0%	5,6%	

5.1.2 Zdieľanie dopravného rizika - Zóny terminálového spoplatňovania

5.2 - Kapacitné stimulačné schémy

5.2.1 - Schéma kapacitných stimulov - Traťové

a) Parametre pre výpočet finančných výhod alebo nevýhod - Traťové

Traťové	Vyjadrené v	Hodnota
Nemeniteľný rozsah	zlomok min	±0,010 min
Maximálny bonus (≤ 2 %)	% DC	0,70%
Maximálny trest (≥ maximálny bonus)	% DC	0,75%

b) Pivot values - En route

Základ pre ročné nastavenie pivotných hodnôt	Modulovaný
--	------------

c) Modulačný mechanizmus (ak je k dispozícii)

Sekciu je potrebné vyplniť len vtedy, ak bola v bode b) vybraná možnosť pre modulované ústredné/pivotné hodnoty.

Modulačný mechanizmus pivotných hodnôt	A) a) B)
--	----------

Na základe vyššie zvoleného modulačného mechanizmu(-ov) uveďte podrobný popis princípov a metodológie použitej na moduláciu ústredných hodnôt

Možnosť A) – Modulácia na základe nepredvídaných zmien v doprave

1) pivotová hodnota pre rok N je rovná ročnú aktualizáciu referenčných hodnôt poskytovaných manažérom siete v NOP	Áno
2) pivotná hodnota pre rok N je informovaná každoročnou aktualizáciou včasnou aktualizáciou referenčných hodnôt manažérom siete v NOP	Nie
Ak platí 2), opíšte princíp a vzorec, na základe ktorých sa vypočítavajú pivotné hodnoty	
Nepoužiteľné	

Možnosť B) - Modulácia obmedzujúca hodnoty pivot na kódy oneskorenia C, R, S, T, M, P

Rozsah stimulov je obmedzený na príčiny oneskorenia súvisiace s kapacitou ATC, smerovaním ATC, personálnym obsadením ATC, vybavením ATC, riadením vzdušného priestoru a špeciálnymi udalosťami s kódmi C, R, S, T, M a P používateľskej príručky ATFCM.

Vysvetlenie metodiky použitej na príslušnú moduláciu pivotných hodnôt

Pivotná hodnota sa upraví odpočítaním meškania ATFM z dôvodov iných ako CRSTMP, ku ktorým došlo počas aktuálneho roka, od hodnoty NOP.

Ďalšie informácie v prípade kombinácie A) a B)

Ak je modulácia pivotných hodnôt založená na oboch možnostiach A) a B), poskytnite ďalšie informácie o tom, ako sa tieto dva modulačné mechanizmy používajú vo vzájomnej kombinácii.

V prvom kroku sa základná hodnota pre rok N upraví tak, aby sa rovnala ročnej aktualizácii referenčných hodnôt poskytnutých manažérom siete v NOP. V druhom kroku sa aktualizovaná základná hodnota ďalej upraví odpočítaním meškania ATFM z dôvodov iných ako CRSTMP, ku ktorým došlo počas skutočného roka, od hodnoty NOP.

5.2.2 - Schéma kapacitných stimulov - Terminál

a) Parametre pre výpočet finančných výhod alebo nevýhod - Terminál

Terminál	Vyjadrené v	Hodnota
Nemenný rozsah	Vyberte	N/A
Maximálny bonus ($\leq 2\%$)	% DC	N/A
Maximálny trest ($\geq$ maximálny bonus)	% DC	N/A

b) Hodnoty pivot - Terminál

Základ pre ročné nastavenie pivotných hodnôt	Kliknutím vyberte
--	-------------------

c) Modulačný mechanizmus (ak je k dispozícii)

Sekciu je potrebné vyplniť len vtedy, ak bola v bode b) vybratá možnosť pre modulované hodnoty pivot.

Modulačný mechanizmus pivotných hodnôt	Kliknutím vyberte
--	-------------------

Na základe vyššie zvoleného modulačného mechanizmu(-ov) uveďte podrobný popis princípov a metodológie použitej na moduláciu pivotných hodnôt

Možnosť A) – Modulácia na základe nepredvídaných zmien v doprave

Pivotná hodnota pre rok N je modulovaná s cieľom umožniť zohľadnenie významných a nepredvídaných zmien v doprave	Kliknutím vyberte
Opište princíp a vzorce, na základe ktorých sa vypočítavajú pivotné hodnoty	
Nepoužiteľné	

Možnosť B) - Modulácia obmedzujúca hodnoty pivot na kódy oneskorenia C, R, S, T, M, P

Rozsah stimulov je obmedzený na príčiny oneskorenia súvisiace s kapacitou ATC, smerovaním ATC, personálnym obsadením ATC, vybavením ATC, riadením vzdušného priestoru a špeciálnymi udalosťami s kódmi C, R, S, T, M a P používateľskej príručky ATFCM.

Vysvetlenie metodiky použitej na príslušnú moduláciu pivotných hodnôt

Nepoužiteľné

Ďalšie informácie v prípade kombinácie A) a B)

Ak je modulácia pivotných hodnôt založená na oboch možnostiach A) a B), poskytnite ďalšie informácie o tom, ako sa tieto dva modulačné mechanizmy používajú vo vzájomnej kombinácii.

Nepoužiteľné

NO_PRINT

2

3

5.3 - Voliteľné stimuly

4

Celkový maximálny bonus za všetky voliteľné
stimuly ($\leq 2\%$):

0,0%

5

Celková maximálna pokuta za voliteľné
stimuly ($\leq 4\%$):

0,0%

6

Počet voliteľných stimulov

0

7

ODDIEL 6: IMPLEMENTÁCIA PLÁNU VÝKONNOSTI

[6.1 Monitorovanie implementačného plánu](#)

[6.2 Nedodržanie cieľov počas referenčného obdobia](#)

6 - IMPLEMENTÁCIA PLÁNU VÝKONNOSTI

6.1 Monitorovanie implementácie plánu

Opis procesov zavedených NSA na monitorovanie implementácie plánu výkonnosti vrátane ročného monitorovania všetkých KPI a PI definovaných v Prílohe I Nariadenia a opis zdrojov údajov

Dopravný úrad je orgánom zodpovedným za implementáciu Plánu výkonnosti vrátane ročného monitorovania všetkých KPI a PI definovaných v Prílohe I nariadenia (EÚ) 2019/317.

Dopravný úrad má v zavedené procesy pre nepretržitý dohľad nad všetkými oblasťami v rámci Plánu výkonnosti pre RP3 a tieto procesy bude naďalej uplatňovať aj v RP4. Tieto procesy obsahujú postupy na zber, vyhodnotenie a validáciu údajov. Monitorovanie na národnej úrovni zahŕňa business plán a ročný plán ANSP, nekontrolovateľné náklady, dosahovanie vyrovnaných prahov (v súlade s článkom 18 nariadenia (EÚ) 2019/317) a ďalšie povinné požiadavky stanovené v prílohe VI nariadenia (EÚ) 2019/317, a ďalšie príslušné právne predpisy (najmä nariadenie (EÚ) 2017/373).

Monitorovanie dosiahnutia výkonnostných cieľov stanovených v nariadení (EÚ) 2019/317 vykonávajú príslušný inšpektori NSA. Samotné monitorovanie bude prebiehať pravidelne, budú stanovené mechanizmy a postupy, ktoré čiastočne vychádzajú z monitorovacích postupov z RP3. Spolupráca v rámci FAB CE medzi národnými dozornými orgánmi je už nadviazaná a v prípade potreby sa primerane využije.

6.2 Nedodržanie cieľov počas referenčného obdobia

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

Výročná monitorovacia správa slúži ako nástroj na sledovanie aktuálnej situácie a dosiahnutia cieľov. Ako vstupy sú spracované nasledovné informácie: SAF KPA (od NSA), CEF KPA (od ANSP) a CAP a ENV KPA (v spolupráci s manažérom siete). Správa sa po jej schválení predkladá prostredníctvom PRB európskej Komisii najneskôr do 1. júna. V prípade, že niektorý cieľ nie je splnený, NSA identifikuje problém, aplikuje nápravné opatrenia na jeho riešenie a informuje európsku Komisiu podľa čl. 37 nariadenia (EÚ) 2019/317.

PRÍLOHA A. HLASOVACIE TABUĽKY A DODATOČNÉ INFORMÁCIE (CELO CESTY)

PRÍLOHA Axe – Nabíjacia zóna na ceste #x

PRÍLOHA B. TABUĽKY A DODATOČNÉ INFORMÁCIE (TERMINÁL)

PRÍLOHA Bx - Koncová nabíjacia zóna #x

PRÍLOHA C. KONZULTÁCIE

PRÍLOHA D. PROGNOZY MIESTNEJ DOPRAVY

PRÍLOHA E. INVESTÍCIE

PRÍLOHA F. ZÁKLADNÉ HODNOTY (NÁKLADOVÁ EFEKTÍVNOSŤ)

PRÍLOHA G. PARAMETRE ROZDELENIA RIZIKA DOPRAVY

PRÍLOHA H. REŠTRUKTURALIZAČNÉ OPATRENIA A NÁKLADY

PRÍLOHA I. PARAMETRE PRE POVINNÉ KAPACITNÉ STIMULY

PRÍLOHA J. VOLITEĽNÉ KPI A CIELE

PRÍLOHA K. VOLITEĽNÉ STIMULAČNÉ SYSTÉMY

PRÍLOHA L. ODÔVODNENIE ZJEDNODUŠENEJ SCHÉMY SPLATNENIA

PRÍLOHA M. ROZDELENIE NÁKLADOV

PRÍLOHA N. CEZHRANIČNÉ ANS

PRÍLOHA O. ODÔVODNENIE PRE MIESTNE BEZPEČNOSTNÉ CIELE

PRÍLOHA P. ODÔVODNENIE PRE MIESTNE ŽIVOTNÉ CIELE

PRÍLOHA Q. ODÔVODNENIE PRE CIELE MIESTNEJ KAPACITY

PRÍLOHA R. ODÔVODNENIE PRE MIESTNE CIELE EFEKTÍVNOSTI NÁKLADOV

PRÍLOHA S. VZÁJOMNÉ ZÁVISLOSTI

PRÍLOHA T. INÝ MATERIÁL

PRÍLOHA U. OVERENIE SÚLADU NÁKLADOVEJ ZÁKLADNE ZO STRANY NSA

PRÍLOHA V. IMPLEMENTÁCIA HLAVNÉHO PLÁNU ATM

PRÍLOHA Y. ODPOVEDE NA OVERENIE ÚPLNOSTI

PRÍLOHA Z. NÁPRAVNÉ OPATRENIA