

SPRÁVA O VÝSLEDKU KONTROLY

Plnenie opatrení z kontroly „Letové
prevádzkové služby Slovenskej
republiky, štátny podnik“



NAJVYŠŠÍ
KONTROLNÝ
ÚRAD SR

ĽUBOMÍR ANDRASSY
predseda

Kontrolovali sme

Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, štátny podnik (LPS SR)

LPS SR bol založený Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR v zmysle zákona o štátnom podniku s účinnosťou od 1.1.2000. LPS SR ako podnikateľský subjekt ne hospodári s verejnými prostriedkami. Hlavnou činnosťou LPS SR je najmä poskytovanie letových prevádzkových služieb, leteckých telekomunikačných služieb a leteckej informačnej služby. Hlavným cieľom je zaistenie bezpečného, efektívneho a usporiadaného toku letovej prevádzky vo vzdušnom priestore SR. Nákladová efektívnosť a primeraný zisk podniku podlieha prísny regulacným pravidlám EÚ.

Ako sme postupovali

Kontrola bola realizovaná v súlade so zákonom NR SR č. 39/1993 Z. z. o Najvyššom kontrolnom úrade Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov a so štandardmi, ktoré vychádzajú zo základných princípov medzinárodných štandardov najvyšších kontrolných inštitúcií (ISSAI). Kontrola bola vykonaná ako kontrola súladu.

Prečo sme kontrolovali

Kontrola bola zaradená do plánu kontrolnej činnosti NKÚ SR na rok 2025 na základe uznesenia Výboru NR SR pre hospodárske záležitosti zo dňa 6.12.2023. Výbor odporučil NKÚ SR v druhom polroku 2025 vykonať kontrolu v LPS SR. Kontrola bola vykonaná ako kontrola súladu so zameraním na plnenie opatrení z predchádzajúcej kontroly v LPS SR a zhodnotenie vývoja hospodárenia.

Čo sme zistili

- Rezervy v systéme zastupovania a presadzovania ekonomických záujmov SR v oblasti poskytovania leteckých navigačných služieb pred príslušnými orgánmi Komisie (EÚ) a v EUROCONTROL.
- Vývoj objemu leteckej premávky nad a na území SR po prudkom poklese v rokoch 2020 a 2021 až v roku 2024 presiahol úroveň z roku 2019 (o 8,2 %).
- Pozitívny vývoj hospodárenia podniku a stabilizácia kladného hospodárskeho výsledku v rokoch 2023 a 2024, aj napriek tomu, že MD SR neposkytovalo v plnej výške príspevok na refundáciu výdavkov spojených s poskytovaním oslobodených letových prevádzkových služieb.
- Riziko v oblasti zabezpečenia dostatočného počtu riadiacich letovej prevádzky v dôsledku ich globálneho nedostatku a konkurenčného boja poskytovateľov leteckých navigačných služieb nielen v európskom ale aj celosvetovom meradle.
- Kontrolou plnenia opatrení boli zistené nedostatky najmä v oblasti evidencie, postupov tvorby a zúčtovania opravných položiek k pohľadávkam.
- Naďalej neexistuje koncepcia a stratégia rozvoja civilného a ostatného letectva.

Čo odporúčame

NKÚ SR, na základe výsledkov kontroly, odporúča:

- Ministrom dopravy SR, aby zabezpečil stanovenie jednoznačných kompetencií, povinností a koordinovaný postup MD SR, Dopravného úradu a LPS SR v procese prípravy, predkladania a schvaľovania Plánu výkonnosti a aktívneho zastupovania ekonomických záujmov SR v oblasti poskytovania leteckých navigačných služieb pred príslušnými orgánmi Komisie (EÚ) a v EUROCONTROL.

VÝKON KONTROLNEJ AKCIE

Účel kontrolnej akcie

Účelom kontrolnej akcie bolo preveriť a vyhodnotiť stav plnenia opatrení prijatých na odstránenie zistených nedostatkov z predchádzajúcej kontroly „Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, štátny podnik“.

Rámec kontrolnej akcie

Predmetom kontroly bol vývoj hospodárenia a financovania štátneho podniku, stav a úroveň plnenia prijatých opatrení. Kontrolované obdobie bolo stanovené na obdobie rokov 2023 a 2024 a súvisiace obdobia.

Hodnotiacimi kritériami pri kontrole boli najmä príslušné právne predpisy a interné predpisy kontrolovaného subjektu, na základe ktorých boli posudzované a vyhodnocované doklady a informácie poskytnuté ku kontrole. Pri kontrole bol použitý prístup detailného preverovania vecnej a obsahovej správnosti dokladov, resp. vybratej vzorky k preverovanému predmetu kontroly. Kontrolórske dôkazy boli zhromažďované s použitím metód preskúmania dokladov a dokumentov, analýz, prepočtov, pozorovaní, rozhovorov s vecne príslušnými zamestnancami a vyžiadaním písomných stanovísk od kontrolovaného subjektu.

Výsledky kontrolnej akcie

Postavenie LPS SR v medzinárodnom a národnom kontexte

Na činnosť LPS SR, ako štátom povereného poskytovateľa letových prevádzkových služieb vo vzdušnom priestore SR, sa vzťahujú okrem legislatívy SR aj právne predpisy jednotného európskeho neba (Single European Sky). Z hľadiska fungovania a rozvoja sú pre štátny podnik určujúce predovšetkým vykonávacie nariadenia Komisie (EÚ), stanovujúce systémy výkonnosti a spoplatňovania leteckých navigačných služieb. LPS SR poskytujú letové prevádzkové služby lietadlám prelietavajúcim vzdušným priestorom SR (traťové služby) a lietadlám prilietavajúcim, odlietavajúcim, resp. pohybujúcim sa po prevádzkových plochách piatich riadených letísk v SR (terminálne služby).

Koordináciu LPS SR s ďalšími poskytovateľmi letových navigačných služieb v Európe, ale aj na globálnej úrovni zabezpečuje štátny podnik i prostredníctvom členstva v Organizácii civilných poskytovateľov letových navigačných služieb (CANSO). LPS SR má zastúpenie v organizácii EUROCONTROL, kde je SR členom od roku 1997.

EUROCONTROL je medzinárodná organizácia, ktorú tvorí 41 európskych štátov a 2 štáty komplexnej dohody. Jej hlavným cieľom je rozvíjať systémy a postupy pre plynulé a bezpečné riadenie letovej prevádzky v Európe. Organizácia koordinuje činnosti národných letových prevádzok, pomáha s plánovaním letov, vyvíja nové technológie a školí riadiacich letovej prevádzky, čím prispieva k bezpečnejšej, efektívnejšej a ekologickejšej leteckej doprave. LPS SR, ako poskytovateľ letových prevádzkových služieb, zodpovedá za výber traťových poplatkov, pričom samotný výber prebieha prostredníctvom systému EUROCONTROL, zabezpečujúceho medzinárodnú koordináciu a fakturáciu týchto poplatkov.

NKÚ SR bol od apríla 2023, prostredníctvom MD SR, poverený zastupovaním SR v Auditnej rade EUROCONTROL a od 1.7.2025 bola zástupkyňa NKÚ SR zvolená za jej predsedníčku s mandátom do 30.6.2027. Hlavnou úlohou Auditnej rady je overovanie finančných výkazov, systému traťových poplatkov, rozpočtu organizácie a vykonanie transparentného auditu každé dva roky.

Poskytovatelia leteckých navigačných služieb sú v rámci EÚ takmer výlučne národnými monopolmi vo vzdušných priestoroch jednotlivých členských štátov. Ich výkonnosť, vrátane nákladovej efektívnosti, preto podlieha regulačným pravidlám stanoveným v legislatíve EÚ. Plány výkonnosti členské štáty EÚ spracúvajú na základe požiadaviek Vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/317, ustanovujúceho výkonnosťnú a poplatkovú schému jednotného európskeho neba. Uvedené nariadenie stanovuje pre členské štáty ciele výkonnosti na tzv. referenčné obdobie v trvaní spravidla 5 rokov. V súčasnosti prebieha štvrté referenčné obdobie (2025 – 2029).

Návrh Plánu výkonnosti musí byť vypracovaný tak, aby boli splnené ciele výkonnosti s použitím odôvodnených nákladov a primeraného zisku, nevyhnutného pre zabezpečenie ďalšieho rozvoja. LPS SR musí plniť ciele vo všetkých štyroch stanovených oblastiach výkonnosti (nákladová efektívnosť, bezpečnosť, kapacita vzdušného priestoru a životné prostredie). V rámci SR sa plnenie cieľov výkonnosti vzťahuje aj na SHMÚ a Dopravný úrad, ale len v oblasti nákladovej efektívnosti.

Za proces koordinácie prípravy plánu výkonnosti a jeho predloženie na schválenie zodpovedá v SR národný dozorný orgán, ktorým je Dopravný úrad. Oproti ostatným členským štátom je v SR špecifické to, že návrh Plánu výkonnosti schvaľuje Vláda SR, a to pred jeho formálnym predložením na schválenie Komisii (EÚ) zo strany Dopravného úradu. V ostatných členských krajinách sa proces predkladania Plánu výkonnosti nepredlžuje predkladaním vláde na schválenie.

Súlad návrhu Plánu výkonnosti s cieľmi výkonnosti posudzuje poradný orgán Komisie (EÚ) – Rada pre preskúmanie výkonnosti (Performance Review Board). Tá vydáva stanovisko s odporúčaniami, ktorým sa Komisia (EÚ) spravidla riadi pri vydávaní rozhodnutia o súlade, resp. nesúlade návrhov Plánu výkonnosti s cieľmi výkonnosti. V prípade neschválenia musí členský štát predložiť revidovaný návrh Plánu výkonnosti tak, aby splňal ciele výkonnosti v tých oblastiach, v ktorých cieľom nevyhovelo.

Návrh Plánu výkonnosti SR na štvrté referenčné obdobie (2025 – 2029), predložený Komisii (EÚ) na schválenie na jeseň 2024, nebol schválený z dôvodu nesplnenia cieľa v oblasti nákladovej efektívnosti. Celkovo neboli plány výkonnosti schválené ôsmim členským štátom. Koncom leta 2025 predložil Dopravný úrad revidovaný návrh Plánu výkonnosti, v ktorom LPS SR znížil svoje plánované náklady, a zároveň vypracoval a finančne vyčíslil zoznam opatrení na zvýšenie kapacity vzdušného priestoru. Objem nákladov potrebných na zvýšenie kapacity vzdušného priestoru môže po kladnom hodnotení zo strany Komisie (EÚ) predstavovať výnimku z potreby striktného dodržania cieľov výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti.

V polovici novembra 2025 sa na podnet LPS SR uskutočnilo stretnutie so zástupcami Komisie (EÚ) a vedením Rady pre preskúmanie výkonnosti s cieľom priblížiť a detailne vysvetliť obsah opatrení na zvýšenie kapacity vzdušného priestoru SR tak, aby bol revidovaný návrh Plánu výkonnosti schválený.

Charakter a tvar vzdušného priestoru SR má lokálne špecifiká a zvýšenie ich relatívnej váhy pri hodnotení Plánu výkonnosti by bolo prínosom nielen pre LPS SR, ale aj SR. Podstatný vplyv na plnenie cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti má to, koľko traťových jednotiek pripadá na jeden odriadený let vo vzdušnom priestore členského štátu. Počet traťových jednotiek je stanovený na základe vzdialenosti, ktorú lietadlo preletí vo vzdušnom priestore a jeho hmotnosti. Práve počtom traťových jednotiek predpokladaných v odhade prevádzky sa delia plánované náklady poskytovateľa leteckých navigačných služieb a určuje sa jednotkový náklad, ktorý je posudzovaný voči cieľu výkonnosti.

Krajiny, v ktorých na jeden odriadený let pripadá viac traťových jednotiek, majú komparatívnu výhodu oproti tým, ktorým na odriadený let pripadá menej traťových jednotiek. Na jeden let vo vzdušnom priestore SR pripadá tretí najmenší počet traťových jednotiek, čo do značnej miery sťažuje plnenie cieľov výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti a znevýhodňuje SR oproti ostatným členským štátom.

Presadzovanie ekonomických záujmov SR a pozície LPS SR v oblasti poskytovania leteckých navigačných služieb by posilnilo, ak by boli jednoznačnejšie vymedzené kompetencie medzi Dopravným úradom a MD SR tak v procese prípravy na nové päťročné referenčné obdobie, prípravy návrhu samotného Plánu výkonnosti, ako aj zastúpenia na platformách, kde sa rozhoduje napríklad o cieľoch výkonnosti, ale aj o samotných zmenách v európskom legislatívnom rámci. Takouto platformou je napríklad Výbor pre jednotné nebo ako orgán Komisie (EÚ).

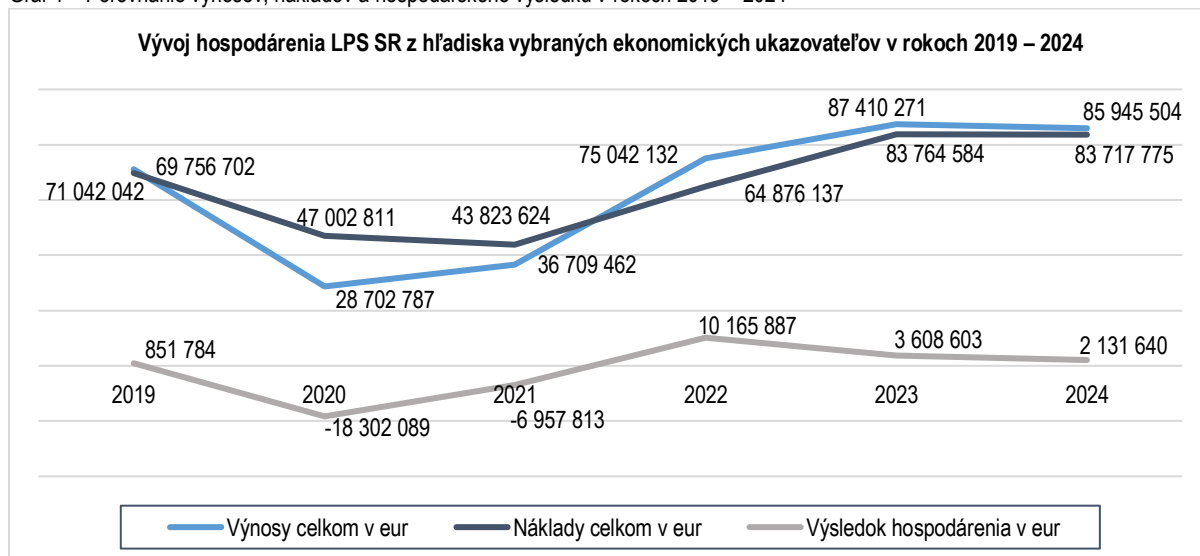
Vývoj hospodárenia a financovania

Spôsob hospodárenia LPS SR determinujú dva zásadné princípy zakotvené v legislatíve EÚ a SR, týkajúce sa stanovenia odplát za letecké navigačné služby. Prvý z nich určuje, že LPS SR má nárok na úhradu nákladov súvisiacich s poskytovaním týchto služieb v plnej miere a s primeraným ziskom nevyhnutným pre zabezpečenie ďalšieho rozvoja podniku vo vzťahu k požadovanému rozsahu a kvalite poskytovaných služieb. Druhý princíp určuje, že používatelia leteckých navigačných služieb (letecké spoločnosti) majú za ich použitie platiť iba v tom rozsahu, ako im tieto služby boli skutočne poskytnuté.

Z vyjadrenia LPS SR vyplýva, že pravidlá legislatívy EÚ určujú to, že náklady podniku na poskytovanie leteckých navigačných služieb sú stanovené vopred na obdobie 5 rokov na základe ich plánovaného (odhadovaného) objemu a pri očakávanom objeme letovej prevádzky. Skutočne vynaložené náklady a skutočný objem letovej prevádzky sa od plánu, prirodzene, líšia. Na účely zohľadnenia dvoch uvedených princípov obsahuje systém spoplatňovania leteckých navigačných služieb mechanizmy úprav jednotkových sadzieb v danom roku o rozdiely medzi plánom a skutočnosťou dosiahnutou v predchádzajúcich rokoch. Na dosiahnutý výsledok hospodárenia podniku v danom roku treba nazerať tak, že jeho časť (zisku alebo straty) bude používateľom „vrátená“ (v prípade dosiahnutia zisku) alebo používateľmi „doplatená“ (v prípade dosiahnutia straty) prostredníctvom adekvátne upravených jednotkových sadzieb v nasledujúcich rokoch. Výsledkom regulácie je to, že maximálny „zisk“, resp. „strata“, ktorej je poskytovateľ leteckých navigačných služieb vystavený je 4,4 % z objemu schválených nákladov na daný rok. Vo všeobecnosti vysoký zisk v jednom roku znamená stratu v roku $t+2$. Veľké odchýlky oproti plánu výkonnosti v rámci 5 - ročného plánovania vedú k problémom pri udržaní vyrovnaného hospodárenia v aktuálnom roku a následne k dopadom na hospodárenie v ďalších rokoch.

Ekonomický vývoj podniku v období rokov 2019 – 2024 bol značne rozdielny. V rokoch 2020 a 2021 naň negatívne vplývali najmä úsporné opatrenia, odklad investícií a znižovanie výdavkov a osobných nákladov v súvislosti s obmedzovaním letov počas pandémie vo vzdušnom priestore EÚ. To sa prejavilo v poklese všetkých podstatných ukazovateľov hospodárenia. V roku 2020 LPS SR mal výraznú účtovnú stratu z hospodárskej činnosti a to v sume 18,3 mil. eur a táto situácia sa opakovala aj v roku 2021, kedy účtovná strata dosiahla takmer 7 mil. eur.

Graf 1 – Porovnanie výnosov, nákladov a hospodárskeho výsledku v rokoch 2019 – 2024



Zdroj údajov: LPS SR

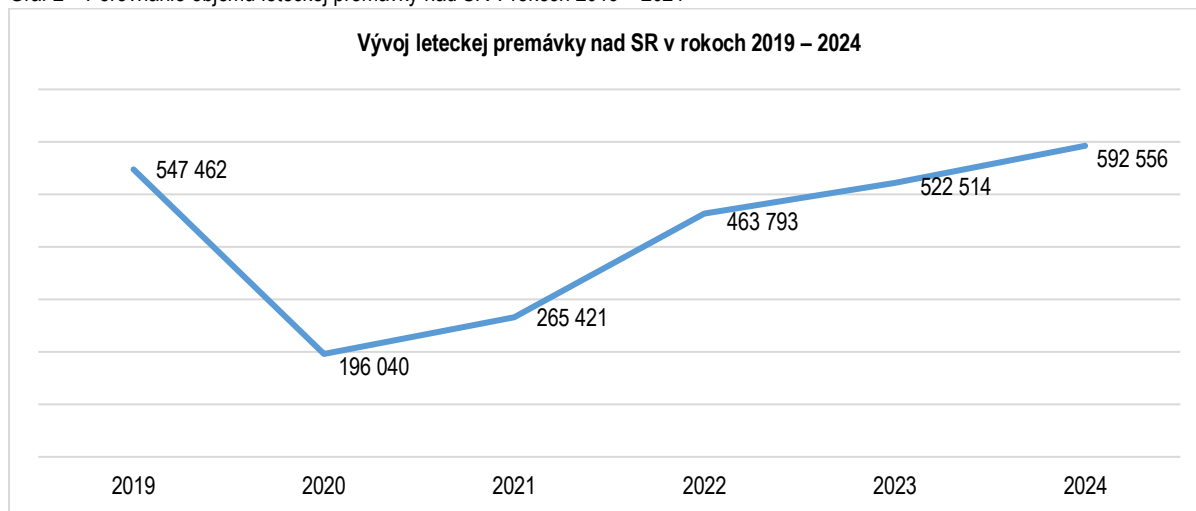
Na výrazný nárast letovej prevádzky a tým aj výnosov v rokoch 2022 až 2024 malo pozitívny vplyv tiež uzatvorenie vzdušného priestoru nad Ukrajinou z dôvodu vojnového konfliktu a jeho oblieťavanie aj cez vzdušný priestor SR. To sa prejavilo v kladnom výsledku hospodárenia podniku v uvedenom období. Vysoká suma zisku za rok 2022 (takmer 10,2 mil. eur) však bola vynútená najmä prostredníctvom jednorazového zníženia nákladov, čo malo negatívny vplyv na rozvoj a výsledky hospodárenia v nasledujúcich rokoch. Aj napriek tomu sa podarilo podniku dosiahnuť v rokoch 2023 a 2024 kladný hospodársky výsledok. Taktiež z porovnania vývoja výnosov a nákladov vyplýva, že výnosy sa v roku 2024 zvýšili o 20,9 % oproti roku 2019 a zároveň ich tempo rastu bolo o 0,9 % vyššie ako tempo rastu nákladov.

Technický a investičný rozvoj podnik realizuje v investičnom pláne v primeranom časovom predstihu tak, aby bola zabezpečená adekvátne úroveň kvality poskytovaných služieb. V období rokov 2020 až 2022 v dôsledku významného výpadku príjmov podniku sa začiatok nových investičných akcií presunul na obdobie po roku 2024. Nedokončené investície k 30.9.2025 predstavovali sumu 9 438 243 eur.

Skutočnosť, že boli prevádzkované zastarané zariadenia na letiskách v Poprade, Žiline a Piešťanoch, bola zapríčinená najmä obmedzenými možnosťami financovania tých zariadení, ktorých prevádzkové určenie je zamerané na terminálne zóny spoplatňovania v zmysle Vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/317, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti a spoplatňovania v jednotnom európskom nebi a Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/2803 o implementácii jednotného európskeho neba. Uvedený stav sa zlepšil, keď v roku 2024 boli zakúpené rádionavigačné zariadenia (Instrument Landing System – systém na presné priblíženie a pristátie) pre letisko Poprad, Žilina a Piešťany.

Vývoj objemu leteckej premávky nad a na území SR po prudkom poklese v rokoch 2020 a 2021 postupne rástol, avšak až v roku 2024 presiahol úroveň z roku 2019, a to o 8,2 %.

Graf 2 – Porovnanie objemu leteckej premávky nad SR v rokoch 2019 – 2024



Zdroj údajov: LPS SR

Rozhodujúci vplyv na tvorbu výnosov (v priemere takmer 99 %) mali tržby z predaja služieb, najmä tržby z traťových odplát. Tieto boli závislé od počtu odriadených traťových jednotiek a výšky národnej jednotkovej sadzby traťových odplát. Výška výnosov z traťových a terminálnych leteckých navigačných služieb závisí nielen od počtu odriadených traťových jednotiek, ale aj od výšky jednotkových sadzieb za traťové a terminálne odplaty.

Vývoj prevádzky vo vyjadrení počtu odriadených letov v uvedenom období zhruba kopíroval vývoj počtu traťových jednotiek, avšak medzi počtom letov a počtom traťových jednotiek nie je priama úmera. Počet traťových jednotiek zohľadňuje dĺžku letu vo vzdušnom priestore a hmotnosť lietadla.

Tabuľka 1 – Vývoj počtu odriadených traťových a terminálnych jednotiek v rokoch 2019 – 2024

Ukazovateľ/rok	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Počet odriadených traťových jednotiek	1 291 783	475 475	611 990	975 906	1 083 018	1 235 019
Počet odriadených terminálnych jednotiek - TZS1	-*	6 849	8 156	13 367	15 111	16 443
Počet odriadených terminálnych jednotiek - TZS2	-*	7 115	13 388	15 616	19 748	17 478

Zdroj údajov: LPS SR

Poznámka: * v roku 2019 mali zóny spoplatňovania iné zloženie a počet terminálnych jednotiek v nich sa určoval na základe iných vzorcov než v ďalších rokoch

Napriek postupne sa zotavujúcemu sektoru leteckej dopravy predpandemické počty odriadených traťových jednotiek doteraz neboli dosiahnuté (v roku 2024 dosiahli 95,6 % úrovne z roku 2019).

Vývoj traťovej sadzby uvedený v nasledujúcej tabuľke bol ovplyvnený najmä prepados prevádzky v rokoch 2020 a 2021 a do značnej miery aj vývojom inflácie, ktorá bola v rokoch 2022 a 2023 výrazne nad očakávanými hodnotami. V dôsledku uplatňovania „mechanizmov úprav sadzieb v roku r+2“ sa tieto faktory podpísali pod výrazný rast traťovej sadzby v rokoch 2022 a 2023 a čiastočne ovplyvnili aj rok 2024.

Tabuľka 2 – Vývoj výšky jednotkových sadzieb za traťové a terminálne odplaty v rokoch 2019 – 2024 v eur

Ukazovateľ/rok	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Sadzba za traťové odplaty	49,83	45,85	47,95	68,75	72,32	59,58
Sadzba za terminálne odplaty - TZS1	241,58*	456,17	457,17	462,29	464,09	616,29
Sadzba za terminálne odplaty - TZS2	6,47*	9,93	9,93	9,93	9,93	9,93

Zdroj údajov: LPS SR

Poznámka: *v roku 2019 mali zóny spoplatňovania iné zloženie a sadzby za terminálne odplaty v nich sa určovali na základe iných vzorcov než v ďalších rokoch

Negatívny vplyv na hospodárenie podniku mal aj fakt, že MD SR neposkytovalo príspevok na refundáciu výdavkov spojených s poskytovaním letových prevádzkových služieb letom oslobodeným od odplát v plnej výške, napriek tomu, že – podľa Vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/317, členské štáty uhrádzajú náklady na služby, ktoré poskytli poskytovatelia leteckých navigačných služieb letom oslobodeným od traťových alebo terminálnych odplát. Avšak podľa zákona o odplatách a o poskytovaní príspevku v civilnom letectve platí, že MD SR môže v príslušnom rozpočtovom roku poskytnúť príspevok na refundáciu výdavkov spojených s poskytovaním letových prevádzkových služieb letom oslobodeným od odplát až do výšky 100 % oprávnených výdavkov. Podľa vyjadrenia LPS SR, celková suma nákladov na oslobodené lety, ktoré podniku neboli uhradené, sa kumulatívne zvyšuje a k 31.12.2024 dosiahla takmer 6,4 milióna eur.

V rokoch 2020 až 2022 zhoršenie ekonomickej situácie štátneho podniku spôsobilo zvýšenú fluktuáciu zamestnancov. Po roku 2022 sa fluktuácia zamestnancov znižovala a boli prijatí aj noví zamestnanci. V roku 2024 vzrástol počet zamestnancov oproti roku 2021 o 62 zamestnancov, ale oproti roku 2019 len o 17. V rokoch 2019 až 2024 sa zvyšoval podiel počtu zamestnancov v prospech nosných divízií zabezpečujúcich riadenie letovej prevádzky a technické zabezpečenie leteckých navigačných služieb.

V nasledujúcej tabuľke boli pre porovnanie vybrané organizačné útvary, ktoré zabezpečujú hlavnú činnosť LPS SR vrátane kancelárie riaditeľa.

Tabuľka 3 – Počet zamestnancov podľa vybraných organizačných útvarov v LPS SR v rokoch 2019 – 2024

Ukazovateľ	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Počet zamestnancov LPS SR celkom	505	477	460	472	497	522
Počet zamestnancov - DATM	202	197	194	197	205	212
Počet zamestnancov - DTZL	151	141	136	135	141	149
Počet zamestnancov - DLS	-	-	28	28	30	31
Počet zamestnancov - SAF	13	12	12	12	14	17
Počet zamestnancov - KR	15	11	5	6	6	6
Počet zamestnancov z ostatných organizačných útvarov	124	116	85	94	101	107

Zdroj údajov: LPS SR

Legenda:

DATM - Divízia manažmentu letovej prevádzky

DTZL - Divízia technického zabezpečenia leteckých navigačných služieb

DLS - Divízia leteckých služieb (od roku 2021)

SAF - Odbor bezpečnosti letových prevádzkových služieb

KR - Kancelária riaditeľa podniku

Osobné náklady podniku boli najvyššie v roku 2024 a to v sume 57,0 mil. eur, a najnižšie v roku 2021 v sume 24,6 mil. eur. Najväčší podiel na osobných nákladoch mali mzdové náklady (v priemere 68,7 %), ktoré obsahovali pôžitky zamestnancov zo závislej činnosti a mzdy v hrubých sumách.

Mzdové náklady obsahujú aj tvorbu, použitie a zrušenie rezerv. Druhý najväčší podiel na osobných nákladoch predstavovali náklady na zákonné sociálne poistenie a to v roku 2024 (13,2 mil. eur). Zároveň treba uviesť, že v kontrolovanom období bola prijatá legislatívna zmena, ktorou došlo medzi rokom 2023 a 2024 k zvýšeniu odvodov do zdravotného poistenia za zamestnávateľa, a to z 10 % na 11 %.

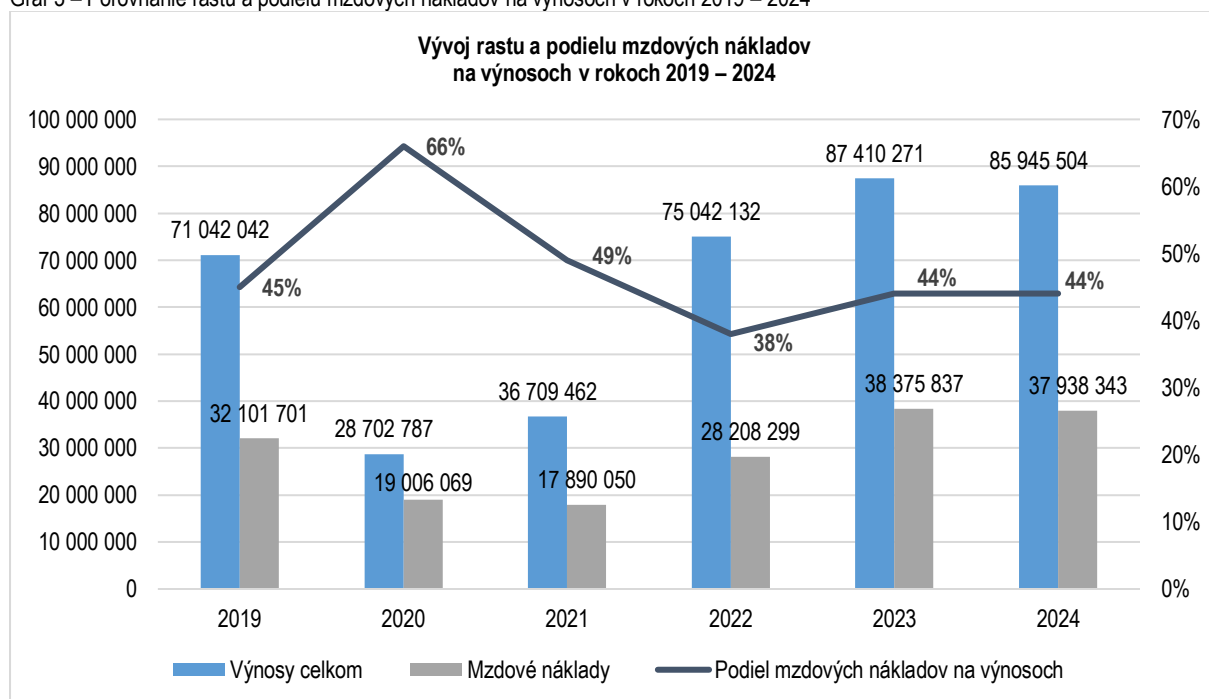
Tabuľka 4 – Vývoj osobných nákladov LPS SR v rokoch 2019 – 2024 v eur

Ukazovateľ	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Mzdové náklady	32 101 701	19 006 069	17 890 050	28 208 299	38 375 837	37 938 343
Zákonné sociálne poistenie	10 166 532	6 911 677	6 560 116	9 216 769	11 926 628	13 225 344
Zákonné sociálne náklady	1 976 326	1 906 475	- 1 048 897	1 755 102	2 343 066	3 405 073
Ostatné sociálne poistenie	1 826 525	1 170 595	1 039 485	1 594 050	2 070 113	2 268 057
Odmeny členom orgánov spoločnosti	145 555	95 963	118 161	131 378	141 909	190 074
Ostatné sociálne náklady	-	-	-	100	1 400	-
Celkom osobné náklady	46 216 639	29 090 779	24 558 915	40 905 699	54 858 953	57 026 892

Zdroj údajov: výkaz ziskov a strát LPS SR

Z porovnania vývoja podielu mzdových nákladov na výnosoch vyplýva, že tento podiel bol v rokoch 2019, 2023 a 2024 stabilizovaný na úrovni 44 až 45 %. Oproti tomu výrazné zmeny vo vývoji tohto podielu v rokoch 2020 až 2022 boli spôsobené pandemiou a v roku 2023 jednorazovým znížením nákladov.

Graf 3 – Porovnanie rastu a podielu mzdových nákladov na výnosoch v rokoch 2019 – 2024



Zdroj údajov: výkaz ziskov a strát LPS SR

Najvyšší vplyv na rast mzdových nákladov v rokoch 2023 a 2024 mal nárast základných miezd, dohodnutý v kolektívnych zmluvách (+ 9 % a 100 eur na rok 2023, + 10 % na rok 2024) a ďalšie benefity ako odstupné, odchodné, príplatky nad rámec zákonníka práce, prémie, mimoriadna mzda (13. a 14. plat), mimoriadne odmeny, rekondičné pobyty vo svojich zariadeniach, doplnkové dôchodkové sporenie, kapitálové životné poistenie a podobne.

V nasledujúcej tabuľke sú uvedené priemerné mesačné mzdové náklady na vybrané organizačné útvary, ktoré zabezpečujú hlavnú činnosť LPS SR.

Tabuľka 5 – Vývoj priemernej mesačnej mzdy v LPS SR v rokoch 2019 – 2024 v eur

Priemerná mesačná mzda	2019	2020	2021	2022	2023	2024
za LPS SR celkom	5 301	3 699	3 361	4 992	6 099	6 422
na pozícii riadiacich letovej prevádzky (RLP)	9 948	6 183	5 996	8 998	10 948	11 405
za LPS SR bez riadiacich letovej prevádzky (RLP)	3 802	2 630	2 375	3 450	4 410	4 624

Zdroj údajov: LPS SR

Poznámka: priemerná mesačná mzda obsahuje: základnú mzdu, prémie, mzdové zvýhodnenia a príplatky v zmysle zákonníka práce a kolektívnej zmluvy, mimoriadnu mzdu, mimoriadne odmeny, náhrady za dovolenku, náhrady v zmysle § 141 zákonníka práce (dôležité osobné prekážky v práci), náhrady za rekondičné pobyty, odstupné a odchodné.

Z uvedených údajov vyplýva, že v rokoch 2019 až 2024 bola najvyššia priemerná mesačná mzda na pozícii RLP, ktorá dosiahla v roku 2024 sumu 11 405 eur. Zároveň z dôvodu objektivizácie treba uviesť, že pre zamestnancov LPS SR platí zákon č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave.

V zmysle kolektívnej zmluvy majú RLP v porovnaní s ostatnými zamestnancami podniku vyššie základné mzdové tarify, čo zodpovedá špecifickosti a náročnosti ich práce. Navyše majú RLP nárok na špecifické príplatky. Tieto príplatky reflektujú náročnosť a zodpovednosť ich práce. Zahŕňajú napríklad príplatok za inštruktorov výcviku na syntetickom výcvikovom zariadení, príplatok za inštruktorov výcviku na pracovisku, príplatok pre vedúcich zmeny, príplatok za vykonávanie práce na stanovišti s vysokou intenzitou záťaže, príplatky za zvýšené pracovné vypätie počas letnej prevádzky, príplatok za metodickú činnosť a pod.

V rámci podniku je v súčasnosti nedostatočný počet RLP, najmä na najviac zaťažených stanovištiach, ktorými sú oblasť stredisko riadenia Bratislava, približovacia služba riadenia a letisková riadiaca veža na letisku Bratislava. Nedostatok RLP a zároveň kontinuálne zvyšovanie prevádzky má za následok nárast počtu nadčasových hodín. Najvyšší počet nadčasových hodín je vyplatených v období s potrebou zvýšeného pracovného vypätia počas letnej sezóny, a to v mesiacoch apríl až október, kedy je pracovné zaťaženie najvyššie.

Nedostatok RLP sa prejavuje aj pri výkone jednotlivých špecifických činností vo výcviku alebo pri metodickej práci, ktoré sú nevyhnutne potrebné pre riadne fungovanie podniku a ktoré môžu byť zabezpečené len RLP. Táto potreba obmedzuje využiteľnosť jednotlivých zamestnancov v prevádzke, čo ešte znásobuje potrebu vykrývania prevádzkových potrieb podniku nadčasovou prácou RLP.

Postupné zvyšovanie počtu zamestnancov po roku 2022 súviselo najmä s potrebou zabezpečenia generálnej výmeny RLP. Výberové konania na RLP sú oproti bežným výberovým konaniam oveľa náročnejšie na čas (cca 10 mesiacov) a ich organizáciu s cieľom získavania dostatočného počtu uchádzačov. Požiadavky na žiakov vo výcviku sú enormne vysoké. Selekcia uchádzačov prebieha postupne v dlhom, 6-etapovom výberovom konaní, po ktorom nasleduje ďalšia náročná etapa výcviku.

Napríklad na výberové konanie pre ACC Bratislava (Oblasť stredisko riadenia Bratislava), ktoré bolo vyhlásené v máji 2022, sa prihlásilo 164 uchádzačov: po 1. etape, preskúšaní z angličtiny, bolo úspešných 109 uchádzačov; po 2. etape bolo úspešných 37 uchádzačov; 3. etapu zvládlo úspešne 15 uchádzačov. Po psychologickom vyšetrení v rámci 4. etapy ich zostalo 13 a po 5. etape zdravotných a fyzických testov len 11.

Z celkového počtu 164 prihlásených uchádzačov bolo po osobnom pohovore v rámci 6. etapy vybraných len šesť uchádzačov (3,6 %), ktorým bol ponúknutý pracovný pomer a nástup do výcviku v apríli 2023. Nástupný plat pre RLP v výcviku bol 1 223 eur. V následnom náročnom výcviku boli neúspešní traja zamestnanci. Úspešní vo výcviku boli zatiaľ dvaja zamestnanci a licenciu získali v auguste 2025, t. j. dva roky a tri mesiace po nástupe do výcviku.

S problematikou udržania odbornej spôsobilosti zamestnancov nosných divízií – zabezpečujúcich riadenie letovej prevádzky a technické zabezpečenie leteckých navigačných služieb úzko súvisí aj financovanie vzdelávania.

Tabuľka 6 – Vývoj nákladov na vzdelávanie

Náklady na vzdelávanie zamestnancov LPS SR v období rokov 2020 – 2024										
	2020		2021		2022		2023		2024	
	suma	% podiel	suma	% podiel	suma	% podiel	suma	% podiel	suma	% podiel
LPS SR	79 382	100	47 642	100	91 215	100	195 990	100	295 033	100
DATM	56 700	71	26 103	55	28 278	31	69 546	35	125 142	42
DTZL	13 721	17	17 089	35	31 288	34	40 455	21	84 909	29

Zdroj údajov: LPS SR

Legenda: DATM - Divízia manažmentu letovej prevádzky, DTZL - Divízia technického zabezpečenia leteckých navigačných služieb

Z údajov v tabuľke vyplýva, že v priemere 70 % nákladov na vzdelávanie bolo použitých na vzdelávanie zamestnancov nosných divízií.

Náklady na vzdelávanie v roku 2020 a 2021 boli obmedzené na minimum, len na udržanie odbornej spôsobilosti v minimálnom rozsahu vyžadovanom platnou legislatívou. V druhom polroku 2022 dochádzalo k postupnému obnovovaniu vzdelávania a k nárastu počtu vzdelávacích aktivít, a obnovili sa aj zahraničné vzdelávacie aktivity. V druhej polovici roku 2023 už bolo vzdelávanie anglického jazyka realizované v plnom rozsahu, zvýšil sa aj počet tuzemských a zahraničných vzdelávaní oproti predchádzajúcim rokom. V roku 2024 bolo vzdelávanie realizované so zameraním najmä na odborné zručnosti a udržanie odbornej spôsobilosti.

Stav a úroveň plnenia opatrení

Kontrola plnenia opatrení bola zameraná na preverenie predchádzajúcou kontrolou zistených nedostatkov najmä v oblasti zmluvných vzťahov, nakladania s majetkom štátu, inventarizácie majetku, dodržiavania zákona o účtovníctve a vnútorného kontrolného systému.

Z výsledkov kontroly plnenia opatrení vyplýva, že z celkového počtu 24 opatrení prijatých LPS SR na odstránenie zistených nedostatkov bolo splnených 22 opatrení. V prípade jedného opatrenia prijatého počas predchádzajúcej kontroly boli znovu zistené nedostatky v súvislosti s nedodržaním zákona o cestovných náhradách. Jedno prijaté opatrenie len čiastočne odstránilo kontrolou zistený nedostatok, pretože nedostatky inventúrnych súpisov úplne neodstránilo.

K zlepšeniu hospodárenia štátneho podniku prispelo najmä plnenie opatrení v súvislosti so zavedením finančného limitu pri zmluvách o právnych službách, pravidelné prehodnocovanie ceny nájmu v závislosti od miery inflácie a zefektívnenie procesov pri výkone inventarizácie a vyúčtovaní cestovných náhrad.

Avšak napriek tomu, že 22 opatrení bolo splnených, detailnou kontrolou boli zistené najmä nedostatky v oblasti evidencie, postupov tvorby a zúčtovania opravných položiek k pohľadávkam.

Kontrolou NKÚ SR bolo zistené, že LPS SR pri zúčtovaní opravných položiek a odpise pohľadávok naďalej nesprávne používa účet 395 - Vnútorné zúčtovanie. Štátny podnik nezúčtoval opravné položky v súlade s postupmi účtovania pre podnikateľov. Nedodržaním postupov účtovania pre podnikateľov, štátny podnik nepostupoval v súlade so zákonom o účtovníctve.

V predložených faktúrach a interných dokladoch LPS SR k tvorbe a zaúčtovaniu opravných položiek za roky 2023 a 2024 nebola k tvorbe opravnej položky jednoznačne uvedená menovitá hodnota pohľadávky pri jej vzniku. Z predložených dokladov nebolo možné získať informáciu o tom, koľko objednávateľ/klient už uhradil a ku ktorej hodnote tvoril a zúčtoval opravné položky. Interné doklady k pohľadávkam neuvádzali deň účtovného prípadu v zmysle postupov účtovania pre podnikateľov. Ako deň účtovného prípadu LPS SR uvádzal mesiac a nie deň.

Kontrolovaný subjekt v interných účtovných dokladoch k pohľadávkam neuvádzal splatnosť pohľadávky. Z uvedeného dôvodu nebolo možné overiť, či kontrolovaný subjekt má správne členenie majetku – pohľadávok podľa postupov účtovania pre podnikateľov.

Záver

Poskytovatelia leteckých navigačných služieb sú v rámci EÚ takmer výlučne národnými monopolmi vo vzdušných priestoroch jednotlivých členských štátov. Ich výkonnosť, vrátane nákladovej efektívnosti a primeraného zisku, preto podlieha prísnyim regulačným pravidlám EÚ.

Členské štáty EÚ vypracúvajú Plány výkonnosti na základe požiadaviek vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ), ustanovujúceho výkonnosťnú a poplatkovú schému jednotného európskeho neba (Single European Sky). Uvedené nariadenie stanovuje pre členské štáty ciele výkonnosti na tzv. referenčné obdobia v trvaní spravidla 5 rokov. V súčasnosti prebieha štvrté referenčné obdobie (2025 – 2029). Za proces koordinácie prípravy plánu výkonnosti a jeho predloženie na schválenie zodpovedá v SR národný dozorný orgán, ktorým je Dopravný úrad.

NKÚ SR v rámci výkonu kontroly identifikoval existujúce rezervy v systéme zastupovania, koordinovaného postupu a presadzovania ekonomických záujmov SR v oblasti poskytovania leteckých navigačných služieb pred príslušnými orgánmi Komisie (EÚ).

NKÚ SR konštatuje, že oproti predchádzajúcemu obdobiu došlo v rokoch 2023 a 2024 k pozitívnemu vývoju hospodárenia podniku a stabilizácii kladného hospodárskeho výsledku aj napriek tomu, že MD SR neposkytovalo v plnej výške príspevkov na refundáciu výdavkov spojených s poskytovaním oslobodených letových prevádzkových služieb (kumulatívne k 31.12.2024 celkom 6,4 mil. eur). Oproti predchádzajúcej kontrole stále pretrváva problém v nepreplatení týchto výdavkov v plnej výške, spočívajúci v nesúlade medzi Vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/317 a zákonom o odplatách a o poskytovaní príspevku v civilnom letectve.

Benefity dohodnuté v kolektívnych zmluvách však naďalej výrazne ovplyvňujú výšku osobných nákladov. Najvyšší vplyv na rast mzdových nákladov v rokoch 2023 a 2024 mal nárast základných miezd dohodnutý v kolektívnych zmluvách (+ 9 % a 100 eur na rok 2023, + 10 % na rok 2024) a ďalšie benefity ako odstupné, odchodné, príplatky nad rámec zákonníka práce, prémie, mimoriadnu mzdu (13. a 14. plat), mimoriadne odmeny, rekondičné pobyty vo svojich zariadeniach, doplnkové dôchodkové sporenie, kapitálové životné poistenie a podobne.

Postupné zvyšovanie počtu zamestnancov po roku 2022 súviselo najmä s potrebou zabezpečenia generacej výmeny RLP, pretože v súčasnosti je problémom nedostatočný počet RLP, a to najmä na najviac vyťažených stanovištiach.

V tejto súvislosti NKÚ SR upozorňuje na riziko v oblasti zabezpečenia dostatočného počtu RLP v dôsledku ich globálneho nedostatku a konkurenčného boja poskytovateľov leteckých navigačných služieb nielen v európskom, ale aj celosvetovom meradle. Dôsledkom uvedeného stavu je reálne riziko odchodu RLP zo SR ku konkurenčným poskytovateľom leteckých navigačných služieb nielen v rámci Európy, ale aj v rámci celého sveta.

Na základe výsledkov kontroly plnenia opatrení je možno konštatovať, že zlepšeniu hospodárenia štátneho podniku prispelo najmä zavedenie finančného limitu pri zmluvách o právnych službách, pravidelné prehodnocovanie ceny nájmu v závislosti od miery inflácie a zefektívnenie procesov pri výkone inventarizácie a vyúčtovaní cestovných náhrad.

V súvislosti s uznesením Výboru NR SR pre hospodárske záležitosti z decembra 2023, NKÚ SR upozorňuje, že stále neexistuje koncepcia a stratégia rozvoja civilného a ostatného letectva, v ktorej by mal štát zadefinované taktiež požiadavky na úroveň, rozsah a efektívnosť služieb poskytovaných LPS SR na jednotlivých letiskách v SR.

Správa o výsledku kontroly bude zaslaná Výboru Národnej rady SR pre hospodárske záležitosti, Ministerstvu dopravy SR, Dopravnému úradu a LPS SR.

Reakcia kontrolovaného subjektu

Kontrola opatrení bola ukončená protokolom o výsledku kontroly. LPS SR nevzniesli námietky proti pravdivosti, úplnosti a preukázateľnosti kontrolných zistení. NKÚ SR uložil štátnemu podniku prijať opatrenia na odstránenie zistených nedostatkov a následne predložiť správu o ich plnení. Plnenie prijatých opatrení bude NKÚ SR monitorovať a vyhodnocovať.

Kontakt

Najvyšší kontrolný úrad SR

Priemyselná 2
824 73 Bratislava
☎ +421 250 114 911
✉ info@nku.gov.sk

Letové prevádzkové služby SR, štátny podnik

Ivanská cesta 93
823 07 Bratislava
☎ +421 4857 1111
✉ info@lps.sk

Zoznam použitých skratiek

Skrátený názov	Úplné znenie
EÚ	Európska únia
Komisia (EÚ)	Európska komisia
EUROCONTROL	Európska organizácia pre bezpečnosť letovej prevádzky (European Organisation for the Safety of Air Navigation)
KR	Kancelária riaditeľa
LPS SR, resp. štátny podnik alebo podnik	Letové prevádzkové služby Slovenskej republiky, štátny podnik
Metodické usmernenie LPS SR č. 3/2021	Metodické usmernenie DEKS č. 3/2021 Opravné položky k pohľadávkam, odpis pohľadávok, zníženie základu dane pri nevymožiteľnej pohľadávke
MD SR	Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky
NKÚ SR	Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky
NR SR	Národná rada Slovenskej republiky
Postupy účtovania pre podnikateľov	Opatrenie Ministerstva financií Slovenskej republiky zo 16. decembra 2002 č. 23054/2002-92, ktorým sa ustanovujú podrobnosti o postupoch účtovania a rámcovej účtovej osnove pre podnikateľov účtujúcich v sústave podvojného účtovníctva v znení neskorších predpisov
RLP	Riadiaci letovej prevádzky
SR	Slovenská republika
Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/317	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/317 z 11. februára 2019, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti a spoplatňovania v jednotnom európskom nebi a ktorým sa zrušujú vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 390/2013 a (EÚ) č. 391/2013
zákon o cestovných náhradách	Zákon č. 283/2002 Z. z. o cestovných náhradách v znení neskorších predpisov
zákon o odplatách a o poskytovaní príspevku v civilnom letectve	Zákon č. 213/2019 Z. z. o odplatách a o poskytovaní príspevku v civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
zákon o štátnom podniku	Zákon č. 111/1990 Zb. o štátnom podniku v znení neskorších predpisov
zákon o účtovníctve	Zákon č. 431/2002 Z. z. o účtovníctve v znení neskorších predpisov
zákoník práce	Zákon č. 311/2001 Z. z. Zákoník práce v znení neskorších predpisov