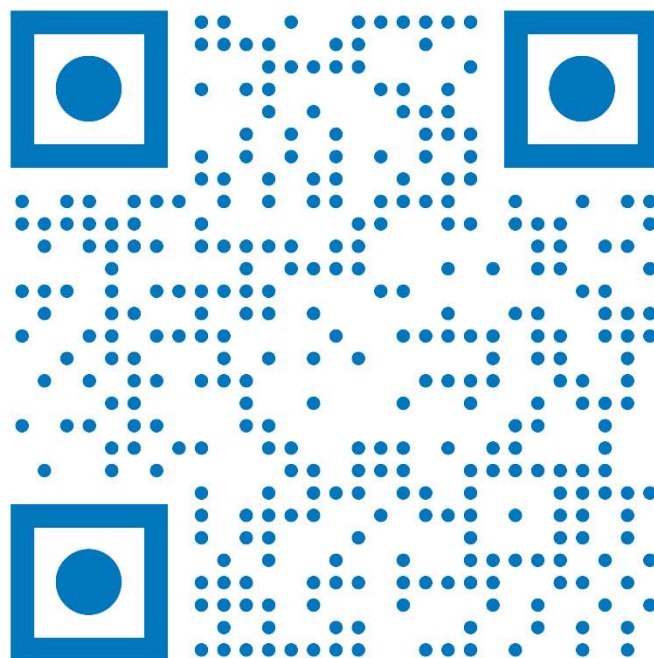




# LETNO POROČILO 2021



## KAZALO

UVOD .....	6
VIZIJA, POSLANSTVO IN VREDNOTE DRUŽBE.....	6
KONKURENČNA USMERITEV .....	7
RAZVOJNE USMERITVE .....	8
OSNOVNI PODATKI O DRUŽBI .....	10
STATUS IN DEJAVNOST.....	12
ORGANIZIRANOST DRUŽBE.....	13
POROČILO DIREKTORJA.....	15
POROČILO NADZORNEGA SVETA .....	17
IZJAVA O UPRAVLJANJU DRUŽBE .....	21
<b>I POSLOVNO POROČILO .....</b>	<b>28</b>
<b>1 KLJUČNI DOGODKI TER VPLIVI NA POSLOVANJE LETA 2021 IN PO KONCU POSLOVNEGA LETA .....</b>	<b>28</b>
KLJUČNI DOGODKI IN VPLIVI NA POSLOVANJE LETA 2021 .....	28
KLJUČNI DOGODKI PO DATUMU IZKAZA FINANČNEGA POLOŽAJA.....	34
<b>2 POMEMBNI POSLOVNI PODATKI IN KAZALNIKI USPEŠNOSTI .....</b>	<b>36</b>
2.1 KAZALNIKI USPEŠNOSTI .....	37
<b>3 IZVAJANJE NAVIGACIJSKIH SLUŽB ZRAČNEGA PROMETA V LETU 2021 .....</b>	<b>40</b>
3.1 KONTROLA ZRAČNEGA PROMETA .....	40
3.2 PODROČJE LETALSKIH TELEKOMUNIKACIJ .....	42
3.3 IZVAJANJE LETALSKIH INFORMACIJSKIH SLUŽB.....	44
3.4 PODROČJE KADROV .....	45
3.4.1 Razvoj zaposlenih .....	48
3.5 USPOSABLJANJE IN POOBLAŠČENOST OPERATIVNEGA OSEBJA NAVIGACIJSKIH SLUŽB ZRAČNEGA PROMETA.....	49
3.6 PODROČJE ZA VARNOST V ZRAČNEM PROMETU .....	52
3.7 STALNOST SKLADNOSTI Z ZAHTEVAMI ZA IZVAJANJE NAVIGACIJSKIH SLUŽB ZRAČNEGA PROMETA.....	56
3.8 PODROČJE ZA KAKOVOST.....	57
3.9 PODROČJE VAROVANJA .....	57
3.10 PODROČJE INFORMATIKE .....	58
3.11 PODROČJE KIBERNETSKE VARNOSTI .....	59
3.12 MEDNARODNO SODELOVANJE .....	60
3.12.1 Projekt Funkcionalnega bloka zračnega prostora srednje Evrope (Functional Airspace Block Central Europe – FAB CE).....	60
3.12.2 Drugo sodelovanje.....	61
3.13 PRILAGODLJIVA UPORABA ZRAČNEGA PROSTORA – FUA .....	61
3.14 POSVETOVANJE Z UPORABNIKI.....	62
3.15 JAVNA NAROČILA.....	63
<b>4 PODATKI O ZRAČNEM PROMETU ZA LETO 2021 .....</b>	<b>65</b>
4.1 UVOD.....	65
4.2 ANALIZA ZRAČNEGA PROMETA .....	66

4.2.1 Promet v fazi preleta.....	68
4.2.2 Promet v fazi terminala.....	76
4.2.3 Povzetek analize zračnega prometa .....	77
4.3 ANALIZA REGULACIJ IN ZAMUD LETA 2021 .....	78
<b>5 INVESTICIJE.....</b>	<b>79</b>
<b>6 UPRAVLJANJE TVEGANJ .....</b>	<b>82</b>
6.1 STRATEŠKA TVEGANJA.....	83
6.2 FINANČNA TVEGANJA.....	87
6.3 OPERATIVNA TVEGANJA.....	89
6.4 INFORMACIJSKA TVEGANJA.....	93
6.5 KLJUČNA TVEGANJA IN NJIHOV VPLIV NA POSLOVANJE DRUŽBE V LETU 2021 .....	94
<b>7 DRUŽBENA ODGOVORNOST IN TRAJNOSTNI RAZVOJ .....</b>	<b>97</b>
7.1 EKONOMSKI VIDIKI TRAJNOSTNEGA POSLOVANJA DRUŽBE .....	98
7.2 DRUŽBENI VIDIKI TRAJNOSTNEGA POSLOVANJA DRUŽBE .....	98
7.3 OKOLJSKI VIDIKI TRAJNOSTNEGA POSLOVANJA DRUŽBE .....	101
<b>8 KLJUČNI NAČRTI ZA LETO 2022 IN PRIČAKOVANJA GLEDE RAZVOJA DRUŽBE .....</b>	<b>103</b>
<b>II RAČUNOVODSKO POROČILO .....</b>	<b>106</b>
<b>1 POROČILO NEODVISNEGA REVIZORJA .....</b>	<b>106</b>
<b>2 RAČUNOVODSKI IZKAZI DRUŽBE .....</b>	<b>110</b>
2.1 IZKAZ FINANČNEGA POLOŽAJA NA DAN 31. 12. 2021.....	110
2.2 IZKAZ POSLOVNEGA IZIDA ZA OBDOBJE OD 1. 1. DO 31. 12. 2021 .....	112
2.3 IZKAZ DRUGEGA VSEOBSEGAJOČEGA DONOSA ZA LETO 2021 .....	113
2.4 IZKAZ UPORABE BILANČNEGA DOBIČKA ZA LETO 2021 .....	113
2.5 IZKAZ DENARNIH TOKOV ZA LETO 2021.....	114
2.6 IZKAZ GIBANJA KAPITALA V LETU 2021 .....	115
2.7 IZKAZ GIBANJA KAPITALA V LETU 2020 .....	115
<b>3 PRILOGA K RAČUNOVODSKIM IZKAZOM .....</b>	<b>116</b>
3.1 POVZETEK RAČUNOVODSKIH USMERITEV IN PREDPOSTAVK .....	116
3.2 POJASNILA K POSTAVKAM RAČUNOVODSKIH IZKAZOV .....	129
3.2.1 Neopredmetena sredstva .....	129
3.2.2 Opredmetena osnovna sredstva .....	130
3.2.3 Dolgoročne finančne naložbe .....	132
3.2.4 Odložene terjatve za davke .....	133
3.2.5 Zaloge.....	133
3.2.6 Kratkoročne poslovne terjatve.....	133
3.2.7 Denarna sredstva .....	134
3.2.8 Kapital.....	134
3.2.9 Rezervacije in dolgoročne pasivne časovne razmejitve.....	135
3.2.10 Nekratkoročne finančne obveznosti .....	137
3.2.11 Kratkoročne finančne obveznosti .....	139
3.2.12 Kratkoročne poslovne obveznosti do dobaviteljev .....	139

3.2.13 Druge kratkoročne poslovne obveznosti .....	139
3.2.14 Druge kratkoročne obveznosti in odloženi prihodki.....	139
3.2.15 Prihodki od prodaje iz pogodb s kupci.....	140
3.2.16 Drugi poslovni prihodki .....	141
3.2.17 Stroški materiala in storitev .....	142
3.2.18 Stroški dela.....	142
3.2.19 Odpisi vrednosti in oslabitev ter odprava oslabitve finančnih sredstev (neto znesek).....	143
3.2.20 Drugi poslovni odhodki .....	143
3.2.21 Finančni odhodki .....	144
3.2.22 Davčni obračun.....	144
3.2.23 Poštena vrednost.....	144
3.2.24 Uporaba MSRP za pripoznavanje presežnih prihodkov zaradi učinka usklajevalnega mehanizma na bodoče prihodke v skladu z uredbami Evropske unije .....	145
3.2.25 Finančni instrumenti in obvladovanje finančnih tveganj.....	146
3.2.26 Izvajanje drugih dejavnosti .....	148
3.2.27 Posli s povezanimi osebami .....	148
3.2.28 Dogodki po datumu izdelave izkaza finančnega položaja.....	148
3.2.29 Potencialne obveznosti in potencialna sredstva .....	149
3.2.30 Zneski, porabljeni za revizorja.....	150
3.2.31 Druga razkritja .....	150
3.2.32 Pokrivanje izgube .....	151
3.2.33 Izjava o odgovornosti posloводства .....	151
<b>POMEN IZRAZOV IN KRATIC .....</b>	<b>153</b>

## SEZNAM PRIKAZOV

Prikaz 1: Organizacijska shema .....	13
Prikaz 2: Lokacije družbe .....	14
Prikaz 3: Struktura zaposlenih po spolu na dan 31. 12. 2021.....	46
Prikaz 4: Starostna struktura zaposlenih.....	47
Prikaz 5: Izobrazbena struktura zaposlenih .....	48
Prikaz 6: Aktivnosti Letalske šole v letu 2021 .....	50
Prikaz 7: Število izpolnjenih poročil po organizacijskih enotah v obdobju 2019 - 2020 .....	54
Prikaz 8: Število poročil za posamezni trend 2021 .....	55
Prikaz 9: Poročila po letih .....	56
Prikaz 10: FIR Ljubljana .....	65
Prikaz 11: Sektor Dolsko .....	65
Prikaz 12: Sektor Mura .....	65
Prikaz 13: Terminalne cone v FIR Ljubljana.....	65
Prikaz 14: Razdelitev IFR-letov glede na fazo leta in glede na zračni prostor.....	66
Prikaz 15: IFR-leti v FIR Ljubljana .....	67
Prikaz 16: IFR-leti v sektorju Dolsko .....	68

Prikaz 17: IFR-leti v fazi preleta v FIR Ljubljana .....	68
Prikaz 18: Enote storitve v fazi preleta v FIR Ljubljana .....	69
Prikaz 19: IFR-leti v fazi preleta v sektorju Dolsko .....	70
Prikaz 20: IFR-leti v fazi preleta v sektorju Mura .....	70
Prikaz 21: Promet od leta 2013 do leta 2021 .....	72
Prikaz 22: Promet v letih 2018, 2019, 2020, predvidevanja za 2021 in dejanski promet 2021 .....	73
Prikaz 23: Promet po nivojih leta v sektorju Dolsko v letu 2021 .....	74
Prikaz 24: Povprečno število IFR-letov v sektorju Dolsko po dnevih v tednu (poletna sezona in celoletno) .....	75
Prikaz 25: Promet po urah (UTC) .....	75
Prikaz 26: IFR-leti v fazi terminala .....	76
Prikaz 27: Enote storitve v fazi terminala .....	77
Prikaz 28: Sistem upravljanja s tveganji .....	83

## SEZNAM TABEL

Tabela 1: Analiza finančnega položaja .....	36
Tabela 2: Obdelani načrti leta (FPL) in sporočila, vezana na FPL v letu 2021 .....	44
Tabela 3: Struktura zaposlenih na dan 31. 12. 2021 .....	46
Tabela 4: Starostna struktura zaposlenih .....	47
Tabela 5: Izobrazbena struktura zaposlenih .....	47
Tabela 6: Število izpolnjenih poročil po organizacijskih enotah družbe v letu 2021 .....	54
Tabela 7: Število poročil za posamezni trend 2021 .....	55
Tabela 8: Statistika poročil za obdobje 2013 – 2021 .....	55
Tabela 9: Postopki skladno z Zakonom o javnem naročanju na splošnem področju .....	64
Tabela 10: Postopki skladno z Zakonom o javnem naročanju na infrastrukturnem področju .....	64
Tabela 11: Število IFR-letov v Republiki Sloveniji v obdobju 2011 – 2021 .....	67
Tabela 12: Število vseh IFR-letov v sektorju Dolsko v obdobju 2011 – 2021 .....	68
Tabela 13: Število IFR-letov v fazi preleta v FIR Ljubljana v obdobju 2011 – 2021 .....	69
Tabela 14: Število enot storitve v fazi preleta v obdobju 2011 – 2021 .....	69
Tabela 15: Število IFR-letov v fazi preleta v sektorju Dolsko in v sektorju Mura v obdobju 2011 – 2021 .....	70
Tabela 16: Mejniki v številu IFR-letov v sektorju Dolsko v obdobju 2011 – 2021 .....	71
Tabela 17: Število sektorskih ur v obdobju 2011 – 2021 .....	71
Tabela 18: Število VFR-letov v obdobju 2011 – 2021 .....	72
Tabela 19: Število IFR-letov v fazi terminala v obdobju 2011 – 2021 .....	76
Tabela 20: Podatki o prometu za posamezne letališke kontrole zračnega prometa (LKZP) .....	76
Tabela 21: Število enot storitve v fazi terminala v obdobju 2011 – 2021 .....	77

## UVOD

Kontrola zračnega prometa je služba, ki z nevidno roko nadzira, vodi in koordinira zračni promet – vsak dan, ob vsakem vremenu in po vsem svetu.

## VIZIJA, POSLANSTVO IN VREDNOTE DRUŽBE

### Vizija

Za uporabnike zračnega prostora vsak dan zagotavljamo varno in zanesljivo izvajanje storitev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa.

Z visoko usposobljenimi in motiviranimi strokovnjaki v podjetniškem duhu in v korist svojih strank dosegamo odličnost pri zagotavljanju zmogljivostno prilagodljivih, cenovno ugodnih, stroškovno učinkovitih, sonaravnih in kakovostnih storitev navigacijskih služb zračnega prometa in upravljanja zračnega prometa v slovenskem in regionalnem zračnem prostoru.

### Poslanstvo

Družba je kot zanesljiva organizacija povsem predana zagotavljanju varnosti v procesu vodenja in upravljanja zračnega prometa.

Smo proaktivni in produktivni, skupaj s poslovnimi in institucionalnimi partnerji z inovativnimi rešitvami neprestano izboljšujemo letalsko omrežje enotnega evropskega neba.

Družba se s svojim poslanstvom zavezuje:

- biti certificirani izvajalec storitev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa po predpisih o enotnem evropskem nebu, določen za zagotavljanje varnih, zmogljivostno prilagodljivih, cenovno ugodnih, stroškovno učinkovitih, sonaravnih in kakovostnih storitev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa v slovenskem zračnem prostoru ter po potrebi zunaj njega;
- biti pripravljena zagotavljati storitve upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa kot dejavni partner znotraj funkcionalnih blokov zračnega prostora na svojem območju.

Poslanstvo bo uresničevalo visoko usposobljeno in motivirano osebje.

### Vrednote in temeljna načela družbe

V družbi smo prepoznali in opredelili skupne vrednote in temeljna načela, ki vodijo vse zaposlene in so del organizacijske kulture družbe ter predstavljajo temelj poslanstva in vizije družbe.

#### **VARNOST STORITEV**

Doseganje, zagotavljanje in stalno izboljševanje varnostnih ravni in ciljev je osnovno vodilo družbe z namenom doseganja odličnosti pri izvajanju varnih, zmogljivostno prilagodljivih, cenovno sprejemljivih, stroškovno učinkovitih, sonaravnih in kakovostnih storitev. Varnosti storitev je dodeljena prednost v primerjavi z drugimi vrednotami družbe.

#### **ZANESLJIVOST**

Za svoje partnerje, stranke in interesne skupine želimo biti zanesljiv partner pri izvajanju dejavnosti.

#### **ODGOVORNOST**

Z odgovornim ravnanjem organov družbe in odnosom sodelavcev do izvajanja storitev navigacijskih služb zračnega prometa želimo zagotavljati varen, reden in učinkovit zračni promet.

#### **PROFESIONALIZEM**

Dosežen s kompetentnostjo, natančnostjo, skrbnostjo, vestnostjo in z odgovornim izpolnjevanjem visokih standardov izvajanja delovnih procesov.

### **USLUŽNOST**

V družbeno odgovornem in nediskriminatornem odzivanju potrebam deležnikov skladno s poslanstvom družbe.

### **SPOŠTLJIVOST**

S poštenim, nepristranskim, odkritim, zaupljivim in prijaznim odnosom do sodelavcev, industrijskih kolegov in deležnikov.

### **EKIPNOST**

Dosežena z nediskriminatornim, soodvisnim in vzajemno dopolnjujočim se skupinskim delom s sodelavci, industrijskimi kolegi in deležniki.

### **ZNANJE**

Gradimo na dvigovanju ravni splošnega, strokovnega in specializiranega znanja zaposlenih. Prizadevamo si razvijati human odnos do dela in ljudi v delovnem procesu ter ljudi usposabljati za hitro prilagajanje spremembam. Vlagamo v izobraževanje posameznika za razvoj delovne kariere in njegove osebne rasti.

### **SKLADNOST POSLOVANJA IN INTEGRITETA**

Dosežena s transparentnim delovanjem in ničelno toleranco do korupcije, nezakonitega in neetičnega ravnanja zaposlenih, posloводства in članov organa nadzora.

### **TRAJNOSTNO POSLOVANJE**

Doseženo z delovanjem družbe v skladu z načeli trajnostnega razvoja, ne da bi pri tem ogrozili zmožnosti prihodnjih rodov, da zadovoljujejo lastne potrebe, pri čemer skrbimo za ustrezno ravnovesje med poslovno uspešnostjo, varstvom okolja (racionalna raba energije, ločevanje odpadkov in preprečevanje negativnih posledic na okolje) in družbeno odgovornostjo. Družbena odgovornost in trajnostno poslovanje sta integrirana v celotno organizacijo družbe in se izvajata v vseh njenih odnosih ter vključujeta vse deležnike, ki so v kakršnikoli interakciji z družbo.

### **SPOŠTOVANJE ČLOVEKOVIH PRAVIC**

Doseženo s spoštovanjem človekovih pravic, ki jih predpisujeta ustava in veljavna zakonodaja ter z uveljavljanjem človekovih pravic v gospodarstvu, kot jih skupaj z ukrepi opredeljuje Nacionalni akcijski načrt.

## **KONKURENČNA USMERITEV**

Kontrola zračnega prometa Slovenije, d. o. o. (v nadaljevanju: družba) je zavezana h krepitvi sodelovanja s sosednjimi državami in svoje vloge pri predvidenem preoblikovanju zračnega prostora v regiji. To je povezano z glavnim ciljem zagotavljanja varnega, nemotenega in učinkovitega pretoka zračnega prometa. Skladno s predpisanimi cilji Evropske unije o stroškovni učinkovitosti izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu se v sodelovanju z izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa iz sosednjih držav krepijo sinergijski učinki izvajanja služb za stroškovno učinkovitost v regiji. Razvoj funkcionalnih blokov zračnega prostora pomeni uresničevanje ene od bistvenih zahtev zakonodaje o enotnem evropskem nebu (Single European Sky – SES) kot ključnega mehanizma, ki predstavlja okvir, ki so ga države članice vzpostavile za okrepljeno sodelovanje in integracijo, kar vodi k bolj racionalni organizaciji zračnega prostora in zagotavljanju storitev, z namenom izpolnitve pričakovanih uporabnikov zračnega prostora. Družba namreč aktivno prispeva k doseganju ciljev Evropske komisije v povezavi z oblikovanjem funkcionalnih blokov zračnega prostora v Evropi v okviru Funkcionalnega bloka zračnega prostora srednje Evrope (Functional Airspace Block Central Europe – FAB CE) ter v okviru tega k ohranjanju konkurenčnosti lastnega znanja in visokih tehnoloških zmogljivosti zagotavljanja storitev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa v slovenskem zračnem prostoru v prihodnje.



## RAZVOJNE USMERITVE

Družba je imetnica certifikata (dovoljenja) za izvajanje storitev upravljanja zračnega prometa (ATM) / izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa (ANS), in sicer za izvajanje služb zračnega prometa (ATS), upravljanja pretoka zračnega prometa (ATFM), upravljanja zračnega prostora (ASM), komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb (CNS) ter letalskih informacijskih služb (AIS). Družba zagotavlja tehnično in operativno zmogljivost ter strokovno znanje za upravljanje zračnega prometa in izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa varno, neprekinjeno, zmogljivo prilagodljivo, cenovno ugodno, stroškovno učinkovito ter sonaravno in kakovostno; to stalno prilagaja dejanski, trenutni ali kakršni koli prihodnji gostoti letalskih prometnih tokov v danem zračnem prostoru. Podrejeno slednjemu je družba nosilka certifikata organizacije za usposabljanje in ohranjanje usposobljenosti kontrolorjev zračnega prometa. V okviru te organizacije za usposabljanje se zagotavlja usposabljanje in ohranjanje usposobljenosti vsega operativnega osebja izvajalca storitev upravljanja zračnega prometa (ATM) / izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa (ANS).

Družba skladno z zahtevami Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa in z Aktom o ustanovitvi sprejema petletne poslovne načrte. Petletni poslovni načrt je skladno z zahtevami slovenske zakonodaje in evropskih predpisov o enotnem evropskem nebu (SES) strateški dokument in vsebuje razvojno strategijo družbe, s katero družba izkazuje prispevek k trajnostnemu razvoju sistema zračnega prometa, z izboljšanjem celotne učinkovitosti navigacijskih služb zračnega prometa.

Razvojne usmeritve, kot jih povzema veljavni Poslovni načrt 2020 – 2024, so usmerjene v doseganje in izboljševanje učinkovitosti storitev upravljanja zračnega prometa (ATM) / izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa (ANS) oziroma navigacijskih služb zračnega prometa na ključnih področjih uspešnosti glede varnosti, okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti, skladno s področji, opredeljenimi v okviru uspešnosti iz osrednjega načrta ATM in skladno z Načrtom izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo (2021), ki skladno z evropskimi predpisi o enotnem evropskem nebu (SES) določa zavezujoče (in druge) cilje uspešnosti, ki si jih je Republika Slovenija postavila za tretje referenčno obdobje spremljanja kazalnikov uspešnosti (Key Performance Indicators – KPI) v letih 2020 – 2024 pri zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa in upravljanju zračnega prometa.

V tretjem referenčnem obdobju med letoma 2020 in 2024 družba uvršča doseganje vseevropskih ciljev uspešnosti med pomembne strateške usmeritve. Za to obdobje so bili opredeljeni vseevropski cilji in kazalniki za vsa štiri ključna področja spremljanja uspešnosti, ki so: zmogljivost, stroškovna učinkovitost, varnost in okolje. Skladno z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2019/317 z dne 11. februarja 2019 o določitvi načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu ter razveljavitvi izvedbenih uredb (EU) št. 390/2013 in (EU) št. 391/2013 (UL L št. 56, z dne 25. 2. 2019, str. 1) (v nadaljevanju: Izvedbena uredba Komisije 2019/317/EU) je bil v letu 2019 pripravljen osnutek Načrta izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo za tretje referenčno obdobje spremljanja vseevropskih ciljev uspešnosti, ki zaradi pojava COVID-19 ni bil potrjen.

Spremenjene okoliščine kot posledice negativnega vpliva pojava koronavirusne bolezni COVID-19 na svetovno gospodarstvo v letu 2020 in s tem na obseg letalskega prometa zaradi padca povpraševanja in neposrednih ukrepov, ki so jih sprejele države članice Evropske unije (EU) in tretje države za zajezitev izbruha pandemije, močno vplivajo na postopke in ukrepe za izpolnjevanje načrtov izvedbe in ureditve pristojbin v tretjem referenčnem obdobju 2020 – 2024, vključno z določitvijo ciljev uspešnosti in cen na enoto ter uporabo sistemov spodbud in mehanizmov za delitev tveganja, zato so zahtevale sprejem začasnih ukrepov zaradi izrednih razmer. Evropska komisija je sprejela Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2020/1627 z dne 3. novembra 2020 o izrednih ukrepih za tretje referenčno obdobje (2020 – 2014) načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu zaradi pandemije COVID-19 (UL L št. 366, z dne 4. 11. 2020, str. 7) (v nadaljevanju: Izvedbena uredba Komisije 2020/1627/EU), s katero je sprejela začasno spremenjeni pravni okvir za tretje referenčno obdobje, ki upošteva izredne razmere v letalskem sektorju. Z omenjeno spremembo je prišlo tudi do sprememb na področju določitve zavezujočih (in drugih) ciljev uspešnosti, ki jih je Evropska komisija sprejela z Izvedbenim sklepom Komisije (EU) 2021/891 z dne 2. junija 2021 o določitvi revidiranih vseevropskih ciljev uspešnosti za omrežje za upravljanje zračnega prometa za tretje referenčno obdobje (2020 – 2024) in razveljavitvi Izvedbenega sklepa (EU) 2019/903 (UL L št. 195, z dne 3. 6. 2021, str. 3) (v nadaljevanju: Izvedbeni sklep Komisije 2021/891/EU), države članice pa so morale Evropski komisiji v oceno predložiti nove Načrte izvedbe (Performance Plan) za tretje referenčno obdobje.

Poslovni načrt 2020 – 2024 v revidirani verziji, skladno z Načrtom izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo (2021) v okoliščinah pojava bolezni COVID-19 izkazuje zadostnost



finančnih in upravnih virov oziroma finančne moči v obdobju do konca leta 2024, pri čemer v obdobju spremenjenih okoliščin zaradi pojava koronavirusne bolezni COVID-19 zadostnost finančnih virov iz opravljanja dejavnosti začasno ni več zagotovljena, zato jo družba zagotavlja z ustreznimi krediti, kar bo omogočilo ustrezno likvidnost in finančno moč za doseg strateških ciljev v omenjenem obdobju. Poslovni načrt tako izkazuje zadostnost virov financiranja za zagotovitev ustrezne tehnične in operativne zmogljivosti ter strokovnega znanja za izvajanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa in upravljanja zračnega prometa, pa tudi morebitni vpliv na pristojbine za uporabnike, ki bi bil posledica izvajanja strategije in poslovnega načrta, ter določa naslednje razvojne usmeritve družbe za doseg strateških ciljev:

- ostati določen za izvajalca storitev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa (Designated ATM/ANS provider);
- ohranjati dovoljenja (certifikate) za izvajanje dejavnosti družbe;
- prizadevati si za stalno izboljševanje ravni varnosti storitev družbe;
- krepiti vlogo družbe v mednarodnem okolju in dejavno prispevati k uresničevanju ciljev enotnega evropskega neba;
- ohranjati konkurenčnost znanja, veščin in kompetenc zaposlenih;
- prispevati k doseganju vseevropskih ciljev uspešnosti;
- odzivati se na spremembe v zunanjem okolju s prilagodljivo in racionalno organizacijo služb in procesov;
- s tehnološkim razvojem prispevati k dodani vrednosti za uporabnike storitev;
- prizadevati si za sodoben integriran koncept varnosti (varovanja).

S tehnološkim razvojem bo velikost zračnega prostora posameznega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa postajala vedno manj pomembna. Vse bolj pa postaja pomembna umeščenost zračnega prostora posameznega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa glede na prevladujoče prometne tokove zračnega prometa. Čezmejno sodelovanje pri načrtovanju zračnega prostora ter konsolidacija sistemov ATM/ANS in infrastrukture CNS bodo omogočali drugačno načrtovanje zračnega prostora, kjer državne meje ne bodo več predstavljale mej zračnega prostora (ter sektorskih mej), ampak bodo meje posameznih sektorjev lahko postavljene optimalno glede na vzorec prometa, s ciljem zagotavljanja čim večje učinkovitosti izvajanja storitev navigacijskih služb zračnega prometa. Za obstoj in razvoj družbe, kot enega manjših, a kompleksnejših izvajalcev storitev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa v Evropi, je ključnega pomena ustrezno upravljanje in načrtovanje zračnega prostora z aktivnim regionalnim sodelovanjem ter strokovno uvajanje tehnoloških in operativnih izboljšav, ki bodo ustrezno podprte s specifičnimi analizami stroškov in koristi, z namenom, da bi dokazali njihovo dodano vrednost.

S kakovostnim, zmogljivostno prilagodljivim, cenovno ugodnim in stroškovno učinkovitim izvajanjem dejavnosti bo poslovanje družbe ob doseganju vseevropskih ciljev uspešnosti usmerjeno k najpomembnejšemu cilju – zagotavljanju varnosti v zračnem prometu. Vse to je uresničljivo izključno in samo ob ohranjanju in razvoju potrebnega strokovnega kadra, ki ima ustrezna specifična znanja in se zaveda pomena varnosti pri izvajanju dejavnosti družbe.

## OSNOVNI PODATKI O DRUŽBI

Družba: KONTROLA ZRAČNEGA PROMETA SLOVENIJE, d. o. o.  
SLOVENIA CONTROL, Slovenian Air Navigation Services, Limited

Skrajšani naziv družbe: KZPS, d. o. o.  
SLOVENIA CONTROL, Ltd.

Sedež družbe:  
Zgornji Brnik

Poslovni naslov družbe:  
Zgornji Brnik 130 n, 4210 Brnik – aerodrom

AFTN: LJLAYFAX  
Matična številka: 1913301  
Identifikacijska številka: SI18930492

Transakcijski računi:  
Banka Intesa Sanpaolo d. d.: SI56 1010 0004 3347 840  
UniCredit Banka Slovenija, d. d.: SI56 2900 0005 5404 414  
Nova Ljubljanska banka, d. d.: SI56 0292 2025 4167 737  
SKB banka d. d.: SI56 0313 4100 0517 835

Registrski organ: Okrožno sodišče v Kranju

Glavna dejavnost: 52.230 Spremljajoče storitvene dejavnosti v zračnem prometu  
Lastništvo: 100-odstotno lastništvo Republike Slovenije  
Znesek osnovnega kapitala: 5.525.705,66 EUR

Število zaposlenih: 217 (na dan 31. 12. 2021)

Stiki:  
Telefonska številka: 00 386 4 20 40 000  
Številka telefaksa: 00 386 4 20 40 001  
Elektronska pošta: [info@sloveniacontrol.si](mailto:info@sloveniacontrol.si)  
Spletna stran: [www.sloveniacontrol.si](http://www.sloveniacontrol.si)

Organi upravljanja družbe: ustanovitelj, nadzorni svet in direktor

Ustanovitelj:  
Ustanoviteljica in edina družbenica družbe je Republika Slovenija. Pravice ustanovitelja v imenu in za račun Republike Slovenije na podlagi Zakona o Slovenskem državnem holdingu (Uradni list RS, št. 25/14) izvaja Slovenski državni holding, d. d.

Direktor:  
dr. Franc Željko Županič

Nadzorni svet:  
Predstavniki ustanovitelja:  
mag. Dušan Hočevar, predsednik  
Rok Prešern, namestnik predsednika  
Marija Šeme, MBA, članica  
Borut Lackovič Žumer, član

Predstavnika delavcev:  
Žiga Ogrizek, član  
Boštjan Mišmaš, član

Revizijska komisija nadzornega sveta:

Marija Šeme, MBA, predsednica

mag. Dušan Hočevar, namestnik predsednice

Žiga Ogrizek, član

Urška Kiš, pooblaščenka revizorka, zunanja članica.

Podatki o družbah, v katerih ima Kontrola zračnega prometa Slovenije, d. o. o., poslovni delež:

Družba: FABCE, letalske storitve, d. o. o.

Sedež: Zgornji Brnik

Poslovni naslov: Zgornji Brnik 130 n, 4210 Brnik – aerodrom

Osnovni kapital: 36.000 EUR

Knjigovodska vrednost naložbe: 16.000 EUR

Poslovni delež Kontrole zračnega prometa Slovenije, d. o. o.: 1/6 osnovnega kapitala družbe, ki znaša 36.000 EUR

Družba FABCE, letalske storitve, d. o. o., je bila ustanovljena 17. 10. 2014, v sodni register pri Okrožnem sodišču v Kranju pa je bila vpisana 17. 11. 2014.

## STATUS IN DEJAVNOST

Kontrola zračnega prometa Slovenije, d. o. o., je bila ustanovljena leta 2004 na podlagi Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa, in sicer skladno s takrat veljavnima Zakonom o gospodarskih družbah in Zakonom o gospodarskih javnih službah ter v povezavi s takrat veljavnim Zakonom o letalstvu. Družba ima status javnega podjetja, saj svojo osnovno dejavnost zagotavlja v pogojih obvezne republiške gospodarske javne službe. Skladno z Aktom o ustanovitvi družbe ima tri organe upravljanja: ustanovitelja, nadzorni svet in direktorja. Ustanoviteljske pravice v imenu in za račun Republike Slovenije izvaja Slovenski državni holding, d. d., na podlagi Zakona o Slovenskem državnem holdingu (Uradni list RS, št. 25/14).

Glavna dejavnost družbe skladno s standardno klasifikacijo dejavnosti je 52.230 – spremljajoče storitvene dejavnosti v zračnem prometu, kamor spadata vodenje in kontrola zračnega prometa, ki se izvajata v naslednjih navigacijskih službah zračnega prometa:

- službah zračnega prometa;
- komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih službah (službe letalskih telekomunikacij);
- letalskih informacijskih službah.

Družba je usposobljena za varno, kakovostno in učinkovito izvajanje dejavnosti vodenja in kontrole zračnega prometa v vseh fazah leta zrakoplovov ter varnega poteka prometa na letališčih, izvajanje služb letalskih informacij, izvajanje nadgradnje, uvedbe in vzdrževanja tehničnih sistemov in naprav za vodenje in kontrolo zračnega prometa ter za usposabljanje in zagotavljanje kompetentnosti operativnega osebja. Družba z izvajanjem gospodarske javne službe ponuja storitve javnega interesa in je edina te vrste v Republiki Sloveniji, zato je tudi položaj zaposlenih poseben in primerljiv le z družbami, ki izvajajo enako dejavnost v tujini. S strokovnim znanjem zaposlenih, ki morajo imeti za izvajanje dejavnosti posebna dovoljenja, s katerimi izkazujejo zahtevana znanja in sposobnosti, pospešuje razvoj področja zračnega prometa s sodelovanjem v domačih in mednarodnih razvojnih aktivnostih ter ustvarjalno prispeva k odločitvam v korist Republike Slovenije.

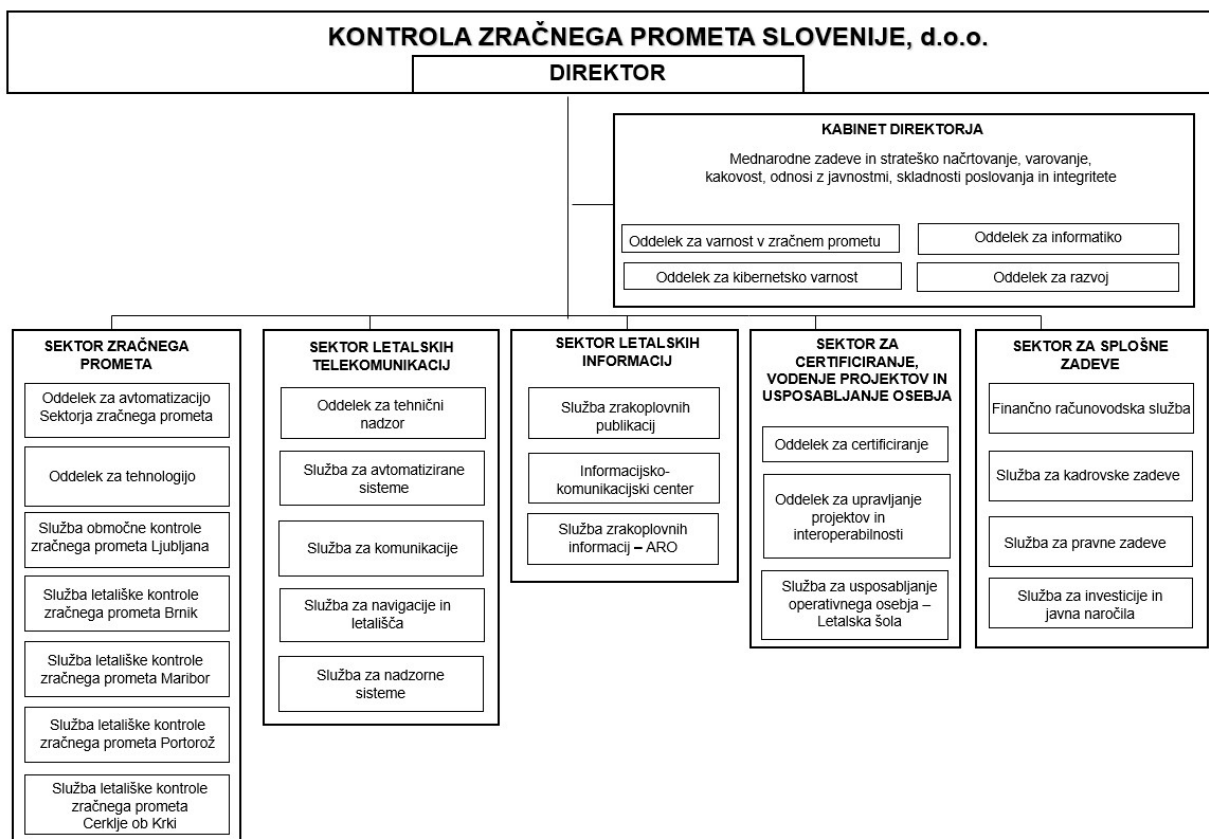
Družba je v letu 2014 z izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa Avstrije, Češke, Hrvaške, Madžarske in Slovaške ustanovila skupni pravni subjekt – gospodarsko družbo v statusni obliki družbe z omejeno odgovornostjo, FABCE, letalske storitve, d. o. o. (v nadaljevanju: FABCE, d. o. o.) s sedežem v Republiki Sloveniji, in sicer z namenom izpolnjevanja zahtev zakonodaje o enotnem evropskem nebu in krepitve medsebojnega sodelovanja na področju izvajanja skupnih projektov, svetovanja, usposabljanja osebja ter javnih naročil. Družba FABCE, d. o. o., je bila ustanovljena 17. 10. 2014, ko so izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa Avstrije, Češke, Hrvaške, Madžarske, Slovaške in Slovenije podpisali družbeno pogodbo, v sodni register pri Okrožnem sodišču v Kranju pa je bila vpisana 17. 11. 2014. Glavna dejavnost FABCE, d. o. o., skladno s standardno klasifikacijo dejavnosti, je 70.220 – drugo podjetniško in poslovno svetovanje. Osnovni kapital FABCE, d. o. o., znaša 36.000 EUR, vplačan v denarju, vsi družbeniki pa imajo enak delež v osnovnem kapitalu. Organi FABCE, d. o. o., so: direktor, nadzorni svet in skupščina; zadnja dva sta sestavljena iz predstavnikov vseh šestih družbenikov.

## ORGANIZIRANOST DRUŽBE

Organizacijska struktura družbe podpira varno, nepretrgano, učinkovito in trajnostno izvajanje storitev upravljanja zračnega prometa (ATM) / izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa (ANS) oziroma navigacijskih služb zračnega prometa, ki jih zagotavlja družba, ter ustrezno prilagodljivost in odzivnost na spremembe v okolju, v katerem posluje. Notranja organizacija družbe je predmet rednega preverjanja in se po potrebi spreminja z namenom dodatnega izboljšanja izvajanja dejavnosti.

Notranja organizacija in sistemizacija delovnih mest v družbi sta določeni s Pravilnikom o notranji organizaciji in sistemizaciji delovnih mest, ki opredeljuje ključne naloge oziroma aktivnosti, katerih procesi se izvajajo v posameznih organizacijskih enotah. Organizacija družbe je podrejena izvajanju glavne dejavnosti, zagotavljanju storitev upravljanja zračnega prometa (ATM) / izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa (ANS) oziroma navigacijskih služb zračnega prometa, s ciljem učinkovitega upravljanja, vodenja in izvajanja poslovnih procesov, upoštevajoč zahteve predpisov, značilnosti dejavnosti in poslovnega okolja, skladno z Zakonom o letalstvu (Uradni list RS, št. 81/10 – uradno prečiščeno besedilo, 46/16 in 47/19) (v nadaljevanju: Zakon o letalstvu), Zakonom o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa (Uradni list RS, št. 30/06 – uradno prečiščeno besedilo, 109/09, 62/10 – ZLet-C in 18/11 – ZUKN-A) (v nadaljevanju: Zakon o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa) in evropsko zakonodajo o enotnem evropskem nebu (SES).

### Prikaz 1: Organizacijska shema



Glavna dejavnost družbe, vodenje in kontrola zračnega prometa, se izvaja v okviru treh operativnih sektorjev:

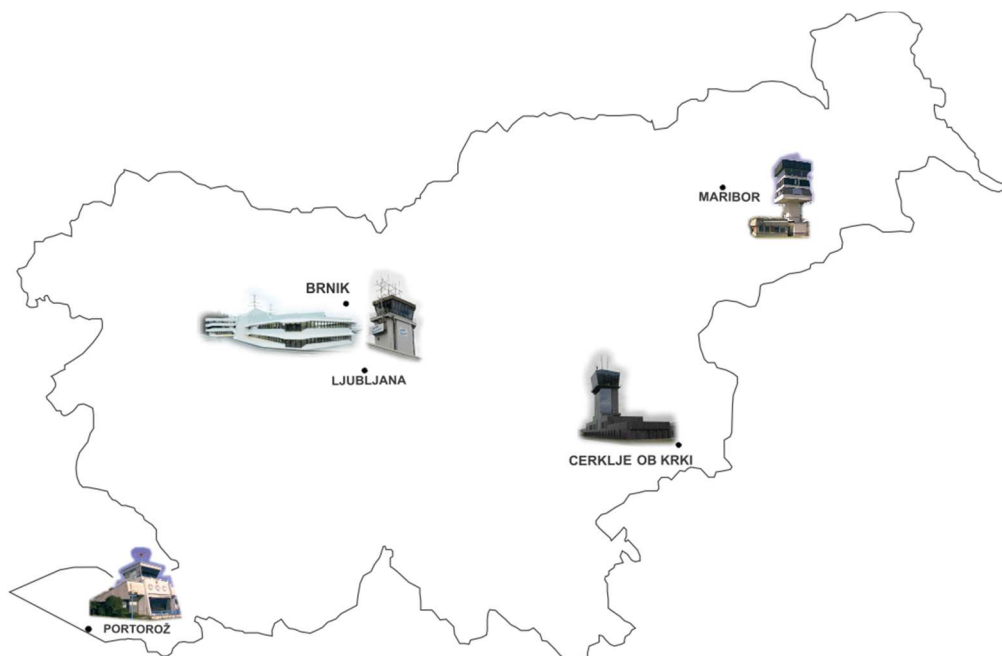
- Sektorja zračnega prometa;
- Sektorja letalskih telekomunikacij;
- Sektorja letalskih informacij.

V okviru Sektorja za certificiranje, vodenje projektov in usposabljanje osebja se izvajajo naloge na področju certificiranja in vodenja projektov ter Službe za usposabljanje operativnega osebja – Letalske šole.

Naloge, povezane s kadrovskimi, pravnimi in finančno-računovodskimi zadevami, ter naloge, povezane z investicijami in javnimi naročili, se izvajajo v okviru Sektorja za splošne zadeve.

Posebno mesto v organizaciji imajo naloge, povezane z upravljanjem varnosti v zračnem prometu, mednarodnimi zadevami in strateškim načrtovanjem, razvojem, kakovostjo in varovanjem, informacijsko tehnologijo, kibernetško varnostjo, odnosi z javnostmi ter področje skladnosti poslovanja in integritete, ki se opravljajo v okviru Kabineta direktorja.

### Prikaz 2: Lokacije družbe



Delo se opravlja na sedežu družbe v prostorih Centra za vodenje in kontrolo zračnega prometa – ATCC na naslovu Zgornji Brnik 130 n. Poleg tega se delo opravlja tudi na letališčih Jožeta Pučnika Ljubljana, Edvarda Rusjana Maribor, Portorož in Cerklje ob Krki.

## POROČILO DIREKTORJA

Pričakovanja in napovedi so se žal uresničila in za nami je še eno leto, ki ga je v precejšnji meri zaznamoval boj s pandemijo COVID-19 in posledično postopno okrevanje letalskega prometa, ki je dobil nekoliko več zagona šele v poletnih mesecih leta 2021. Tako je bilo po pravilih instrumentalnega letenja (IFR) pod kontrolo Območne kontrole zračnega prometa Ljubljana opravljenih dnevno največ 1.344 IFR letov na 31. 7. 2021 v primerjavi z 2. 3. 2021, ko je bila obremenitev kontrolorjev zračnega prometa ob skromnih 142 IFR letih najmanjša. Na letni ravni je bilo v zračnem prostoru Republike Slovenije opravljenih 278.811 IFR letov, kar je za 39,3 odstotkov manj v primerjavi z letom 2019 in za 42,8 odstotkov več kot leta 2020, ko je bilo v primerjavi z letom 2019 za 57,5 odstotkov manj IFR letov. Na evropski ravni je število IFR letov v primerjavi z letom 2019 padlo za 44 odstotkov.

Družba je v letu 2021 zabeležila 40,1-odstotno rast števila enot storitve v fazi preleta slovenskega zračnega prostora v primerjavi z letom 2020, kar predstavlja za 41 odstotkov nižje število enot storitev glede na leto 2019. Rast števila enot storitve je bila zabeležena tudi v fazi prileta in odleta na slovenska mednarodna letališča (v fazi terminala) in je znašala 29,2 odstotkov glede na leto 2020, kar je v primerjavi z letom 2019 še vedno za 59,9 odstotkov manj. Dejavnik, ki je vplival na visok padec prometa v fazi terminala, poleg pojava COVID-19, je stečaj slovenskega letalskega prevoznika v letu 2019, ki ga v času krize v preteklih dveh letih ni bilo možno nadomestiti z novimi letalskimi prevozniki, zlasti na letališču Jožeta Pučnika Ljubljana.

Poslovanje družbe je bilo tudi v letu 2021 močno pod vplivom pandemije COVID-19, družba pa je drugo leto zapored poslovno leto zaključila z negativnim poslovnim izidom. Družba je ustvarila za 38 odstotkov višje prihodke kot v letu 2020 ter za 42 odstotkov nižje prihodke kot v letu 2019, ki je bilo najbolj uspešno leto od ustanovitve družbe leta 2004. Poslovni prihodki družbe so znašali dobrih 24,2 mio EUR, od tega prihodki od prodaje slabih 21,1 mio EUR in drugi poslovni prihodki 3,16 mio EUR. Družba je ustvarila prihodke iz naslova pristojbin na zračnih poteh v višini 17,6 mio EUR, kar je za 30 odstotkov več kot v letu 2020 in iz naslova terminalnih pristojbin 1,7 mio EUR oz. za 86 odstotkov več kot v letu 2020 ter 1,75 mio EUR drugih prihodkov od prodaje. Delež prodaje družbe na tujem trgu (pretežno EU) je znašal 96 odstotkov. Ob slabih 31,4 mio EUR poslovnih odhodkov je družba poslovno leto zaključila z negativnim poslovnim izidom v višini 7,24 mio EUR. Družba je tudi v letu 2021 nadaljevala z ukrepi za obvladovanje in racionalizacijo stroškov poslovanja, zagotovila dodatne vire financiranja ter nemoteno poslovanje.

Spričo težkih razmer v panogi izjemno cenim skupne napore, ki smo jih tudi v letu 2021 v sodelovanju s socialnimi partnerji, tako z reprezentativnimi sindikati kot s svetom delavcev, vložili pri sprejemanju ukrepov na strani zniževanja stroškov dela, vse s ciljem zagotoviti nemoteno poslovanje družbe. Rezultat uspešnega pogajalskega procesa pa je tudi v začetku leta 2022 usklajen predlog nove Kolektivne pogodbe za dejavnost vodenja in kontrole zračnega prometa, ki bo skladno z Zakonom o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa sklenjena po pridobitvi predhodnega soglasja Vlade Republike Slovenije. Kolektivna pogodba je za družbo pomembna tudi z vidika zagotavljanja nemotene, varnega in kakovostnega izvajanja osnovne dejavnosti družbe v prihodnje.

Družba je kot izvajalec kritične infrastrukture v Republiki Sloveniji ob sprejetih preventivnih, higienskih in organizacijskih ukrepih nemoteno zagotavljala svoje storitve. Z vidika operativnih služb je pomembno, da je družba z ustrežno organizacijo dela zagotovila potrebno razpoložljivost zdravega osebja in neprekinjenost ustrezne pooblaščenosti operativnega osebja družbe, kljub oteževalnim okoliščinam pri izvedbi procesov usposabljanja zaradi pojava COVID-19.

Družba je v letu 2021 izkazovala izpolnjevanje zahtev za izvajalca storitev upravljanja zračnega prometa (ATM) / izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa (ANS), kot je to določeno s predpisi enotnega evropskega neba in posebej z Izvedbeno uredbo Komisije 2017/373/EU ter ohranila veljavnost certifikata za izvajanje dejavnosti. Ob tem je v preteklem letu ob doseganju ciljne vrednosti kazalnika uspešnosti za varnost, »učinkovitost upravljanja varnosti«, znova preseгла ciljno vrednost kazalnika zamude, ki je bila za Republiko Slovenijo določena 0,24 minute na let, dejanska vrednost tega kazalnika pa je znašala 0,0 minute na let.

V preteklem letu je družba tudi s sodelovanjem pri pripravi novega predloga Načrta izvedbe (Performance Plan) za Republiko Slovenijo, za tretje referenčno obdobje 2020 – 2024, skladno s spremenjeno evropsko pravno podlago, ki je bila sprejeta zaradi negativnega vpliva pandemije COVID-19 na letalski sektor, izkazala prispevek družbe in Republike Slovenije k doseganju vseevropskih ciljev uspešnosti.

V družbi smo nadaljevali aktivno delovanje v mednarodnem prostoru, tako v okviru Funkcionalnega bloka zračnega prostora srednje Evrope – FAB Central Europe (FAB CE), kot na ravni sodelovanja z



mednarodnimi organizacijami in interesnimi skupinami (Eurocontrol, ICAO, CANSO, BLUE MED, Gate One, DANUBE FAB). Z dejavno in proaktivno vključenostjo si družba prizadeva za ohranjanje pomembne vloge na ravni izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa FAB CE in krepitev vloge družbe pri izvajanju storitev navigacijskih služb zračnega prometa v regiji. V preteklem letu gre izpostaviti sodelovanje z Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije in Ministrstvom za infrastrukturo pri obravnavi predloga nove zakonodaje enotnega evropskega neba (SES2+), ki ga je pripravila Evropska komisija, predvsem v času predsedovanja Republike Slovenije Svetu EU. Slovensko predsedstvo je glede revizije svežnja zakonodaje SES2+ vodilo trialoge z Evropskim parlamentom in Evropsko komisijo, vendar zaradi pomanjkanja politične volje pri vseh straneh za sklepanje kompromisov glede političnih vprašanj do večjega napredka ni prišlo, zato se bo obravnava SES2+ nadaljevala v času predsedovanja Francije Svetu EU. Pri pripravi uradnih stališč Republike Slovenije bo aktivno sodelovala tudi družba.

Implementacija in nadaljnji razvoj FAB CE se na ravni izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa izvajata prek skupnega pravnega subjekta – gospodarske družbe FABCE, letalske storitve, d. o. o., katere družbenica je tudi družba. V letu 2021 smo s partnerji v okviru FAB CE sodelovali pri vrsti projektov, med katerimi velja omeniti zlasti projekte, usmerjene v optimizacijo zračnega prostora (z bolj intenzivnim čezmejnimi sodelovanjem) ter v optimizacijo regionalne informacijsko-komunikacijske infrastrukture, skupne nabave in pripravo načrtov izvedbe za države članice FAB CE. Večina aktivnosti se bo nadaljevala tudi v letu 2022, glavni cilji delovanja FAB CE pa so zajeti v novi izdaji FAB CE strategije za obdobje 2020 – 2030 (FAB CE Strategy 2020 – 2030), ki smo jo direktorji izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa FAB CE potrdili 18. februarja 2020 na Dunaju.

Kljub težkim razmeram v letalstvu in potrebi po racionalizaciji, družba sledi načrtovanim investicijskim in tehnološkim projektom, ki so pogoj za zagotavljanje predpisanih ravni storitev in varnosti zračnega prometa. Med razvojno pomembnejše projekte, s katerimi bo družba v prihodnje okrepila svoj konkurenčni položaj in vlogo, kot direktor uvrščam uspešno sodelovanje z Eurocontrolom v Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) na skupnem projektu »ATM Data as a Service – Cluster Deployment« (ADaaS)«, čigar implementacija predstavlja ključni element v umeščenosti družbe v evropskem prostoru. Začetek skupnega sodelovanja med obema organizacijama sega v leto 2017, s skupnim razvojem prvega prototipa ADaaS, v mesecu novembru 2021 pa sva z g. Johnom Santurbanom, direktorjem MUAC, podpisala pogodbo o sodelovanju za uporabo podatkov ATM kot modelu storitev, ki bodo prinesle opazne koristi za uporabnike zračnega prostora in ponudnike storitev navigacijskih služb zračnega prometa, in sicer za večjo učinkovitost ATM, nižje obratovalne stroške, večjo sinergijo ter največjo integracijo in interoperabilnost sistema. Gre za velik korak v podpori k razvoju enotnega evropskega neba in k doseganju ciljev uspešnosti, ki jih je zastavila Evropska komisija.

Ob nekoliko bolj pozitivnih pričakovanjih glede rasti zračnega prometa v letu 2022, ki izhajajo iz napovedi organizacije Eurocontrol, izdane v oktobru 2021, ki za Republiko Slovenijo po scenariju 2 kot osnovnem (base) scenariju predvideva, da bo promet glede na leto 2019 v letu 2022 dosegel 90,6 %, v letu 2023 96,6 % in leta 2024 za 2,6 % presejal dejanski promet po številu enot storitve iz leta 2019, zbuja nove skrbi, poleg nadaljevanja pandemije COVID-19, izbruh vojaškega spopada v Ukrajini, z vsemi gospodarskimi posledicami in zaostrenimi varnostnimi razmerami. Upoštevajoč višjo stopnjo negotovosti, ki jo prinašajo omenjeni dejavniki tveganja, si bom kot direktor družbe prizadeval za varno in nemoteno zagotavljanje storitev družbe, stabilno poslovanje in uresničevanje strategije njenega razvoja. Prepričan sem, da nam bo skupaj s predanimi sodelavci v družbi tudi v prihodnje uspelo dosežati zastavljene cilje.

dr. Franc Željko Županič  
direktor



## POROČILO NADZORNEGA SVETA

### Sestava in notranja organizacija nadzornega sveta

V skladu s 14. členom Akta o ustanovitvi javnega podjetja Kontrola zračnega prometa Slovenije, d. o. o. ima nadzorni svet družbe šest članov, od katerih štiri člane imenuje ustanovitelj, dva člana pa svet delavcev.

V letu 2021 je nadzorni svet deloval v nespremenjeni sestavi, od katerih so naslednji člani predstavniki ustanovitelja:

- mag. Dušan Hočevar, predsednik nadzornega sveta,;
- Rok Prešern, namestnik predsednika nadzornega sveta;
- Marija Šeme Irman, MBA, članica;
- Borut Lackovič Žumer, član;

ter naslednji člani predstavniki delavcev:

- Žiga Ogrizek, član;
- Boštjan Mišmaš, član.

Podrobni podatki o članih nadzornega sveta so razvidni iz tabele, vključene v izjavi o upravljanju.

Člani so pri svojem odločanju delovali neodvisno in izpolnili izjave o neodvisnosti, v katerih so se izrekli za neodvisne. Do nasprotja interesov pri njihovem delovanju v letu 2021 ni prišlo. Delovali so z najvišjo mero strokovnosti, pripravljenosti na razpravo o predmetu posameznih gradiv ter pripravljenosti na konstruktivno sodelovanje. O obravnavanih gradivih so člani nadzornega sveta po potrebi pridobili dodatne informacije in pojasnila. Ob spoštovanju visokih meril etičnosti ter spoštovanja poslovnih skrivnosti so sprejemali odločitve v skladu s svojimi pristojnostmi. Delo nadzornega sveta so vsebinsko učinkovito podpirali predlogi revizijske komisije nadzornega sveta na področjih iz njene pristojnosti.

Nadzorni svet ima oblikovano štiričlansko revizijsko komisijo nadzornega sveta. Njene naloge je nadzorni svet opredelil s Poslovníkom o delu revizijske komisije, ki je usklajen z Zakonom o gospodarskih družbah (ZGD-1), ki so konkretnije definirane v letnem načrtu dela revizijske komisije.

Drugih stalnih komisij nadzorni svet nima, prav tako v letu 2021 ni imenoval ad hoc komisij.

### Seje nadzornega sveta v letu 2021

V letu 2021 je imel nadzorni svet dvanajst sej, od tega sedem rednih in pet dopisnih. Člani nadzornega sveta so v polnem številu delovali na vseh sejah, z izjemo ene seje, katere se ni udeležil član Boštjan Mišmaš.

### Spremljanje in nadzorovanje poslovanja družbe ter druge aktivnosti nadzornega sveta

Nadzorni svet je v letu 2021 pretežno del svojega dela namenil spremljanju in nadzoru poslovanja družbe, predvsem finančnega stanja in ukrepov družbe za omilitev posledic epidemije COVID-19. V okviru spremljanja finančnega stanja je bil s strani družbe redno seznanjan s periodičnimi poročili o poslovanju, finančni položaj pa je nadzorni svet preverjal tudi ob obravnavi drugih zadev, ki so imele finančne posledice. Nadzorni svet je tedensko v seznanitev prejemal napovedi in poročilo o realizaciji gibanja zračnega prometa, na podlagi navodila nadzornega pa je družba na vsaki redni seji v ločeni točki dnevnega reda poročala o posledicah in ukrepih družbe za omilitev posledic epidemije COVID-19. Nadzorni svet je redno spremljal izvajanje ukrepov za optimizacijo stroškov v družbi in predhodno obravnaval in podal soglasje k dogovorom o ukrepih za omilitev negativnih posledic epidemije koronavirusa COVID-19 med družbo in reprezentativnimi sindikati. Nadzorni svet je obravnaval tudi poročilo neodvisnih zunanjih strokovnjakov, ki so izvedli presojo kapitalne ustreznosti z neodvisnim pregledom poslovanja družbe in projekcije izpolnjevanja predpostavk solventnosti družbe ob upoštevanju več scenarijev poslovanja v letu 2021. Zadolževanje, s katerim je družba zagotovila dodatne vire financiranja zaradi izpada prihodka kot neposredne posledice negativnega vpliva epidemije COVID-19 na zračni promet, je potekalo ob predhodni obravnavi in soglasju nadzornega sveta. Aktivno je nadzorni svet izvajal tudi nadzor nad investicijami in stroški družbe z obravnavanjem in podajanjem soglasja k poslom družbe, katerih vrednost presega 100.000 EUR brez DDV ter k spremembam pogodb teh poslov.

Preverjanje poslovanja je poleg finančnega vidika zajemalo tudi vidik zakonitosti in skladnosti poslovanja, preverjanje doseganja poslovnih načrtov, spremljanje upravljanja tveganj ter realizacijo sklepov nadzornega sveta in ustanovitelja. Nadzorni svet ni zaznal kršitev zakonov, akta o ustanovitvi ali drugih aktov družbe oz. sklepov ustanovitelja. Vsi zapadli sklepi nadzornega sveta, sprejeti v letu 2021, so realizirani.

Nadzorni svet je, po obravnavi s strani revizijske komisije in pridobitvi odločitve ustanovitelja o pokrivanju izgube iz drugih rezerv iz dobička, preveril sestavljeno in revidirano letno poročilo družbe za leto 2020, h kateremu ni imel pripomb in ga je potrdil. S potrjenim letnim poročilom in poročilom nadzornega sveta za leto 2020 se je seznanil ustanovitelj.

Nadzorni svet je na podlagi napovedi okrevanja letalskega prometa organizacije Eurocontrol in ocen družbe, upoštevajoč vpliv epidemije COVID-19, sprejel Letni poslovni načrt 2022, ki je podlaga za izvajanje dejavnosti in poslovanje družbe v letu 2022. Nadzorni svet je sprejel tudi revidiran petletni Poslovni načrt družbe za leto 2020 – 2024 v delu, ki se nanaša na poslovanje v letih 2022, 2023 in 2024, ki je bil usklajen z osnutkom Načrta izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo. Slednji skladno z evropskimi predpisi o enotnem evropskem nebu (SES) določa zavezujoče cilje uspešnosti, ki si jih je Republika Slovenija postavila za tretje referenčno obdobje spremljanja kazalnikov uspešnosti (Key Performance Indicators – KPI) v obdobju 2020 – 2024 pri zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa in upravljanju zračnega prometa. Zaradi pojava COVID-19 in s tem povezanega padca letalskega prometa v letu 2020 in 2021 je bil s strani Evropske komisije v letu 2020 sprejet spremenjeni pravni okvir za tretje referenčno obdobje, ki upošteva izredne razmere v letalskem sektorju zaradi pojava pandemije COVID-19. Skladno s tem so bili revidirani vseevropski cilji uspešnosti za omrežje za upravljanje zračnega prometa za tretje referenčno obdobje, ki so upoštevani v revidiranem Poslovnem načrtu družbe za obdobje 2020 – 2024.

Nadzorni svet je na podlagi predloga revizijske komisije ustanovitelju predlagal imenovanje novega revizorja poslovanja za leta 2021– 2023, o čemer je slednji sprejel ustrezen sklep o imenovanju revizorja. Dodatno je nadzorni svet izvajal aktivnosti skladno s sprejeto Politiko zagotavljanja nasledstva poslovodstva in prenovil Politiko upravljanja družbe.

### Vrednotenje učinkovitosti nadzornega sveta

Nadzorni svet je v letu 2021 izvedel vrednotenje lastne učinkovitosti skladno s Priročnikom za vrednotenje učinkovitosti nadzornih svetov, ki ga je sprejelo Združenje nadzornikov Slovenije. Nadzorni svet je posvetil posebno pozornost analizi izvedenega vrednotenja in sprejel Akcijski načrt za izboljšanje delovanja nadzornega sveta družbe, ki zajema aktivnosti članov na področju izobraževanja.

### Delo revizijske komisije nadzornega sveta

Revizijsko komisijo nadzornega sveta sestavljajo štirje člani, od katerih so trije člani hkrati člani nadzornega sveta in ena članica, ki je zunanja neodvisna strokovnjakinja. V letu 2021 so revizijsko komisijo sestavljali člani, kot je navedeno v tabeli, ki se nahaja v izjavi o upravljanju.

Revizijska komisija je v letu 2021 obravnavala osnutek Letnega poročila in revidirano Letno poročilo družbe za leto 2020 ter nadzornemu svetu predlagala, naj ju sprejme. Preverila je tudi revizorjevo poročilo, o poteku revizije poslovnih rezultatov je opravila razgovor z revizorskim partnerjem zunanjega revizorja Ernst & Young d. o. o., Ljubljana ter ocenila revizorjevo učinkovitost.

Revizijska komisija je obravnavala kvartalna poročila o poslovanju družbe in jih preverila zlasti z računovodskega in finančnega vidika ter vidika upravljanja s tveganji, o čemer je poročala nadzornemu svetu. Pri tem je bila komisija posebej pozorna na negativno poslovanje, zagotavljanje likvidnosti in obvladovanje drugih finančnih tveganj, ki so povečana v posledici epidemije COVID-19, ter na solventnost družbe. Dodatno se je revizijska komisija seznanila s spremembami evropskih predpisov in njihovim vplivom na usklajevalne mehanizme za družbo.

Posebno pozornost je revizijska komisija namenila pregledu izvajanja notranjih kontrol in upravljanja tveganj ter področja skladnosti poslovanja družbe. Dodatno je preverila morebitni obstoj neobičajnih transakcij. Revizijska komisija je v maju 2021 sprejela Pisne usmeritve v zvezi z zaposlovanjem osebja zunanjega revizorja, v oktobru pa Kriterije za spremljanje uspešnosti zunanjega revizorja.

Revizijska komisija je preverila neodvisnost revizorja in obravnavala osnutke pogodb o opravljanju ne-revizijskih storitev revizorjev računovodskih izkazov. Dodatno je obravnavala pogodbe s povezanimi strankami.

Revizijska komisija je vodila postopek izbora revizorja poslovanja za leta 2021 - 2023 in predlagala imenovanje novega revizorja. Proučila je predvideni načrt in sestavo revizijske ekipe za revizijo računovodskih izkazov za leto 2021. Revizijska komisija je tudi ocenila, da vzpostavitev notranje revizijske dejavnosti v družbi ni potrebna, notranja revizija se po potrebi izvaja z zunanjimi izvajalci, do česar v letu 2021 ni prišlo.

Revizijska komisija je izvedla vrednotenje lastne učinkovitosti in sprejela akcijski načrt za izboljšanje svojega delovanja.

### **Stroški delovanja nadzornega sveta in njegovih komisij**

Ustanovitelj je v letu 2021 na predlog nadzornega sveta znižal prejemke članov nadzornega sveta in revizijske komisije za 15 %, nadzorni svet pa je znižal prejemke zunanje članice revizijske komisije skladno z znižanjem prejemkov ostalih članov komisije. Izplačila posameznim članom nadzornega sveta in revizijske komisije so podrobneje predstavljena v računovodskem poročilu družbe.

### **Preveritev Letnega poročila družbe za leto 2021**

Nadzorni svet in revizijska komisija nadzornega sveta sta po zaključku poslovnega leta 2021 preverila sestavljeno in revidirano letno poročilo družbe za leto 2021, ki ga je družba v skladu z ZGD-1 predložila v revidiranje imenovani revizijski družbi BDO Revizija, d. o. o. Letno poročilo družbe je pripravljeno skladno z ZGD-1 in Mednarodnimi standardi računovodskega poročanja (MSRP). Poročilo predstavlja pogoje in rezultate poslovanja družbe v letu 2021, sestavljeno pa je iz dveh delov, in sicer iz poslovnega poročila in računovodskega poročila, ter vključuje ustrezno izjavo o upravljanju družbe.

Poslovno poročilo predstavlja poslovanje družbe v letu 2021 in njen finančni položaj, vključno z opisom ključnih tveganj in negotovosti, ki jim je bila družba izpostavljena. Opredeľuje ključne dogodke in vplive na poslovanje v letu 2021 in po koncu poslovnega leta, povzema pomembne poslovne podatke in kazalnike uspešnosti za leto 2021 vključno s podatki o poslovanju brez vpliva usklajevalnega mehanizma. Poročilo vključuje predstavitev razvoja in dosežkov na področju izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa v letu 2021 s poročilom o razvoju zaposlenih in zagotavljanju ustrezno usposobljenega operativnega osebja, kot pomembnega dejavnika za izvajanje dejavnosti družbe. Poleg omenjenega poslovno poročilo vsebuje še poročilo o upravljanju s tveganji, ki jim je družba izpostavljena še posebej zaradi posledic epidemije COVID-19, o najpomembnejših investicijah v letu 2021, prispevek družbe k trajnostnemu razvoju, podatke o zračnem prometu ter ključne načrte za leto 2022 in pričakovanja glede razvoja družbe.

V zvezi s preveritvijo računovodskega poročila nadzorni svet ugotavlja, da je računovodsko poročilo sestavljeno jasno in pregledno, da računovodski izkazi izkazujejo resničen in pošten prikaz premoženja in obveznosti družbe, njenega finančnega položaja ter poslovnega izida. Podana je razčlenitev računovodskih izkazov kot tudi ustrezna pojasnila k posameznim postavkam računovodskih izkazov. Dodatno je družba v letnem poročilu razkrila tudi učinke usklajevalnega mehanizma z oceno potencialnih obveznosti in terjatev zaradi vpliva usklajevalnega mehanizma.

Nadzorni svet je skladno z določbami Akta o ustanovitvi javnega podjetja Kontrola zračnega prometa Slovenije, d. o. o. pred sprejemom Letnega poročila družbe za leto 2021 ustanovitelju predlagal sprejem odločitve o načinu delnega pokrivanja izgube, o čemer je ustanovitelj sprejel sklep z dne 5. 5. 2022, odločitev ustanovitelja pa se je upoštevala pri sestavi letnega poročila. Nadzorni svet je na 143. redni seji, dne 12. 5. 2022, obravnaval revidirano Letno poročilo družbe za leto 2021 in poročilo revizijske komisije nadzornega sveta o preveritvi nerevidiranega in revidiranega Letnega poročila družbe za leto 2021.

Nadzorni svet zavzema pozitivno stališče do revizorjevega poročila revizijske družbe BDO Revizija, d. o. o., v katerem je revizor izdal mnenje brez pridržkov.

Nadzorni svet je ocenil, da je negativno poslovanje družbe v letu 2021 pričakovano in je posledica realizacije eksternih tveganj za družbo zaradi izbruha epidemije COVID-19, katere neposredna posledica je bil upad letalskega prometa v svetovnem merilu. Dodatni negativni vpliv na prihodke družbe je predstavljal še negativni učinek usklajevalnega mehanizma iz naslova delitve tveganja povezanega s prometom in inflacijo iz leta 2019, kot je ta pojasnjen v letnem poročilu. Nadzorni svet ugotavlja, da je

družba skozi vse leto, zlasti pa od pojava in razglasitve epidemije COVID-19, sprejemala potrebne ukrepe, s katerimi je zagotavljala izpolnjevanje obveznosti neprekinjenega izvajanja dejavnosti skladno z zahtevami slovenske in evropske zakonodaje. Upoštevajoč omenjene zahteve je družba kljub relativno visokemu deležu fiksnih stroškov poslovanja ob znatnem zmanjšanju prihodkov in visoki ravni negotovosti glede napovedi gibanja prometa med letom, sprejela in uveljavila učinkovite ukrepe za znižanje posameznih kategorij stroškov, pravočasno zagotovila potrebne dodatne vire financiranja za stabilno poslovanje in redno plačilo vseh zapadlih obveznosti. Kljub sprejetim ukrepom za racionalizacijo stroškov poslovanja je družba ob znatnem izpadu prihodkov poslovno leto zaključila z izgubo.

#### **Potrditev revidiranega Letnega poročila za leto 2021**

Nadzorni svet na podlagi končne preveritve revidiranega letnega poročila družbe za poslovno leto 2021 s pripadajočim revizijskim poročilom izjavlja, da nanj nima pripomb, in ga na podlagi 282. člena ZGD-1 in 30. člena Akta o ustanovitvi javnega podjetja Kontrola zračnega prometa Slovenije, d. o. o. potrjuje.

mag. Dušan Hočevar  
predsednik nadzornega sveta



## IZJAVA O UPRAVLJANJU DRUŽBE

Na podlagi petega odstavka 70. člena Zakona o gospodarskih družbah (Uradni list RS, št. 65/09 – uradno prečiščeno besedilo, 33/11, 91/11, 32/12, 57/12, 44/13 – odl. US, 82/13, 55/15, 15/17, 22/19 – ZPosS, 158/20 – ZIntPK-C in 18/21) (v nadaljevanju: Zakon o gospodarskih družbah), četrtega odstavka 26. člena Akta o ustanovitvi javnega podjetja Kontrole zračnega prometa Slovenije, d. o. o. ter določil Kodeksa korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države, družba podaja izjavo o upravljanju za leto 2021.

### 1. REFERENČNI KODEKS UPRAVLJANJA IN PRIPOROČILA

Kontrola zračnega prometa Slovenije, d. o. o., kot družba v sto odstotni lasti države, upošteva Kodeks korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države kot referenčni kodeks. V letu 2021 je družba poslovala skladno z zadnjo posodobljeno različico Kodeksa korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države (v nadaljnjem besedilu: Kodeks), ki jo je marca 2021 sprejel Slovenski državni holding, d. d. (v nadaljnjem besedilu tudi: SDH).

Družba upošteva tudi vsakokrat veljavna Priporočila in pričakovanja SDH. V letu 2021 je tako družba upoštevala tudi Priporočila in pričakovanja Slovenskega državnega holdinga, ki jih je SDH sprejel avgusta 2020.

Oba zgoraj navedena dokumenta sta ključna dokumenta upravljanja SDH, objavljena pa sta na spletni strani [www.sdh.si](http://www.sdh.si).

Kodeks ter Priporočila in pričakovanja SDH si družba prizadeva upoštevati v največji možni meri ter smiselno glede na lastniško strukturo, velikost in svojo dejavnost. Posamezna odstopanja od obeh dokumentov so razkrita v naslednji točki po načelu »spoštuj ali pojasni«. V kolikor posamezno priporočilo za družbo ni relevantno, odstopanje od takega priporočila ni navedeno.

### 2. ODSTOPANJA OD KODEKSA IN PRIPOROČIL

#### a) Odstopanja od Kodeksa

##### Politika nasledstva (točka 6.2.5 in 6.2.6 Kodeksa)

Politika zagotavljanja nasledstva posloводства, ki jo je sprejel nadzorni svet, ne določa kriterija najmanj dveh kandidatov za nasledstvo. Prav tako nadzorni svet ne začne postopek izbora internih kandidatov za nasledstvo takoj po začetku mandata aktualnega posloводства, ampak po določbah Politike zagotavljanja nasledstva posloводства leto in pol pred iztekom mandata aktualnega direktorja. Za zagotovitev skladnosti s Kodeksom bo nadzorni svet pristopil k proučitvi in prenovi Politike zagotavljanja nasledstva v primernem roku.

##### Izjava o neodvisnosti (točka 6.7.1 Kodeksa)

Člani nadzornega sveta in zunanja članica revizijske komisije enkrat letno izpolnijo izjave o neodvisnosti, družba pa na spletni strani javno objavi, ali so se člani izjavili za odvisne oziroma neodvisne.

##### Kompetenčni profil (točka 6.5.1 Kodeksa)

Kompetenčnega profila nadzorni svet v letu 2021 ni pregledal, saj je bil pregled izveden v letu 2020 pred iztekom mandatov članov nadzornega sveta. Novih imenovanj članov nadzornega sveta v letu 2021 ni bilo, prav tako niso predvidena za leto 2022.

##### Plačila članov nadzornega sveta (točka 6.10 Kodeksa)

Glede na negativno poslovanje v posledici epidemije COVID-19 so bila plačila članom nadzornega sveta s strani ustanovitelja na njihov predlog v letu 2021 začasno znižana. Plačila niso bila znižana po kriterijih iz Kodeksa, vendar so se ustrezno približala priporočenim vrednostim iz Kodeksa. Člani nadzornega sveta nimajo predvidenih doplačil za posebne naloge, ki jih priporoča Kodeks SDH.

##### Število sej revizijske komisije (točka 6.14.2 Kodeksa)

V letu 2021 je bilo devet (9) sej revizijske komisije nadzornega sveta, kar je ena (1) seja več, kot priporoča Kodeks, in sicer zaradi aktivnosti komisije ob izboru oziroma menjavi revizorja poslovanja ter zaradi odobritve pogodb o izvedbi nerevizijskih storitev.



Razvojni načrti zaposlenih (točka 7.4 Kodeksa)

Družba je srednje velika družba, ki opravlja specifično dejavnost, za katero potrebuje njeno operativno osebje ustrezna dovoljenja za delo, ki jih mora v procesu periodičnega preverjanja znanja tudi ohranjati. Skladno s tem ima družba vzpostavljen sistem kariernega razvoja upoštevajoč slovenske in EU predpise ter vzpostavljen sistem nagrajevanja zaposlenih. V prihodnje bo družba nadgrajevala področje prepoznavanja in razvoja talentov ter karierni razvoj zaposlenih.

*b) Odstopanja od Priporočil in pričakovanj SDH*Triletno poslovno načrtovanje družbe (Priporočilo št. 1)

Družba je navedeno priporočilo spoštovala oz. spoštuje glede na zahteve slovenske zakonodaje in evropskih predpisov o enotnem evropskem nebu, zlasti pa določb:

- Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa;
- Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2017/373 z dne 1. marca 2017 o skupnih zahtevah za izvajalce storitev upravljanja zračnega prometa/izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa in drugih funkcij omrežja za upravljanje zračnega prometa ter njihov nadzor, razveljavitvi Uredbe (ES) št. 482/2008, izvedbenih uredb (EU) št. 1034/2011, (EU) št. 1035/2011 in (EU) 2016/1377 ter spremembi Uredbe (EU) št. 677/2011 (UL L št. 62, z dne 8. 3. 2017, str. 1), na zadnje spremenjena z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2021/1338 z dne 11. avgusta 2021 o spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2017/373 v zvezi z zahtevami glede poročanja in kanalih za poročanje med organizacijami ter zahtevami za meteorološke službe (UL L št. 289, z dne 12. 8. 2021, str. 12), (v nadaljevanju: Izvedbena uredba Komisije 2017/373/EU);
- Akta o ustanovitvi.

Skladno z določbami navedenih dokumentov družba pripravlja letni in petletni poslovni načrt.

Optimizacija stroškov dela – objava zavezujočih kolektivnih pogodb (Priporočilo št. 4)

Za družbo zavezujoče kolektivne pogodbe so objavljene na interni spletni strani družbe, tako da so z njihovo vsebino lahko seznanjeni vsi, na katere se kolektivne pogodbe nanašajo. Poleg tega je skladno z 28. členom Zakona o kolektivnih pogodbah (Uradni list RS, št. 43/06 in 45/08 – ZArbit) Kolektivna pogodba za dejavnost vodenja in kontrole zračnega prometa s spremembami in dopolnitvami objavljena tudi v Uradnem listu RS, št. 92/15.

Samoocenjevanje po preizkušenem evropskem modelu odličnosti EFQM (Priporočilo št. 5.1)

Družba samoocenjevanja po preizkušenem evropskem modelu odličnosti EFQM ni uvedla, saj se uvršča med srednje velike družbe, dodatno pa gre za časovno in resorsko zahteven projekt.

Skupščine družb – dostopnost gradiv (Priporočilo št. 6)

Družba na svoji spletni strani ne objavlja gradiva za skupščino in morebitnih pojasnil za ustanovitelja, ker je njen edini ustanovitelj in družbenik Republika Slovenija, za katero ustanoviteljske pravice izvaja SDH, ki mu družba ustrezno zagotovi dostopnost gradiva.

Trajnostno poslovanje (Priporočilo št. 7)

Predmetno priporočilo družba delno upošteva. Družba ima sprejete strateške usmeritve in cilje na področju trajnostnega poslovanja in upošteva vidike trajnostnega poslovanja pri poslovnih odločitvah ter o njih poroča. Družba si bo prizadevala k razvoju ovrednotenja vplivov svojega delovanja in upravljanja tveganj ter razvoju na tem področju.

**3. SISTEM SKLADNOSTI POSLOVANJA IN KORPORATIVNE INTEGRITETE**

Sistem skladnosti poslovanja in korporativne integritete v družbi temelji na doslednem spoštovanju za družbo merodajne in zavezujoče slovenske in evropske zakonodaje, strokovnih standardov in priporočil mednarodnih organizacij s področja dejavnosti družbe, Kodeksa, smernic in priporočil SDH, Akta o ustanovitvi družbe in sprejete Politike upravljanja družbe ter internih aktov družbe.

Skladnost poslovanja za družbo predstavljajo aktivnosti zagotavljanja, da družba in njeni zaposleni ravnajo v skladu z relevantnimi predpisi, zavezujočimi standardi in priporočili, upravljanja konfliktov interesov ter preprečevanja in ukrepanja v primeru nezakonitega in neetičnega ravnanja. Imenovani pooblaščenec za skladnost poslovanja in integriteto v družbi je v svojem delovanju samostojen in neodvisen ter smiselno sledi usmeritvam Kodeksa SDH glede na lastniško strukturo, velikost in dejavnost družbe. Pooblaščenec za skladnost poslovanja in integriteto svojo funkcijo opravlja v skladu s potrjenim letnim načrtom dela, o opravljenem delu pa vodstvu družbe predloži letno poročilo.



Na področju upravljanja konfliktov interesov ter preprečevanja in ukrepanja v primeru nezakonitega in neetičnega ravnanja je družba v letu 2021 sprejela prenovljen Etični kodeks, ki je usklajen z novim Pravilnikom o sistemu notranjega opozarjanja na nepravilnosti in nezakonnosti v družbi, Kodeksom, Priporočili in pričakovanji SDH, Nacionalnim akcijskim načrtom Republike Slovenije za spoštovanje človekovih pravic v gospodarstvu in s podpisano Zavezo o spoštovanju človekovih pravic pri poslovanju. Etični kodeks opredeljuje temeljna etična načela in pravila ravnanja ter delovanja organov družbe in vseh zaposlenih, razmerja do njenih deležnikov, predvsem do uporabnikov storitev, poslovnih partnerjev, uradnih oseb, javnosti in medijev ter širše družbe. Družba s sprejetim mehanizmom etičnih načel in integritete uresničuje visoko raven etičnega delovanja, s čimer je omogočeno uveljavljanje še višjih etičnih standardov in večje ozaveščenosti ter uveljavljanje in spoštovanje vrednot, ki zaposlene spodbujajo k odgovornemu odnosu do družbe, uporabnikov storitev in njenih partnerjev ter ostalih deležnikov, doseganje visokih poslovnih ciljev ter osebne rasti in razvoja. Etični kodeks je javno objavljen na spletni strani družbe, zaposlenim v družbi pa je dostopen tudi na internih spletnih straneh.

Pooblaščenec za skladnost poslovanja in integriteto vodi seznam vodenja daril družbe. Družba je dolžna seznam daril za uradne osebe, njihove družinske člane in protokolarnih daril posredovati Komisiji za preprečevanje korupcije do 31. marca za preteklo leto. Direktor družbe in člani nadzornega sveta družbe v letu 2021 niso prejeli nobenega darila, katerega vrednost presega 50 evrov.

Nadalje Politika upravljanja družbe opredeljuje tudi zaveze o ugotavljanju nasprotja interesov in neodvisnosti direktorja ter članov nadzornega sveta, ukrepe v primeru nastopa okoliščin, ki pomenijo konflikt interesov, kot je izpolnjevanje izjave o neodvisnosti članov nadzornega sveta, obveščanje članov nadzornega sveta v primeru konflikta interesov in izločitev članov nadzornega sveta pri glasovanju.

Družba tudi skozi sistem vodenja kakovosti zagotavlja in stalno preverja skladnost procesov in dokumentacije z veljavnimi predpisi in standardi. Glede na notranje in zunanje zahteve se stalno usklajuje in posodablja interno dokumentacijo in nadgrajuje sodelovanje med procesi. Družba ima skladno z mednarodnim standardom ISO 9001:2015 vzpostavljen sistem obvladovanja tveganj, ki se preverja na periodičnih sestankih delovne skupine za upravljanje s tveganji, z notranjimi presojami sistema kakovosti, ki se izvajajo vsaj enkrat letno, ter z letnimi zunanji presojami akreditacijske hiše po navedenem ISO standardu.

Področje skladnosti poslovanja je učinkovito podprto tudi s sistemom certificiranja, s katerim družba zasleduje temeljni cilj, ohranjanje skladnosti izvajalca storitev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa s skupnimi zahtevami in s tem ohranjanje veljavnosti certifikata sposobnosti za izvajanje storitev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa. Gre za zagotavljanje skladnosti z Izvedbeno uredbo Komisije 2017/373/EU o skupnih zahtevah za izvajalce storitev ter njihov nadzor, ki določajo enotna pravila o certificiranju in nadzoru izvajalcev storitev ter definirajo zahteve glede skladnosti in sprejemljivih načinov zagotavljanja skladnosti izvajalcev. Na tej podlagi vzpostavljen sistem zagotavlja sistematično preverjanje, zagotavljanje in nadzor skladnosti izvajalca storitev z merodajnim slovenskim in evropskim pravnim okvirom enotnega evropskega neba ter mednarodnimi standardi.

Družba je v letu 2021 prav tako sprejela prenovljen Pravilnik o sistemu notranjega opozarjanja na nepravilnosti in nezakonnosti v družbi. Pravilnik o sistemu notranjega opozarjanja na nepravilnosti in nezakonnosti v družbi je bil usklajen z novim Etičnim kodeksom družbe, Zakonom o integriteti in preprečevanju korupcije, Kodeksom, Priporočili in pričakovanji SDH ter sprejeto Politiko upravljanja družbe. Prenovljen pravilnik spreminja sistem in postopke notranjega opozarjanja na nepravilnosti in nezakonnosti, to je opozarjanje na kršitve zakonodaje, podzakonskih predpisov, internih aktov in navodil družbe, ter določa postopke in mehanizem zaščite prijavitelja suma domnevne nepravilnosti in nezakonnosti v družbi. Prijava se v skladu z novim pravilnikom ne posreduje več komisiji, temveč pooblaščenecu, ki je odgovoren za sprejem in obravnavo prijav. Posebna komisija se ustanovi le v posebnih primerih. Upravičenci do prijave so vsi zaposleni v družbi. Vzpostavljen sistem vključuje mehanizem ustreznega in učinkovitega odziva na prijave, sistem sledljivosti prijav, odgovor prijavitelju, vodenje evidence prijav ter poročanje nadzornemu svetu oziroma revizijski komisiji o prijavah in ukrepih za odpravo oziroma morebitno sankcioniranje nepravilnosti. V letu 2021 pooblaščenec za skladnost poslovanja in integriteto ni prejel nobene prijave domnevne nepravilnosti in nezakonnosti.

#### 4. OPIS GLAVNIH ZNAČILNOSTI SISTEMOV NOTRANJIH KONTROL IN UPRAVLJANJA TVEGANJ V DRUŽBI V POVEZAVI S POSTOPKOM RAČUNOVODSKEGA POROČANJA

Družba upravlja s tveganji in ima vzpostavljen sistem notranjih kontrol. Namen sistema notranjih kontrol je zagotoviti učinkovito in uspešno delovanje, zanesljivost računovodskega poročanja in skladnost z veljavnimi zakoni ter drugimi zunanjimi in notranjimi predpisi.

Računovodski izkazi so sestavljeni skladno z mednarodnimi standardi računovodskega poročanja, kot jih je sprejela Evropska unija (MSRP), in Zakonom o gospodarskih družbah. Podatki v računovodskih izkazih temeljijo na knjigovodskih listinah in poslovnih knjigah, vodenih skladno z MSRP. Predstavljajo resnično in pošteno sliko premoženjskega stanja družbe in izidov poslovanja za leto 2021. Računovodski izkazi skupaj s pojasnili so izdelani na osnovi predpostavke o nadaljnjem poslovanju družbe.

Pri pripravi so upoštewane temeljne računovodske predpostavke: upoštevanje nastanka poslovnih dogodkov, časovne neomejenosti delovanja in kakovostne značilnosti računovodskih izkazov – te so predvsem: razumljivost, ustreznost, zanesljivost in primerljivost. Pri računovodskih usmeritvah so upoštevana osnovna računovodska načela: previdnost, prednost vsebine pred obliko in pomembnost. Družba zagotavlja pravilnost, popolnost in resničnost računovodskega poročanja z več kontrolami, kot so: usklajevanje postavk s kupci in dobavitelji, kontrola popolnosti zajemanja podatkov, kontrola razmejitev dolžnosti in odgovornosti, kontrola omejitve dostopa do računovodskih evidenc in kontrola nadziranja. Proces računovodenja je informacijsko podprt, zato so vse navedene kontrole povezane tudi s sistemi kontrole, vgrajenimi v informacijsko tehnologijo. Tveganja, povezana z informacijsko tehnologijo, in preostala tveganja so podrobneje opisana v poglavju Upravljanje tveganj. Na področju upravljanja tveganj deluje interno organizirana delovna skupina za upravljanje s tveganji.

Družba zagotavlja pravilnost, popolnost in resničnost računovodskega poročanja tudi z izpolnjevanjem zahtev, ki jih predpisuje mednarodni standard ISO 9001:2015.

Družba se skladno z Zakonom o gospodarskih družbah po velikosti uvršča med srednje družbe in kot taka nima vzpostavljene notranjerevizijske dejavnosti, notranjerevizijske storitve pa po potrebi zagotavlja s pomočjo zunanjih izvajalcev. Dodaten nadzor nad upravljanjem s tveganji, sistemom notranjih kontrol in računovodskim poročanjem ter notranjo in zunanjo revizijo pa je vzpostavljen s revizijsko komisijo nadzornega sveta družbe. Družba posluje v strogo reguliranem okolju, skladno s slovensko in evropsko zakonodajo, evropskimi standardi, standardi in priporočili mednarodnih organizacij na področju civilnega letalstva ter mednarodnimi pogodbami, ki zavezujejo Republiko Slovenijo. Stalno skladnost z merodajnim pravnim okvirom zagotavlja z vzpostavljenim sistemom notranjega in zunanjega nadzora izpolnjevanja zahtev za izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa. Sistem notranjih kontrol in upravljanje s tveganji pa je v družbi, poleg sistema zagotavljanja stalne skladnosti s skupnimi zahtevami za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, učinkovito podprt še s sistemom upravljanja varnosti, s sistemom vodenja kakovosti po mednarodnem standardu ISO 9001:2015 ter sistemom varovanja.

#### 5. PODATKI O DELOVANJU SKUPŠČINE DRUŽBE

Edini ustanovitelj družbe je Republika Slovenija, ki skladno z Zakonom o Slovenskem državnem holdingu (Uradni list RS, št 25/14) svoje pristojnosti uresničuje prek Slovenskega državnega holdinga, d. d.

Ključne pristojnosti ustanovitelja, ki so podrobneje navedene v Zakonu o gospodarskih družbah in Aktu o ustanovitvi družbe, ustanovitelj pa jih uresničuje s sprejemanjem sklepov, so predvsem naslednje:

- odločanje o sprejemu, spremembah in dopolnitvah Akta o ustanovitvi,
- odločanje o spremembi osnovnega kapitala,
- odločanje o uporabi bilančnega dobička,
- odločanje o načinu pokrivanja izgube na predlog nadzornega sveta in posloводства,
- sprejem letnega poročila, če le-tega ne potrdi nadzorni svet družbe ali če direktor in nadzorni svet prepustita odločitev o sprejetju letnega poročila ustanovitelju,
- odločanje o delitvi in prenehanju poslovnih deležev,
- imenovanje in odpoklic članov nadzornega sveta, ki zastopajo interese ustanovitelja,
- odločanje o ukrepih in nadzoru dela nadzornega sveta,
- uveljavljanje odškodninskih zahtevkov družbe proti članom nadzornega sveta v zvezi s povračilom škode, ki je posledica kršitve njihovih nalog,
- imenovanje revizorja na predlog nadzornega sveta,
- odločanje o višini prejemkov članov nadzornega sveta itd.

V letu 2021 je ustanovitelj sprejel sklepe, ki se nanašajo na:

- odločanje o načinu pokrivanja izgube na predlog nadzornega sveta in posloводства, kar sta nadzorni svet in posloводство upoštevala pri sestavi in sprejemu letnega poročila za leto 2020,
- seznanitev z revidiranim letnim poročilom družbe za leto 2020, ki ga je sprejel nadzorni svet,
- seznanitev s poročilom o delu nadzornega sveta družbe za leto 2020,
- podelitev razrešnice direktorju in nadzornemu svetu družbe za poslovno leto 2020,
- seznanitev s spremembami ureditve prejemkov direktorja (glede na spremenjena Priporočila in pričakovanja SDH) ter prejemki direktorja in nadzornega sveta družbe v letu 2020,
- odločanje o začasem znižanju višine prejemkov članov nadzornega sveta,
- imenovanje revizorja računovodskih izkazov za leta 2021, 2022 in 2023.

## 6. PODATKI O SESTAVI IN DELOVANJU ORGANOV VODENJA IN NADZORA

Skladno z določbami Zakona o gospodarskih družbah in Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa je uveden dvotirni sistem upravljanja družbe z enim direktorjem in nadzornim svetom. Direktor skladno z Aktom o ustanovitvi vodi in organizira delo ter poslovanje družbe, nadzorni svet pa nadzoruje vodenje poslov.

Direktorja na predlog nadzornega sveta imenuje ustanovitelj za mandatno dobo pet let. Podatki o direktorju družbe so predstavljeni v spodnji tabeli. Delo direktorja v letu 2021 pa je podrobneje opisano v poglavju Poročilo direktorja.

Ime in priimek	Funkcija	Prvo imenovanje na funkcijo	Zaključek funkcije / mandata	Spol	Državljanstvo	Letnica rojstva	Izobrazba	Strokovni profil	Članstvo v organih nadzora z družbo nepovezanih družb
dr. Franc Željko Županič	direktor	20. 3. 2008	22. 3. 2023	moški	slovensko	1962	doktor varnostnih ved	vodenje in organizacija poslovanja, področje letalstva	/

Nadzorni svet družbe skladno z Aktom o ustanovitvi sestavlja šest članov, od katerih so štirje člani predstavniki ustanovitelja, dva člana pa sta predstavnika delavcev. Nadzorni svet je ustanovil revizijsko komisijo nadzornega sveta, ki ima štiri člane, od katerih je zunanja članica neodvisna strokovnjakinja. Podrobneje je sestava nadzornega sveta ter revizijske komisije predstavljena v tabeli v nadaljevanju, njuno delovanje pa je opisano v Poročilu o delu nadzornega sveta za leto 2021.

## LETNO POROČILO 2021

Ime in priimek	mag. Dušan Hočevar	Rok Prešern	Marija Šeme Irman, MBA	Borut Lackovič Žumer	Žiga Ogrizek	Boštjan Mišmaš	Urška Kiš
<b>Funkcija</b>	predsednik NS in namestnik predsednice RK	namestnik predsednika NS	članica NS in predsednica RK	član NS	član NS in član RK	član NS	zunanja članica RK
<b>Prvo imenovanje na funkcijo v NS</b>	22. 11. 2012 predsednik od 7. 12. 2012	30. 8. 2020 namestnik predsednika od 17. 12. 2020	29. 8. 2016	30. 8. 2020	1. 7. 2004	1. 7. 2020	/
<b>Zaključek funkcije / mandata v NS</b>	24. 11. 2024	30. 8. 2024	24. 11. 2024	30. 8. 2024	30. 6. 2024	30. 6. 2024	/
<b>Imenovanje na funkcijo v RK</b>	6. 12. 2018	/	17. 12. 2020	/	19. 2. 2020	/	6. 12. 2018
<b>Zaključek funkcije / mandata v RK</b>	6. 12. 2022	/	17. 12. 2024	/	19. 2. 2024	/	6. 12. 2022
<b>Predstavnik kapitala / zaposlenih</b>	predstavnik kapitala	predstavnik kapitala	predstavnica kapitala	predstavnik kapitala	predstavnik delavcev	predstavnik delavcev	zunanja neodvisna članica RK
<b>Udeležba na sejah NS</b>	12/12	12/12	12/12	12/12	12/12	11/12	/
<b>Udeležba na sejah RK</b>	9/9	/	9/9	/	8/9	/	9/9
<b>Spol</b>	moški	moški	ženski	moški	moški	moški	ženski
<b>Državljanstvo</b>	slovensko	slovensko	slovensko	slovensko	slovensko	slovensko	slovensko
<b>Letnica rojstva</b>	1975	1972	1978	1982	1973	1978	1980
<b>Izobrazba</b>	magister upravnih ved	univ. dipl. ekonomist	univ. dipl. ekonomistka, MBA	dipl. inženir strojništva	dipl. ekonomist	univ. dipl. politolog	univ. dipl. ekonomistka
<b>Strokovni profil</b>	vodenje in organizacija poslovanja	upravljanje in finance	upravljanje kapitalskih naložb, finance	področje letalstva	področje letalstva	področje letalstva	finance, revizija
<b>Neodvisnost po 23. členu Kodeksa (DA / NE)</b>	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA
<b>Obstoj nasprotja interesa v poslovnem letu (DA / NE)</b>	NE	NE	NE	NE	NE	NE	NE
<b>Članstvo v organih nadzora drugih družb</b>	Javno komunalno podjetje Grosuplje, d. o. o.	/	Elektrooptika d. d.	/	FABCE, d. o. o.	/	/

## 7. OPIS POLITIKE RAZNOLIKOSTI

Politika raznolikosti organov vodenja in nadzora Kontrole zračnega prometa Slovenije, d. o. o., ki jo je sprejel nadzorni svet, se uporablja zgolj glede zastopanosti v nadzornem svetu, saj ima družba enoosebni organ vodenja. Poleg tega se politika izvaja le kot usmeritev ustanovitelju in svetu delavcev družbe, saj imata slednja pristojnost za imenovanje članov nadzornega sveta. Politika raznolikosti je objavljena na spletnih straneh družbe.

Cilj politike je doseči večjo učinkovitost nadzornega sveta kot celote, kar bo vplivalo na razvoj poslovanja in poslovnega ugleda družbe. S politiko se spodbuja raznolikost članstva v nadzornem svetu družbe z vidika strokovne raznolikosti, izkušenj, starosti, spola in kontinuitete. Cilj strokovne raznolikosti je opredeljen kot komplementarnost zanj in veččin članov ter njegovih komisij s poudarkom na poznavanju dejavnosti družbe, čemur sledijo tudi kompetence aktualnih članov. Cilj glede izkušenj, ki določa čim večji delež članov z izkušnjami na področju dejavnosti družbe in korporativnega upravljanja, je skupaj s ciljem strokovne raznolikosti dosežen, saj imajo člani znatne izkušnje s področja letalstva in upravljanja. Cilj kontinuitete je opredeljen kot način imenovanja članov nadzornega sveta na način, da se hkrati zamenja največ polovica članov. Ta cilj je bil ob izteku mandатов članov nadzornega sveta v letu 2020 dosežen, saj so bili trije člani od šestih ponovno imenovani ob izteku mandатов. Cilj starostne raznolikosti, ki je določen kot ustrezen delež mlajših in starejših članov, ni dosežen v znatni meri, saj je starostni razpon aktualnih članov nadzornega sveta 10 let. Prav tako ni dosežen cilj spolne raznolikosti, ki je opredeljen kot uravnoteženost obeh spolov na način, da je vsaj tretjina članov nadzornega sveta obeh spolov. V aktualni sestavi nadzornega sveta, ki šteje šest članov, znaša namreč zastopanost ženskega spola 1/6 (namesto najmanj 1/3), moškega spola pa 5/6.

Spoštovanje zakonodaje, Kodeksa, smernic in priporočil SDH, Politike upravljanja družbe ter internih aktov družbe na področju korporativnega upravljanja so za družbo pomembna vodila za skrbno, gospodarno in odgovorno upravljanje. V družbi si prizadevamo za skladnost poslovanja in spoštovanje določil vsakokrat veljavnega kodeksa in priporočil ustanovitelja ter za prenos in uveljavljanje načel dobre poslovne prakse vodenja in upravljanja družbe.

Zgornji Brnik, 12. 5. 2022

dr. Franc Željko Županič  
direktor



mag. Dušan Hočevar  
predsednik nadzornega sveta



## I POSLOVNO POROČILO

### 1 KLJUČNI DOGODKI TER VPLIVI NA POSLOVANJE LETA 2021 IN PO KONCU POSLOVNEGA LETA

Letalski promet in letalski sektor je v globalnem merilu leta 2021 zaznamovalo nadaljevanje pandemije koronavirusa SARS-CoV-2 (COVID-19). V Evropi je letalski promet v letu 2021 v primerjavi z rekordnim letom 2019 delno »okreval«, od padca -64 % januarja do -22 % v mesecu decembru. Skupno je bilo v letu 2021 4,9 milijona letov manj kot leta 2019 (-44 %). V Republiki Sloveniji (FIR Ljubljana) smo zabeležili padec števila letov glede na leto 2019 za -39,3 %, v sektorju Dolsko (pod nadzorom družbe) pa za -37,7 %. Primerjava z letom 2020 pa kaže porast +42,8 % v FIR Ljubljana in +47,0 % v sektorju Dolsko. Padec zračnega prometa se je odrazil tudi v padcu števila enot storitev v preletu slovenskega zračnega prostora. Obseg prometa v preletu slovenskega zračnega prostora, izražen v enotah storitve (»service units«), se je v letu 2021 zmanjšal za 41,0 % glede na leto 2019, kar pomeni 40,1 % dvig glede na leto 2020. V fazi prileta in odleta (terminala) na slovenska mednarodna letališča je padec števila servisnih enot znašal 59,9 % glede na leto 2019, kar pomeni 29,2 % rast glede na leto 2020.

### KLJUČNI DOGODKI IN VPLIVI NA POSLOVANJE LETA 2021

#### Januar

- Vlada Republike Slovenije je z Odlokom o razglasitvi epidemije nalezljive bolezni COVID-19 na območju Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 5/2021 z dne 14. 1. 2021) za 60 dni podaljšala obdobje razglašene epidemije in sicer od 17. 1. 2021 do 18. 3. 2021.
- Družba je na podlagi Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa z Ministrstvom za obrambo Republike Slovenije podpisala Aneks št. 5 k Pogodbi o ureditvi medsebojnih razmerij glede opravljanja navigacijskih služb zračnega prometa na letališču Cerklje, Cerklje ob Krki, za splošni zračni promet (GAT) in operativni zračni promet (OAT), s katerim se je podaljšala veljavnost omenjene pogodbe do sklenitve nove oziroma najkasneje do 31. 3. 2021.
- Z Ministrstvom za notranje zadeve, Policijo, je bil sklenjen Sporazum o izmenjavi podatkov, pomembnih za izvajanje iskanja in reševanja zrakoplova.
- Družba je na podlagi Zakona o interventnih ukrepih za pomoč pri omilitvi posledic drugega vala epidemije COVID-19 (Uradni list RS št. 203/20; v nadaljevanju: ZIUPOPDVE), z namenom ugodno vplivati na letalsko povezljivost Republike Slovenije in omiliti gospodarske posledice upada letalskega prometa zaradi posledic epidemije COVID-19, z Ministrstvom za infrastrukturo podpisala Pogodbo o zagotovitvi sredstev z namenom znižanja pristojbine za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih za leto 2021.
- Na podlagi predhodno omenjene pogodbe, sklenjene z Ministrstvom za infrastrukturo, ter na podlagi 12. člena Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa je minister za infrastrukturo odobril novo znižano stroškovno bazo in ceno na enoto storitve na terminalih v višini 207,66 EUR za obdobje od 1. 2. 2021 do 31. 12. 2021.
- Družba je sodelovala pri vojaški vaji »AIRWEEK«, ki je potekala med 18. in 22. januarjem 2021.
- Ministrstvo za infrastrukturo je 19. januarja 2021 s Sklepom potrdilo spremembe v zračnem prostoru Republike Slovenije v zvezi z uvedbo instrumentnih procedur na Letališču Cerklje ob Krki, ki so stopile v veljavo 22. aprila 2021.
- Družba je 28. 1. 2021 z reprezentativnimi sindikati sklenila Dodatek št. 2 k Dogovoru o ukrepih za omilitev negativnih posledic epidemije koronavirusa COVID-19 ter s Samostojnim sindikatom kontrolorjev letenja RS (SSKL) sklenila Spremembe dodatka k Podjetniški kolektivni pogodbi o višini osnovnih plač, plačah po napredovalnih razredih in višini dodatkov k osnovnim plačam, na podlagi katerih je bilo dogovorjeno začasno znižanje plač zaposlenih za obdobje od 1. 1. 2021 do 30. 6. 2021.
- Na podlagi Dodatka št. 2 k Pogodbi o oblikovanju pokojninskega načrta, sklenjenega med družbo in Svetom delavcev se je podaljšalo obdobje začasnega prenehanja vplačevanja premij za prostovoljno kolektivno dodatno pokojninsko zavarovanje zaposlenih s strani delodajalca, in sicer za čas od 1. 1. do 31. 12. 2021.
- Konec januarja je organizacija Eurocontrol objavila nove scenarije gibanja zračnega prometa do sredine leta 2021. Po podatkih Eurocontrol je zračni promet po vsej Evropi januarja 2021 v primerjavi z januarjem 2019 upadel za približno 64 %, z zaostrovanjem razmer zaradi novih valov epidemije COVID-19 in tveganj, povezanih z novimi različicami virusa ter posledično uvajanjem strožjih omejitev potovanj, ki zelo negativno vplivajo na povpraševanje po letalskih prevozihih, pa je do sredine leta 2021 napovedal podobne negativne stopnje rasti.

- Družbeniki FABCE, d. o. o., so na 14. korespondenčni seji Skupščine FABCE, d. o. o., imenovali nove člane Nadzornega sveta FABCE, d. o. o.

## Februar

- Družba je z Agencijo Republike Slovenije za okolje za leto 2021 sklenila Aneks št. 2 k Dogovoru o nakazovanju sredstev za zagotavljanje meteoroloških služb za tretje referenčno obdobje (2020 – 2024).
- Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije je na podlagi Sklepa Ministrstva za infrastrukturo o spremembah v zračnem prostoru Republike Slovenije v zvezi z uvedbo instrumentnih procedur na Letališču Cerklje ob Krki na predlog družbe potrdila devet (9) instrumentnih procedur.
- Družbeniki FABCE, d. o. o., so na 15. korespondenčni seji Skupščine FABCE, d. o. o., potrdili Poslovni načrt 2021 – 2022 družbe FABCE, d. o. o.
- Organizacija za usposabljanje družbe je 26. 2. 2021 prejela posodobljen certifikat št. 60404-1/2021/2 in sicer za potrebe usposabljanja kontrolorjev zračnega prometa zaradi vzpostavitve novega operativnega okolja na vojaškem Letališču Cerklje ob Krki in s tem v Letališki kontroli zračnega prometa (LKZP) Cerklje.

## Marec

- Družba je z Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije za leto 2021 sklenila Aneks št. 2 k Dogovoru o nakazovanju sredstev za pokrivanje stroškov v zvezi s certifikacijo in stalnim nadzorom dovoljenja za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa za tretje referenčno obdobje (2020 – 2024).
- 18. marca 2021 je v družbi potekal inšpekcijski nadzor Uprave Republike Slovenije za informacijsko varnost, katerega namen je bil preveritev izpolnjevanja obveznosti družbe po Zakonu o informacijski varnosti (Uradni list RS, št. 30/18 in 95/21) (v nadaljevanju: Zakon o informacijski varnosti).
- Direktor družbe je 24. marca 2021 sodeloval na skupnem sestanku direktorjev izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa FAB CE (FAB CE CEOC). Ključne teme na strateški ravni, obravnavane na sestanku, so se nanašale zlasti na nov zakonodajni predlog enotnega evropskega neba SES2+, spremembe v zvezi z izvajanjem načrtov izvedbe v RP3 in ukrepi zaradi epidemije COVID-19.
- 29. in 30. marca 2021 je potekala zunanja kontrolna presoja sistema vodenja po mednarodnem standardu ISO 9001:2015, na podlagi katere je družba ohranila veljavnost certifikata sistema vodenja kakovosti (SL22019Q, 18. 1. 2022).
- Vlada Republike Slovenije je z Odlokom o razglasitvi epidemije nalezljive bolezni COVID-19 na območju Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 35/21 z dne 11. 3. 2021) za 30 dni podaljšala obdobje razglašene epidemije in sicer od 18. 3. 2021 do 17. 4. 2021.
- Družba je sodelovala pri vojaški vaji »AIRWEEK«, ki je bila izvedena v okviru NATO zavezništva skupaj s pripadniki ameriške vojske USAF in je potekala na poligonu Poček od 30. marca do 3. aprila 2021. Na vaji so poleg letal Slovenske vojske PC-9M sodelovala letala F-16 USAF iz vojaške baze Aviano v Italiji.
- Družbeniki FABCE, d. o. o., so na 16. korespondenčni seji Skupščine FABCE, d. o. o., na mesto direktorja družbe in projektnega vodjo družbe (Project Manager) ponovno imenovali g. Mateja Eljona za obdobje treh let.

## April

- Družba je na podlagi Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa z Ministrstvom za obrambo Republike Slovenije podpisala Aneks št. 6 k Pogodbi o ureditvi medsebojnih razmerij glede opravljanja navigacijskih služb zračnega prometa na letališču Cerklje, Cerklje ob Krki, za splošni zračni promet (GAT) in operativni zračni promet (OAT), s katerim se je podaljšala veljavnost omenjene pogodbe do sklenitve nove oziroma najkasneje do 31. 12. 2021.
- Družba je 13. 4. 2021 za vse deležnike v letalstvu v Republiki Sloveniji organizirala predstavitev sprememb v zračnem prostoru FIR Ljubljana na področju Letališča Cerklje ob Krki z namenom seznanitve uporabnikov zračnega prostora s predvideno implementacijo sprememb, ki so bile uveljavljene z 22. 4. 2021 in ustrezno objavljene v AIP Slovenija.
- 15. 4. 2021 je Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije na podlagi Sklepa Ministrstva za infrastrukturo o spremembah v zračnem prostoru Republike Slovenije v zvezi z uvedbo instrumentnih procedur na Letališču Cerklje ob Krki na predlog družbe potrdila dodatne štiri (4) instrumentne procedure.
- Družbi so bile z odločbo Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije z dne 19. 4. 2021 odobrene splošne spremembe za začetek izvajanja storitev služb zračnega prometa (ATS) za zagotavljanje storitve kontrole zračnega prometa za letališki promet (rating ADI/TWR) in za zagotavljanje storitve kontrole zračnega prometa za zrakoplove v prihodu, odhodu ali preletu brez uporabe opreme za nadzor zračnega prometa (rating APP) v enoti LKZP Cerklje.



- Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije je na podlagi vloge Ministrstva za obrambo, Slovenske vojske z odločbo z dne 21. 4. 2021 potrdila spremembo obratovalnega dovoljenja za Letališče Cerklje ob Krki zaradi prehoda na operacije IFR CAT I.
- Na podlagi Odredbe o določitvi volumnov zračnega prostora CTR Cerklje, TMA Cerklje 1, TMA Cerklje 2, TMA Cerklje 3, TMA Cerklje 4, TMA Cerklje 5, TMA Cerklje 6, TMA Cerklje 7, TMA Ljubljana 1 in TMA Ljubljana 4 (Uradni list RS, št. 54/21), ki jo je sprejel minister za infrastrukturo, so z 22. 4. 2021 stopile v veljavo spremembe v zračnem prostoru na območju Letališča Cerklje ob Krki in prehod na izvajanje operacij IFR CAT I.
- Družba je pripravila Letno poročilo za leto 2020, ki ga je obravnaval in sprejel nadzorni svet družbe na 136. redni seji, ki je potekala 22. 4. 2021. Letno poročilo za leto 2020 z gradivom za skupščino je bilo v seznanitev posredovano ustanovitelju, Slovenskemu državnemu holdingu, d. d..
- Družba je, kot družbenica FABCE, d. o. o., z ostalimi družbeniki FABCE, d. o. o., in FABCE, d. o. o., sklenila Sporazum o zagotavljanju storitev upravljanja programov (Agreement for the Provision of Program Management Services), ki je začel veljati 30. 4. 2021. Predmetni sporazum je bil sklenjen z namenom, da se zagotovijo finančna sredstva za storitev upravljanja programov (za storitve, ki jih opravlja vodja projektov – project manager), kot podpora programa funkcionalnega bloka zračnega prostora FAB CE. V skladu z določbami Zakona o gospodarskih družbah je družba pred sklenitvijo sporazuma pridobila mnenje revizijske komisije in soglasje nadzornega sveta družbe.
- Družbeniki FABCE, d. o. o., so na 17. korespondenčni seji Skupščine FABCE, d. o. o., potrdili Letno poročilo družbe FABCE, d. o. o., za leto 2020.
- Družba je z ANS CR, Austrocontrolom, Croatia Controlom, Hungarocontrolom, LPS in FABCE, d. o. o., podpisala Sporazumu o zagotavljanju storitev upravljanja programov (Agreement for the Provision of Program Management Services), ki ga je predhodno potrdila revizijska komisija družbe, njegovo sklenitev pa odobril nadzorni svet družbe.
- Organizacija za usposabljanje družbe je v drugi polovici aprila vzpostavila pogoje za začetek usposabljanja kontrolorjev zračnega prometa LKZP Cerklje za vzpostavitev novega operativnega okolja na vojaškem Letališču Cerklje ob Krki in s tem v Letališki kontroli zračnega prometa (LKZP) Cerklje.

## Maj

- Vlada Republike Slovenije je z Odlokom o razglasitvi epidemije nalezljive bolezni COVID-19 na območju Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 73/21 z dne 13.5.2021) za 30 dni podaljšala obdobje razglašene epidemije in sicer do 16. 6. 2021.
- Uprava SDH je na svoji redni seji, dne 12. 5. 2021 sprejela letne sklepe ustanovitelja, ki se nanašajo na seznanitev ustanovitelja družbe z Letnim poročilom za leto 2020 in Poročilom o delu nadzornega sveta družbe za 2020 ter prejemi direktorja in članov nadzornega sveta v letu 2020. Ustanovitelj je za poslovno leto 2020 direktorju in nadzornemu svetu družbe podelil razrešnico.
- V okviru mednarodnega urjenja obrambnih sil pod nazivom »DEFENDER EUROPE 2021« je od 8. do 15. maja 2021 potekala mednarodna vojaška vaja »ASTRAL KNIGHT 2021«, pod geslom »Združeni varujemo slovenski zračni prostor«, pri kateri so sodelovale operativne službe družbe.
- Družba je sodelovala tudi pri vojaški vaji »ADRIATIC STRIKE 2021«, ki je s prekinitvami in na različnih lokacijah potekala med 17. in 21. majem 2021.
- Družba je 18. 5. 2021 objavila razpis za javno naročilo za razširitev multilateracijskega sistema MAM na vzhod Slovenije.
- V okviru obiska vojašnice in Letališča Cerklje, Cerklje ob Krki je 19. 5. 2021 prostore Letališke kontrole zračnega prometa Cerklje obiskal minister za obrambo.
- Družba je 21. 5. 2021 sodelovala na sestanku s CANSO in Stalnim predstavništvom Republike Slovenije pri Evropski uniji (v nadaljevanju: EU), na katerem je bil predstavljen program slovenskega predsedovanja na področju civilnega letalstva in najpomembnejši dogodki (obravnavna SES2+, EASA Safety Conference) v času predsedovanja.
- Med 26. in 30. majem 2021 je na Letališču Edvarda Rusjana Maribor potekalo tradicionalno spomladansko trenažno letenje skupine »The Flying Bulls«. Gre za ekipo vrhunskih pilotov in njihovih pomočnikov, ki upravljajo floto 13 zrakoplovov iz različnih obdobj letalske zgodovine.

## Junij

- Evropska komisija je sprejela Izvedbeni sklep Komisije 2021/891/EU, s katerim so bili določeni revidirani vseevropski cilji uspešnosti za omrežje za upravljanje zračnega prometa za tretje referenčno obdobje (2020 – 2024).
- Ministri za promet članic EU so 3. junija 2021 sprejeli stališče Sveta EU (splošni pristop) glede zakonodajnega svežnja o enotnem evropskem nebu (Single European Sky, t.i. SES2+), ki pomeni korak v smeri novega regulativnega okvira upravljanja zračnega prometa v evropskem prostoru. S

tem je Republika Slovenija kot naslednja predsedujoča Svetu EU prevzela usklajevanje glede omenjenega zakonodajnega predloga z Evropskim parlamentom in Evropsko komisijo.

- Družba je 22. 6. 2021 in 23. 6. 2021 sodelovala v mednarodni in medresorski vaji »Zlomljeno krilo 2021«.
- Ob 30. obletnici osamosvojitve Republike Slovenije in ob 30. obletnici ustanovitve Republiške uprave za zračno plovbo je minister za infrastrukturo Republike Slovenije 25. junija 2021 v okviru kratke slovesnosti odkril spominsko obeležje na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana, ki obeležuje prevzem nadzora Republike Slovenije nad svojim zračnim prostorom, kar je predstavljalo pomemben mejnik pri vzpostavitvi samostojnosti in suverenosti države.

## Julij

- S 1. julijem 2021 je Republika Slovenija prevzela polletno predsedovanje Svetu EU, v okviru katerega je poleg prednostnih nalog pristopila k obravnavi in pogajanju glede zakonodajnega predloga SES2+ za povečanje odpornosti in prilagodljivosti letalskega sektorja ter zmanjševanja okoljskega odtisa letalstva.
- Na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana je s 1. julijem 2021 začel delovati nov potniški terminal Fraport Slovenija, d. o. o., s katerim je letališče po dolgih letih dobilo novo, sodobno podobo.
- 5. julija 2021 je bil z reprezentativnimi sindikati sklenjen Dodatek št. 3 k Dogovoru o ukrepih za omilitev negativnih posledic epidemije koronavirusa COVID-19 ter s Samostojnim sindikatom kontrolorjev letenja RS (SSKL) sklenjene Spremembe dodatka k Podjetniški kolektivni pogodbi o višini osnovnih plač, plačah po napredovalnih razredih in višini dodatkov k osnovnim plačam, na podlagi katerih je bilo dogovorjeno novo začasno znižanje plač zaposlenih za obdobje od 1. 7. 2021 do 30. 9. 2021.
- Uprava SDH je na 26. redni seji dne 14. 7. 2021, na podlagi predhodnega predloga sklepa nadzornega sveta družbe, sprejela sklep ustanovitelja o znižanju prejemkov iz naslova članstva v nadzornem svetu in v komisijah nadzornega sveta za 15 odstotkov od 1. 7. 2021 naprej do dneva, ko bo ustanovitelj sprejel sklep na podlagi sklepa nadzornega sveta družbe, da se plačila omenjenih prejemkov ponovno izplačujejo po sklepu ustanovitelja z dne 31. 5. 2019.
- Vlada Republike Slovenije je izdala novo Uredbo o pristojbini za storitve navigacijskih služb zračnega prometa na terminalih (Uradni list RS št. 121/21) (v nadaljevanju: Uredba o terminalni pristojbini), s katero se celovito ureja oblikovanje skupne stroškovne baze in cene za storitve navigacijskih služb zračnega prometa na terminalih. Pri pripravi omenjenega predpisa so z Ministrstvom za infrastrukturo sodelovale tudi strokovne službe družbe.
- Od 16. do vključno 25. julija 2021 je na letališču Rakičan pri Murski Soboti (LJMS) potekalo XXX. državno prvenstvo Slovenije v jadralnem letenju za člane in mladince ter mednarodno odprto prvenstvo »Murska Sobota OPEN«. Predstavniki družbe so sodelovali na številnih koordinacijskih sestankih. Ministrstvo za infrastrukturo je nato s sklepom določilo več začasno rezerviranih območij (con TRA), ki so se aktivirala glede na potrebe izražene s strani organizatorja.

## Avgust

- Dne 15. avgusta 2021 je bila na območju Letališča Edvarda Rusjana Maribor izvedena mednarodna letalska prireditve »AEROS 2021«. V pestrem letalskem programu, ki je vključeval helikopterje, reaktivna, dvokrilna ter akrobatska letala in skupine, so sodelovali udeleženci iz Italije, Avstrije, Madžarske, Češke, Slovaške in Slovenije. Za potrebe prireditve, tako trenajzhih letov kot mitinga, je bilo vzpostavljeno začasno rezervirano območje (con TRA).
- 26. avgusta 2021 je družba sodelovala na posvetovanjih z uporabniki storitev glede predloga Načrta izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo (Draft Performance Plan Slovenia, Third Reference Period (2020 – 2024), 2021), ki je bil pripravljen na podlagi Izvedbene uredbe Komisije 2019/317/EU in Izvedbene uredbe Komisije 2020/1627/EU, s katero je Evropska komisija vzpostavila začasno spremenjeni pravni okvir za tretje referenčno obdobje, ki upošteva izredne razmere v letalskem sektorju in s tem sprejela začasne ukrepe zaradi izrednih razmer kot posledice pandemije COVID-19.
- Zaključilo se je usposabljanje vseh kontrolorjev zračnega prometa v LKZP Cerklje zaradi vzpostavitve novega operativnega okolja na vojaškem letališču Cerklje ob Krki in s tem v Letališki kontroli zračnega prometa (LKZP) Cerklje.

## September

- 3. septembra 2021 je družba z Ministrstvom za obrambo podpisala tehnični dogovor o upravljanju kritičnih dogodkov, ki vplivajo na pretok zračnega prometa na Letališču Cerklje ob Krki.
- Družba je pripravila osnutek Letnega poslovnega načrta za leto 2022 in osnutek revidiranega Poslovnega načrta 2020 - 2024, ki ju je nadzorni svet družbe obravnaval na 138. redni seji dne 7. 9. 2021. Osnutka poslovnih načrtov sta bila posredovana v seznanitev SDH.

- Družba je sodelovala pri vojaški vaji »REGIONAL AIRWEEK 2021«, ki je potekala med 20. in 23. septembrom 2021.
- Družba je na sestanku s predstavniki Ministrstva za obrambo, ki je potekal 24. septembra 2021, v okviru usklajevanja vsebine nove pogodbe za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa na Letališču Cerklje, Cerklje ob Krki predstavila idejo vzpostavitve vojaške kontrole letenja na omenjenem letališču.
- 25. septembra 2021 je na podlagi sklepa Vlade Republike Slovenije na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana potekala enodnevna praktična vaja državnega pomena »Vaja Fraport 2021«, v katero so bile vključene tudi operativne službe družbe. Namen vaje je bil preveriti pripravljenost pristojnih služb ob nesreči letala in odziv v skladu z načrti zaščite in reševanja na različnih ravneh načrtovanja ter odločanja.
- Uprava SDH je v vlogi ustanovitelja na podlagi drugega odstavka 11. člena Akta o ustanovitvi na predlog družbe 29. 9. 2021 sprejela sklep o imenovanju revizorja računovodskih izkazov družbe za leta 2021, 2022 in 2023, s katerim je za revizorja imenovala družbo BDO Revizija d. o. o., Družba za revidiranje, iz Ljubljane.
- V mesecu septembru je bilo izvedenih več rednih nadzorov preverjanja skladnosti z zavezujočimi zahtevami slovenske in evropske zakonodaje Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije, ki so pogoj za ohranjanje veljavnosti dovoljenja (certifikata) za izvajanje dejavnosti družbe.
- Družbeniki FABCE, d. o. o., so na 17. korespondenčni seji Skupščine FABCE, d. o. o., potrdili Letno poročilo družbe FABCE, d. o. o., za leto 2020.
- Družba je z ANS CR, LPS in FABCE, d. o. o., podpisala okvirni sporazum »Framework agreement for Performance Planning RP3 Coordination Support – revision 2021«.

### Oktober

- Predstavniki družbe je 5. in 6. oktobra 2021 sodeloval na spletni konferenci glede izvedene mednarodne vaje »VOLCEX 21«. Namen konference je bil, na podlagi izkušenj pridobljenih v preteklih letih, oblikovati priporočila in jih upoštevati v ciljih vaje za ukrepanje v primeru vulkanskega pepela »VOLCEX 21«. Vaja je potekala 16. novembra 2021. Za potrebe vaje se je ponovil scenarij dejanskega izbruha vulkana Eyjafjallajökull iz leta 2010.
- Družba je pripravila predlog Letnega poslovnega načrta za leto 2022 in revidirano verzijo Poslovnega načrta 2020 - 2024, ki ju je nadzorni svet družbe obravnaval in sprejel na 139. redni seji dne 12. 10. 2021. Poslovna načrta je družba skladno z 8. členom Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa posredovala v odobritev ministru za infrastrukturo in v seznanitev SDH.
- Direktor družbe se je 14. oktobra 2021 udeležil sestanka organizacije CANSO EC3 v Bruslju.
- 19. in 20. oktobra 2021 sta se predstavnika družbe udeležila sestanka predstavnikov izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa držav, vključenih v SECSI FRA ter predstavnikov Albanije in Republike Severne Makedonije v Tirani, na katerem je bila glavna tema širitev območja SECSI FRA na območje Albanije in Severne Makedonije.
- Direktor družbe se je 25. oktobra 2021 udeležil 25. letnega srečanja (AGM AND EXECUTIVE SUMMIT) direktorjev Mednarodne organizacije civilnih navigacijskih služb zračnega prometa (CANSO).
- Med 26. in 28. oktobrom 2021 se je vodstvo družbe udeležilo svetovnega kongresa ATM (World ATM Congress) v Madridu. Na kongresu se enkrat letno srečajo predstavniki izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, ATM-strokovnjaki, predstavniki strokovnih združenj in drugih mednarodnih organizacij na področju letalstva ter predstavniki vodilnih ponudnikov tehnologije.

### November

- Vlada Republike Slovenije je na podlagi 6. člena Uredbe o terminalni pristojbini sprejela sklep, št. 37200-5/2021/3 z dne 4. 11. 2021, s katerim je za izboljšanje letalske povezljivosti in ugodnega poslovnega okolja sprejela odločitev o zagotovitvi finančnih sredstev za leti 2022 in 2023 ter znižanju cene za enoto storitve za storitve navigacijskih služb zračnega prometa na terminalnih.
- 3. novembra 2021 je bil z reprezentativnimi sindikati sklenjen Dodatek št. 4 k Dogovoru o ukrepih za omilitev negativnih posledic epidemije koronavirusa COVID-19 ter s Samostojnim sindikatom kontrolorjev letenja RS (SSKL) sklenjene Spremembe dodatka k Podjetniški kolektivni pogodbi o višini osnovnih plač, plačah po napredovalnih razredih in višini dodatkov k osnovnim plačam, na podlagi katerih je bilo dogovorjeno podaljšano začasno znižanje plač zaposlenih za obdobje od 1. 10. 2021 do 31. 12. 2021.
- 10. novembra 2021 je pod okriljem slovenskega predsedovanja Svetu EU potekala EASA letna varnostna konferenca (EASA Annual Safety Conference), ki se je udeležil direktor družbe.
- 10. novembra 2021, sta John Santurbano, direktor EUROCONTROL MUAC centra, in direktor družbe podpisala pogodbo o sodelovanju za uporabo podatkov ATM kot modelu storitev, ki bodo prinesle opazne koristi za uporabnike zračnega prostora in ponudnike storitev navigacijskih služb zračnega

prometa, in sicer za večjo učinkovitost ATM, nižje obratovalne stroške, večjo sinergijo ter največjo integracijo in interoperabilnost sistema. Gre za velik korak v podpori k razvoju enotnega evropskega neba in k doseganju ciljev uspešnosti, ki jih je zastavila Evropska komisija.

- Med 22. in 26. novembrom 2021 je na različnih lokacijah v zračnem prostoru Republike Slovenije pod vodstvom NATO in ob sodelovanju Centra za nadzor in kontrolo zračnega prostora (15.PVL/16.CNKZP MORS) potekala mednarodna vojaška vaja VARUH NEBA 2021 (RAMSTEIN GUARD 2021), v katero so bile vključene tudi operativne službe družbe.
- 22. in 23. novembra 2021 je potekalo redno novembrsko zasedanje Razširjenega odbora za pristojbine na zračnih poteh (Enlarged Committee for Route Charges) organizacije Eurocontrol, na katerem so sodelovali predstavniki družbe in Javne agencije za letalstvo Republike Slovenije. Na zasedanju so bile v postopku posvetovanja s predstavniki uporabnikov storitev navigacijskih služb zračnega prometa obravnavane stroškovne baze in cene enote storitev držav članic na rutah za leto 2022 in preostanek tretjega referenčnega obdobja (RP3). Cene na enoto storitev na rutah je 25. 11. 2021 potrdila Razširjena komisija Eurocontrol (Enlarged Commission).

## December

- 2. decembra 2021 sta se območju SECSI FRA pridružili Albanija in Severna Makedonija.
- Ministrstvo za infrastrukturo je s Sklepom ministra, št. 3722-10/2021/9 z dne 19. 11. 2021, skladno z 8. členom Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa, ob upoštevanju Izvedbene uredbe Komisije 2017/373/EU, odobrilo poslovna načrta družbe, Poslovni načrt 2020 – 2024, št. 030-11/8-2021, verzija 3.1 z dne 5. 10. 2021 in Letni poslovni načrt 2022, št. 030-13/7-2021, verzija 1.1 z dne 5. 10. 2021, ki ju je predhodno skladno z Aktom o ustanovitvi družbe obravnaval in sprejel nadzorni svet družbe dne 12. 10. 2021.
- Na podlagi 12. člena Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa, v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije 2019/317/EU in Uredbo o izvajanju izvedbene uredbe (EU) o določitvi načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu (Uradni list RS, št. 3/20) je minister za infrastrukturo dne 6. 12. 2021 sprejel sklep o odobritvi stroškovne osnove (baze) in cene na enoto storitve na rutah za leto 2022 v višini 61,33 EUR.
- Na podlagi 12. člena Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa in sklepa Vlade Republike Slovenije, št. 37200-5/2021/3 z dne 4. 11. 2021, o zagotovitvi sredstev za izboljšanje letalske povezljivosti in ugodnega poslovnega okolja ter Uredbe o terminalni pristojbini je minister za infrastrukturo 6. 12. 2021 odobril skupno stroškovno osnovo (bazo) za oblikovanje pristojbin za navigacijske službe zračnega prometa na terminalnih za leto 2022 za Republiko Slovenijo in ceno na enoto storitve v višini 277,14 EUR.
- V novembru in decembru 2021 so se intenzivno nadaljevala že več kot leto dni trajajoča usklajevanja z Ministrstvom za obrambo v zvezi z vsebino nove pogodbe za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa na letališču Cerklje, Cerklje ob Krki.
- Družba je v decembru zaključila (celoletni) proces vzpostavitve skladnosti z zahtevami Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2020/469 z dne 14. februarja 2020 o spremembi Uredbe (EU) št. 923/2012, Uredbe (EU) št. 139/2014 in Uredbe (EU) 2017/373 v zvezi z zahtevami glede storitev upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa, projektiranja struktur zračnega prostora, kakovosti podatkov in varnosti na vzletno-pristajalni stezi ter o razveljavitvi Uredbe (EU) št. 73/2010 (UL L št. 104, z dne 3. 4. 2020, str. 1), ki je bila spremenjena z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2020/1177 z dne 7. avgusta 2020 o spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2020/469 glede odložitve datumov začetka uporabe nekaterih ukrepov v okviru pandemije COVID-19 (UL L št. 259, z dne 10. 8. 2020, str. 12) (v nadaljevanju: Izvedbena uredba Komisije 2020/469/EU).



## KLJUČNI DOGODKI PO DATUMU IZKAZA FINANČNEGA POLOŽAJA

### Januar

- 6. in 7. januarja 2022 je potekala zunanja recertifikacijska presoja sistema vodenja po mednarodnem standardu ISO 9001:2015, na podlagi katere je družba pridobila podaljšanje veljavnosti certifikata sistema vodenja kakovosti (SI009178, veljavno do 18. 1. 2025).
- Družba je s Svetom delavcev sklenila Dodatek št. 3 k Pogodbi o oblikovanju pokojninskega načrta, s katerim se je podaljšalo obdobje začasnega prenehanja vplačevanja premij za prostovoljno kolektivno dodatno pokojninsko zavarovanje zaposlenih s strani delodajalca za čas od 1. 1. do 31. 12. 2022.
- V januarju 2022 so bila zaključena pogajanja z reprezentativnimi sindikati, Samostojnim sindikatom kontrolorjev letanja Republike Slovenije (SSKL), Sindikatom aeronavtičnih informacijskih in telekomunikacijskih služb (SAITS) in Sindikatom aeronavtične tehnične službe (SATS), za sklenitev nove Kolektivne pogodbe za dejavnost vodenja in kontrole zračnega prometa. Predlog nove kolektivne pogodbe je družba skladno s 5. členom Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa posredovala pristojnemu Ministrstvu za infrastrukturo v predhodno soglasje Vlade Republike Slovenije.

### Februar

- Mednarodna delovna skupina za krizno upravljanje v primeru vulkanskega pepela, v kateri aktivno sodeluje predstavnik družbe, se je sestala na spletni konferenci, ki je potekala 2., 3., in 11. februarja 2022. Na konferenci se je naredil presek vaje »VOLCEX 21«, na podlagi katerega so bila izdana dodatna priporočila in smernice. Prav tako je bil predstavljen scenarij vaje »VOLCEX 22«, ki ga bo vodila Španija. Predviden je izbruh vulkana Pico de Teide na Tenerifih.
- 24. februarja 2022 je prišlo do izbruha vojaškega konflikta na območju Ukrajine med Ukrajino in Rusko federacijo ter zaostrojitve varnostnih razmer med Rusko federacijo in Evropsko unijo, ki so mu sledile medsebojno uvedene sankcije z zaprtjem zračnega prostora oz. prepovedjo letov med EU in Rusko federacijo.
- Skladno s predhodno omenjenim je Vlada Republike Slovenije 26. 2. 2022 sprejela Sklep o prepovedi letenja v zračnem prostoru Republike Slovenije zrakoplovom, ki so registrirani v Ruski federaciji in operatorjem s sedežem v Ruski federaciji, ki jim je operativno licenco izdal pristojni organ Ruske federacije.
- 28. februarja 2022 je bila sprejeta Uredba Sveta (EU) 2022/334 z dne 28. februarja 2022 o spremembi Uredbe Sveta (EU) št. 833/2014 o omejevalnih ukrepih zaradi delovanja Rusije, ki povzroča destabilizacijo razmer v Ukrajini (UL L št. 57, z dne 28. 2. 2022, str. 1), na podlagi katere je bilo vsem zrakoplovom, ki jih upravljajo ruski letalski prevozniki, tudi tisti, ki delujejo kot prevozniki, ki tržijo lete, v okviru dogovorov o letih pod skupno oznako ali skupinski prodaji, ali katerim koli zrakoplovom, registriranim v Rusiji, ali katerim koli zrakoplovom, ki niso registrirani v Rusiji, vendar so v lasti, zakupu ali pod drugim nadzorom katere koli ruske fizične ali pravne osebe, subjekta ali organa, prepovedan pristanek na ozemlju Unije, vzlet z njega ali njegov prelet, razen, če gre za zasilni pristanek ali zasilni prelet.

### Marec

- Vlada Republike Slovenije je 10. 3. 2022 sprejela Odlok o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa za potrebe preletov zračnega prostora Republike Slovenije zrakoplovov zavezniških držav za čas izvajanja ukrepov kriznega upravljanja Nata zaradi razmer v Ukrajini (Uradni list RS, št. 34/22), s katerim se je vzpostavila ustrezna podlaga za izvajanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa za lete zrakoplovov držav članic zavezništva v preletu zračnega prostora Republike Slovenije, ko ti ne letijo po pravilih za splošni zračni promet (GAT), za čas, ko se naslavlja izvajanje kriznih ukrepov NATO.
- Na podlagi v predhodni alineji navedenega odloka sta 16. 3. 2022 družba in Ministrstvo za obrambo, Slovenska vojska, 16. Center za nadzor in kontrolo zračnega prostora (16. CNKZP) sprejela Postopkovnik o koordinaciji dela za izvedo nalog iz Odloka Vlade Republike Slovenije o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa za potrebe preletov zračnega prostora Republike Slovenije zrakoplovov zavezniških držav za čas izvajanja ukrepov kriznega upravljanja NATO zaradi razmer v Ukrajini, ki ga je odobrila Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije.
- Za zagotovitev obrambnih interesov Republike Slovenije v zvezi z razmerami v Ukrajini je Vlada Republike Slovenije dne 22. 3. 2022 sprejela Sklep o vzpostavitvi pogojev za prelet vojaških sistemov brezpilotnih zrakoplovov zavezniških držav na velikih višinah in z dolgo avtonomnostjo v zračnem prostoru Republike Slovenije za čas izvajanja ukrepov kriznega odzivanja Nata zaradi razmer v Ukrajini, na podlagi katerega sta 29. 3. 2022 družba in Ministrstvo za obrambo, Slovenska vojska, 16. Center za nadzor in kontrolo zračnega prostora (16. CNKZP) ob predhodnem soglasju Vojaškega

letalskega organa in Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije sprejela Postopkovnik o koordinaciji dela za izvedbo nalog iz Sklepa Vlade Republike Slovenije o vzpostavitvi pogojev za prelet vojaških sistemov brezpilotnih zrakoplovov zavezniških držav na velikih višinah in z dolgo avtonomnostjo v zračnem prostoru Republike Slovenije za čas izvajanja ukrepov kriznega odzivanja NATO zaradi razmer v Ukrajini.

## 2 POMEMBNI POSLOVNI PODATKI IN KAZALNIKI USPEŠNOSTI

Družba se financira s prihodki iz naslova pristojbin na zračnih poteh in terminalnih pristojbin, ki jih plačujejo letalski prevozniki. Stroške opravljenih storitev letalskim prevoznikom zaračunava Evropska organizacija za varnost zračne plovbe (Eurocontrol), ki nato sredstva za opravljene storitve nakaže družbi.

Skladno z večstranskim sporazumom o pristojbinah na zračnih poteh (Zakon o ratifikaciji Večstranskega sporazuma o pristojbinah na zračnih poteh, Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 11/95), Izvedbeno uredbo Komisije 2019/317/EU, Uredbo o izvajanju izvedbene uredbe (EU) o določitvi načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu (Uradni list RS, št. 3/20) (v nadaljevanju: Uredba o izvajanju izvedbene uredbe 2019/317/EU) in smernicami organizacije Eurocontrol ter Načeli za ugotavljanje stroškovne osnove pristojbin na zračnih poteh in izračun cene na enoto storitve se v skupni stroškovni osnovi Republike Slovenije za oblikovanje stroškovne baze upoštevajo stroški družbe, Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije (kot nacionalnega nadzornega organa) in Agencije Republike Slovenije za okolje (za storitve letalske meteorologije). Ugotovljeni stroški v povezavi z izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa so sestavljeni iz stroškov dela, materialnih in drugih operativnih stroškov, amortizacije in stroškov kapitala, ki nastajajo pri opravljanju navigacijskih služb zračnega prometa v fazi preleta, in se financirajo s pristojbinami na zračnih poteh. Ta načela se, upoštevajoč Uredbo o terminalni pristojbini, smiselno uporabljajo tudi za oblikovanje stroškovne baze za storitve navigacijskih služb zračnega prometa na terminalnih, kjer se ugotovljeni stroški navigacijskih služb zračnega prometa na terminalnih financirajo s terminalnimi pristojbinami. Cena na enoto storitve («unit rate») se določi na osnovi predvidenih stroškov in prometa v naslednjem letu. Morebitna odstopanja dejanskih prihodkov od načrtovanih se po določenem ključu, upoštevajoč mehanizem delitve tveganj in spodbud, upoštevajo pri izračunu cene enote storitve čez dve leti (t. i. usklajevalni mehanizem - »adjustment mechanism«).

Za leto 2021 je bila izračunana cena na enoto storitve na zračnih poteh za Republiko Slovenijo v višini 47,89 EUR, medtem ko je ta v letu 2020 znašala 51,79 EUR. Cena enote storitve za storitve navigacijskih služb zračnega prometa na terminalnih na vseh treh mednarodnih letališčih je od 1. 1. do 31. 1. 2021 znašala 255,79 EUR ter od 1. 2. do 31. 12. 2021 207,66 EUR, v letu 2020 je cena za enoto storitve na terminalnih znašala 222,90 EUR.

**Tabela 1: Analiza finančnega položaja**

v EUR	2021	2020	2019	Indeks 2021/2020	Indeks 2021/2019
Poslovni prihodki	24.224.705	17.551.192	42.070.412	138	58
EBIT	-7.064.905	-14.329.398	5.492.948	49	-129
EBITDA	-3.600.141	-10.243.169	9.090.800	35	-40
Čisti dobiček	-7.240.633	-14.395.672	4.585.114	50	-158
Nekratkoročna sredstva	23.851.217	25.615.757	27.345.080	93	87
Kratkoročna sredstva	5.804.741	4.978.964	10.610.872	117	55
Kapital	4.940.951	10.307.825	24.736.997	48	20
Nekratkoročne obveznosti	9.379.155	5.851.699	2.714.496	160	346
Kratkoročne obveznosti	12.625.297	11.687.704	7.972.333	108	158
Kazalniki	2021	2020	2019	Indeks 2021/2020	Indeks 2021/2019
EBIT marža	-29,16 %	-81,64 %	13,06 %	36	-223
EBITDA marža	-14,86 %	-58,36 %	21,61 %	25	-69
Donosnost kapitala (ROE)	-94,97 %	-82,16 %	19,66 %	116	-483
Donosnost sredstev (ROA)	-24,04 %	-42,00 %	12,64 %	57	-190
Finančni vzvod	6,00	2,97	1,53	202	391
Število zaposlenih	2021	2020	2019	Indeks 2021/2020	Indeks 2021/2019
Konec leta	217	225	228	96	95

Opomba: Izračun EBIT in EBITDA

EBIT = (Prihodki od prodaje iz pogodb + Drugi poslovni prihodki) – Poslovni odhodki;

EBITDA = EBIT + Odpisi vrednosti (Amortizacija + Prevrednotovalni poslovni odhodki pri neopredmetenih sredstvih in opredmetenih osnovnih sredstvih + Neto slabitev terjatev).



Poslovanje družbe je tudi v letu 2021 zaznamovalo nadaljevanje globalne epidemije COVID-19, ki je v povezavi z novimi valovi epidemije kot posledice pojava novih različic koronavirusa ter s tem povezanimi ukrepi držav, usmerjenimi v omejevanje širjenja okužb, v odvisnosti od hitrosti cepljenja in doseženo stopnjo precepljenosti prebivalstva, narekovala postopno okrevanje letalskega sektorja in rast letalskega prometa.

Vsled navedenega je družba zaključila poslovno leto z negativnim poslovnim izidom. Po letu 2019, ki je bilo za družbo najuspešnejše poslovno leto, je družba v letu 2021 ustvarila za 38 odstotkov višje prihodke kot v letu 2020 ter za 42 odstotkov nižje prihodke kot v letu 2019. Družba je v letu 2021 ustvarila 24.224.705 EUR poslovnih prihodkov, od tega so znašali prihodki od prodaje 21.065.028 EUR. Družba je ustvarila prihodke iz naslova pristojbin na zračnih poteh v višini 17.610.017 EUR, kar je za 30 odstotkov več kot v letu 2020 in za 53 odstotkov manj, kot jih je ustvarila v letu 2019. Iz naslova terminalnih pristojbin je v letu 2021 ustvarila 1.705.332 EUR oz. za 86 odstotkov več kot v letu 2020 in za 49 odstotkov manj kot v letu 2019. Drugi prihodki od prodaje so v letu 2021 znašali 1.749.679 EUR in so bili za 76 odstotkov višji kot v letu 2020 ter za 32 odstotkov višji kot leta 2019. V okviru prihodkov od prodaje predstavljajo prihodki iz naslova pristojbin na zračnih poteh slabih 84 odstotkov, prihodki iz naslova terminalnih pristojbin osem odstotkov in drugi prihodki od prodaje osem odstotkov. Delež prodaje na domačem trgu je znašal dobre štiri odstotke, na tujem trgu (pretežno EU) pa 96 odstotkov. Drugi poslovni prihodki so znašali 3.159.677 EUR, od tega so znašali prihodki iz naslova državne pomoči za ublažitev posledic pandemije COVID-19 2.772.258 EUR oz. 88 odstotkov drugih poslovnih prihodkov.

Družba v letu 2021 izkazuje negativni obratni kapital in sicer kratkoročne obveznosti presegajo kratkoročna sredstva v višini 6,8 mio EUR. Za zagotovitev likvidnostnih sredstev ima družba najete kratkoročne kredite, ki so bili skupaj z dolgoročnim kreditom konec leta 2021 črpani v višini 15,4 mio EUR. Z najemom kratkoročnih kreditov v zadostni višini je družbi zagotovljeno nemoteno poslovanje v letu 2022 in naprej. Likvidnostno tveganje je podrobneje analizirano v poglavju 6.2. Finančna tveganja in v poglavju 3.2.25 Finančni instrumenti in obvladovanje finančnih tveganj.

Ob bistvenemu padcu prihodkov zaradi upada letalskega prometa, je družba sprejela ukrepe za obvladovanje in racionalizacijo stroškov v obsegu, da je bilo še naprej omogočeno neprekinjeno zagotavljanje navigacijskih služb zračnega prometa, kar je sicer pomenilo znižanje stroškov poslovanja, vendar je bila kljub temu v letu 2021 ustvarjena izguba.

Zaradi načina določanja višine pristojbine v posameznem letu, ki je med drugim odvisna od števila načrtovanih preletov ter priletov/odletov in predvidene inflacije oz. realiziranih preletov ter priletov/odletov in dejanske inflacije – t. i. usklajevalni mehanizem, bo družba izpad prihodkov v letih 2020 in 2021 ter posledično izgubo iz poslovanja v navedenih dveh letih pokrila skozi izračun cene na osnovi usklajevalnega mehanizma v letih 2023 – 2027.

## 2.1 KAZALNIKI USPEŠNOSTI

Skladno z Izvedbeno uredbo Komisije 2019/317/EU morajo države članice EU pripraviti načrt izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa. Načrt izvedbe (Performance Plan) skladno z evropskimi predpisi o enotnem evropskem nebu predstavlja za državo članico zavezujoč dokument, ki povzema zavezujoče in druge cilje uspešnosti, ki jih morajo države članice EU dosegati v posameznem referenčnem obdobju pri zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa. Glavni namen načrta je določiti usmeritve in načine doseganja predvidenih ciljev uspešnosti na ključnih področjih varnosti, zmogljivosti, okolja in stroškovne učinkovitosti za izvajalce navigacijskih služb in nacionalni nadzorni organ. Načrt izvedbe mora vključevati tudi vse z zakonodajo določene finančne in druge podatke za obdobje trajanja poročevalnega obdobja, ki morajo biti skladni s podatki poslovnih načrtov izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa in nacionalnih nadzornih organov ter s stroškovnimi bazami države članice. Skladen mora biti s cilji Evropske unije, kot jih za vsako posamezno referenčno obdobje spremljanja uspešnosti določi Evropska komisija.

Leto 2021 pokriva drugo leto tretjega referenčnega obdobja (Reference Period – RP3) med letoma 2020 in 2024, v katerem so opredeljeni vseevropski cilji in kazalniki uspešnosti za vsa štiri ključna področja spremljanja uspešnosti, tj. zmogljivost, stroškovna učinkovitost, varnost in okolje. Skladno z Izvedbeno uredbo Komisije št. 2019/317/EU je Republika Slovenija leta 2019 pripravila Osutek Načrta izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za tretje poročevalsko obdobje ter ga na podlagi člena 12 Izvedbene uredbe Komisije 2019/317/EU predložila Evropski komisiji. Osutek Načrta izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo je določal usmeritve in načine doseganja predvidenih ciljev uspešnosti na ključnih področjih za vse izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, poleg družbe torej še za službo letalske meteorologije, ki jo zagotavlja Agencija Republike Slovenije za okolje, in

nacionalni nadzorni organ navigacijskih služb zračnega prometa, tj. Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije.

Izvedbena uredba Komisije 2019/317/EU za tretje referenčno obdobje (RP3, 2020 – 2024) predpisuje določitev ciljev in kazalnikov uspešnosti na vseh štirih področjih spremljanja uspešnosti, tj. zmogljivost, stroškovna učinkovitost, varnost in okolje, pri čemer je Osnutek Načrta izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo temeljil na podatkih, kot so bili načrtovani pred pojavom epidemije COVID-19 in skladno s takratnimi vseevropskimi cilji uspešnosti za tretje referenčno obdobje. Skladno s tem je družba v Letnem poslovnem načrtu 2021 te opredelila kot zavezujoče kazalnike uspešnosti, njihove vrednosti pa v odnosu do vseevropskih ciljev uspešnosti za potrebe leta 2021, ter zbirala in ocenjevala podatke za spremljanje varnostnih kazalnikov uspešnosti.

Zavezujoči cilji in kazalniki uspešnosti na ključnih področjih spremljanja uspešnosti, kot so bili določeni skladno z Osnutkom Načrta izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo in sprejetim Letnim poslovnim načrtom družbe 2021, so opredeljeni tako, da se:

- na področju zmogljivosti kot zavezujoč kazalnik uspešnosti obravnava in meri vrednost »povprečne preletne zamude upravljanja pretoka zračnega prometa (ATFM)« na let (»en-route ATFM delay per flight«), in sicer v okviru Centra območne kontrole zračnega prometa Ljubljana (ACC Ljubljana);
- na področju stroškovne učinkovitosti se kot zavezujoč kazalnik uspešnosti obravnava in meri vrednost »povprečne cene enote za preletne navigacijske službe zračnega prometa«, izražene v realni vrednosti v EUR v letu 2017 (»determined unit rate for en-route ANS in real terms, EUR 2017«) v okviru letalskega informativnega območja Ljubljana (FIR Ljubljana);
- na področju varnosti je kot ključni kazalniki uspešnosti določena »učinkovitost upravljanja varnosti« (Effectiveness of Safety Management – EoSM);
- na področju okolja sta bila za tretje referenčno obdobje 2020 – 2024 kot zavezujoča kazalnika uspešnosti določena »povprečna horizontalna preletna učinkovitost leta za dejansko pot leta« in »povprečna horizontalna preletna učinkovitost leta za zadnji oddani načrt leta«.

Na področju zmogljivosti referenčne ciljne vrednosti zamud določi organizacija Eurocontrol. Za Republiko Slovenijo je bila ciljna vrednost zamude za leto 2021 določena kot 0,24 minute na let. Določene ciljne vrednosti zamud za referenčno obdobje 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo so bile, vključno s ciljem za leto 2021, skladne z vseevropskimi cilji oziroma bistveno boljše od vseevropskega cilja. Dejanska vrednost tega kazalnika za leto 2021 za Republiko Slovenijo je znašala 0,0 minute na let ter je bila boljša tako od ciljne vrednosti kazalnika, kot tudi od dejanske vrednosti tega kazalnika za leto 2020, ko je ta za Republiko Slovenijo znašala 0,001 minute na let.

Izvedbena uredba Komisije 2019/317/EU določa trend zniževanja povprečne cene na enoto storitve v Evropi. Za Republiko Slovenijo je bil določen cilj zniževanje povprečne realne cene enote za preletne navigacijske službe zračnega prometa na osnovi leta 2014 v tretjem referenčnem obdobju (RP3, 2020 – 2024) za 2,7 % letno, kar dejansko od leta 2019 naprej pomeni zniževanje cene v obdobju 2020 – 2024 za 1,9 % letno. Družba in z njo Republika Slovenija sta v Osnutku načrta izvedbe dosegli cenovno učinkovitost s ceno enote za preletne navigacijske službe zračnega prometa, ki je ob upoštevanju učinkov usklajevalnega mehanizma iz drugega referenčnega obdobja (RP2, 2015 – 2019) v letu 2021 nominalno znašala 47,89 EUR. Z navedeno ceno enote za preletne navigacijske službe zračnega prometa je družba zaradi vztrajanja epidemije COVID-19 in posledično še vedno bistveno znižanega obsega zračnega prometa, poslovala negativno in dosegla izgubo v višini 7.240.633,43 EUR. Glede na to, da ob pripravi podatkov za izračun kazalnika stroškovne učinkovitosti za leto 2021 v izrednih razmerah zaradi pojava COVID-19 tega več ni mogoče povezovati s podatki iz Osnutka Načrta izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo iz leta 2019, doseganja kazalnika stroškovne učinkovitosti za leto 2021 ni mogoče ocenjevati. Evropska komisija je namreč v letu 2020 sprejela Izvedbeno uredbo Komisije 2020/1627/EU o izrednih ukrepih za tretje referenčno obdobje (2020 – 2024) načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu zaradi pandemije COVID-19, skladno z določbami katere se obdobje 2020 – 2021 obravnava kot enotno. Na podlagi omenjene uredbe je Evropska komisija 2. junija 2021 sprejela Izvedbeni sklep Komisije 2021/891/EU, države članice pa so morale najkasneje do 17. novembra 2021 Evropski komisiji v oceno predložiti revidirane načrte izvedbe (Performance Plan) za tretje referenčno obdobje.

Ciljna vrednost na področju okolja se za tretje referenčno obdobje določa na ravni držav in je bila za leto 2021 za Republiko Slovenijo definirana v vrednosti 1,68 %. To pomeni, da so dejansko uporabljene zračne poti letal v Republiki Sloveniji lahko le 1,68 % daljše od najkrajših možnih poti preleta Republike Slovenije; k doseganju cilja na eni strani prispeva izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa, ki mora omogočiti razpoložljivost najkrajših poti (Free Route Airspace – FRA), na drugi strani pa morajo omenjene

poti uporabniki storitev tudi uporabiti. Cilj za Republiko Slovenijo je bil v letu 2021 izpolnjen, saj je bila dosežena vrednost 1,48 %.

Edini ključni kazalnik uspešnosti za varnost (Safety KPI) na mednarodnem nivoju, za katerega je doseganje ustrezne vrednosti predpisano in merjeno s strani agencije EASA in za katerega 2021 predstavlja drugo leto tekočega referenčnega obdobja, je učinkovitost upravljanja varnosti (EoSM – Effectiveness of Safety Management). V letu 2021 se je ustreznost kazalnika EoSM prvič začela meriti z dokaj spremenjeno metodologijo, ki pa se vsebinsko približuje in usklajuje s skupno definirano in globalno uporabljano metodologijo »Standard of Excellence« (SoE) organizacij Eurocontrol in CANSO. V drugem letu merjenja ter nadzoru s strani EASA in Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije kazalnik EoSM za leto 2021 dosega predvidene nivoje zrelosti za posamezna področja ocenjevanja.

### 3 IZVAJANJE NAVIGACIJSKIH SLUŽB ZRAČNEGA PROMETA V LETU 2021

Družba izvaja storitve upravljanja zračnega prometa (ATM) / izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa (ANS) oziroma navigacijskih služb zračnega prometa v Republiki Sloveniji, skladno s slovensko in evropsko zakonodajo, evropskimi standardi, standardi in priporočili Mednarodne organizacije civilnega letalstva (v nadaljevanju: ICAO) in organizacije Eurocontrol ter sklenjenimi operativnimi delovnimi sporazumi (Letter of Agreement – LoA) s sosednjimi izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa in z mednarodnimi pogodbami, ki zavezujejo Republiko Slovenijo. Na podlagi dovoljenja (certifikata) izvajalca storitev upravljanja zračnega prometa (ATM) / izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa (ANS) oziroma navigacijskih služb zračnega prometa št. 37290-2/2020/1 – druga izdaja z dne 23. 12. 2020, ki ga je izdala Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije, družba izvaja storitve služb zračnega prometa (ATS), upravljanja pretoka zračnega prometa (ATFM), upravljanja zračnega prostora (ASM), komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb (CNS) ter letalskih informacijskih služb (AIS), potrebnih za uporabnike zračnega prostora, ter zagotavljanja, nadgrajevanja in vzdrževanja komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih sistemov v okviru istoimenskih služb (CNS) za potrebe vodenja in kontrole zračnega prometa.

Na podlagi pridobljenega certifikata organizacije za usposabljanje kontrolorjev zračnega prometa št. 60404-1/2021/2 z dne 26. 2. 2021, ki ga je izdala Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije, v okviru družbe deluje Služba za usposabljanje operativnega osebja – Letalska šola, ki skrbi za strokovno usposobljenost operativnega osebja navigacijskih služb zračnega prometa.

V Letnem poslovnem načrtu za leto 2021 je družba opredelila naslednje cilje:

1. varnost v zračnem prometu;
2. prepustnost zračnega prostora;
3. sprejem, obdelava in objava letalskih informacij v skladu z zahtevami Uredbe Komisije 73/2010/EU in Izvedbene uredbe Komisije 2017/373/EU;
4. razvoj zaposlenih;
5. mednarodno sodelovanje;
6. ohranitev močne vloge družbe v FABCE, d. o. o.;
7. zagotavljanje stalne skladnosti s skupnimi zahtevami za ohranjanje certifikata izvajalca storitev služb zračnega prometa (ATS), komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb (CNS), služb letalskih informacij (AIS), izvajalca storitev upravljanja pretoka zračnega prometa (ATFM) in upravljanja zračnega prostora (ASM) ter zahtevami enotnega evropskega neba;
8. doseganje ciljev uspešnosti Načrta izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo na področjih varnosti, zmogljivosti in okolja. Cilj stroškovne učinkovitosti je bil zaradi negativnega vpliva pandemije COVID-19 s spremembo evropske zakonodaje določen na novo v letu 2021, kar je bilo ustrezno upoštevano pri pripravi novega Načrta izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo (2021).

Družba je pri izvajanju svoje osnovne dejavnosti leta 2021 izvajala vse aktivnosti ter načrtovane investicije in projekte na področju infrastrukture skladno z letnimi in strateškimi cilji družbe.

#### 3.1 KONTROLA ZRAČNEGA PROMETA

Zagotavljanje varnega, urejenega in hitrega pretoka zračnega prometa je prednostna naloga Sektorja zračnega prometa (v nadaljevanju: SZP). Družba zagotavlja preletno kontrolo zračnega prometa v slovenskem zračnem prostoru, razen zgornjega dela sektorja Mura, in v delu avstrijskega zračnega prostora (del avstrijske Koroške); zagotavlja tudi službe letališke in priletne kontrole zračnega prometa na treh mednarodnih letališčih, in sicer Jožeta Pučnika Ljubljana, Edvarda Rusjana Maribor in Portorož, ter letališko in priletno kontrolo zračnega prometa na letališču Cerklje ob Krki. Leta 2021 je Območna kontrola zračnega prometa Ljubljana (v nadaljevanju: OKZP) izvajala storitve v delu italijanskega zračnega prostora na območju, imenovanem IS01-IS04. V delu sektorja Mura je zagotavljanje služb zračnega prometa zaradi operativnih razlogov preneseno na avstrijsko podjetje Austro Control, v primeru avstrijske Koroške pa zaradi enakih razlogov z avstrijskega izvajalca na našo družbo. Pomembnejše aktivnosti in dogodki, realizirani v okviru SZP leta 2021, so:

##### Kapaciteta

- S potrebnimi kadri je bila zagotovljena ustrezna odprtost sektorjev glede na promet, ki je bil na letni ravni v sektorju Dolsko manjši za 37,74 % (v letu 2020 je bil nižji za 57,66 %). V letu 2021 ni bilo ustvarjenih zamud v zračnem prometu.

## Procedure

- V letu 2021 smo skrbeli za sprotno posodabljanje operativnih dokumentov, kot so navodila in sporazumi (med enotami SZP in sosednjimi – tujimi kontrolami zračnega prometa).
- Predstavniki sektorja so aktivno sodelovali pri projektu čezmejnega zračnega prostora brez zračnih poti »South East Common Sky Initiative Free Route Airspace« – SECSI FRA. Glavni poudarek je bil namenjen optimizaciji operativnih postopkov pri načrtovanju letov ter medsektorski koordinaciji tako znotraj družbe kot tudi s sosednjimi izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa. Na dnevnem redu sestankov je bilo usklajevanje zadev povezanih s širitvijo SECSI FRA področja z vključitvijo zračnega prostora Severne Makedonije in Albanije. Dejanska pridružitve se je uspešno izvedla konec leta, na AIRAC datum 02DEC 2021.
- S ciljem razumevanja gibanja prometnih tokov prek ozemlja Republike Slovenije so se na mesečni ravni analizirali:
  - epidemiološke razmere v svetu in regiji zaradi pandemije COVID-19;
  - ekonomsko-gospodarski kazalniki v državah, kamor leti večina prevoznikov prek slovenskega ozemlja;
  - trendi glavnih prometnih tokov - parov letališč (»airport city pairs«: npr. London – grški otoki, München – Antalya, itd.).
- V povezavi s političnimi razmerami in kriznimi območji Bližnjega vzhoda se je spremljalo:
  - podatke o obsegu in odklonih prometnih tokov v Republiki Sloveniji in neposredni okolici;
  - podatke turističnih agencij glede zasedenosti počitniških kapacitet v okolici Bližnjega vzhoda, Sredozemskega in Rdečega morja.
- Izvajala sta se čezmejna sprotna koordinacija in sodelovanje pri analizi sezone 2021, s poudarkom na okoliščinah, ki so bile povezane z epidemiološko sliko in nevihtnim vremenom ter posledičnimi odkloni glavnih prometnih tokov v regiji. Zaradi ukrepov za preprečevanje širjenja bolezni COVID-19 je večina sestankov potekala na daljavo preko tele in video konferenc.
- Nadaljevale so se priprave na izvedbo optimizacije procedur in volumnov kontroliranega zračnega prostora Republike Slovenije pod nivojem letenja (FL) 245.
- Izvedla se je delna implementacija instrumentnih procedur terminalne cone TMA Letališča Cerklje ob Krki ter preoblikovanje letališke cone CTR Cerklje ob Krki.
- Nadaljevali so se usklajevalni sestanki z Ministrstvom za obrambo in Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije glede implementacije preostalih instrumentnih procedur (SID, STAR in Approach) za Letališče Cerklje ob Krki (LJCE).
- Za potrebe PBN instrumentnih procedur za letališče Portorož je bila izvedena koordinacija in potrebno usklajevanje s hrvaškim izvajalcem Croatia Control za implementacijo portala AMC.

## Tehnične izboljšave

- V letu 2021 so bile izvedene nadgradnje in popravki operativne programske opreme, ki so omogočile varno in zanesljivo vodenje zračnega prometa.
- Implementirane so bile odprave napak in tehnične izboljšave FPDS sistema.
- Sistem RDD je bil nadgrajen z manjšimi popravki, ki pripomorejo k bolj intuitivni in hitrejši uporabi.
- Implementiran je bil TMA LJCE, operativno podprt z ustreznim razvojem in implementacijo operativne programske opreme.
- Izvedena je bila zamenjava X strežnikov na operativnih delovnih pozicijah.
- Uspešno so bila implementirana nova OLDI sporočila TIM, COF in MAS z LIPP.
- Uspešno je bila implementirana nova verzija eStripov.
- Zagnan je bil projekt spremembe arhitekture FDPS – začenja se prehod na delovanje kot servis.
- Začel se je projekt menjave stolpnih monitorjev za letališke kontrole zračnega prometa Cerklje, Maribor in Portorož (LKZP LJCE, LJMB in LJPZ).
- Uspešno je bil implementiran novi TWR QAM.
- Zagnan je bil projekt implementacije AMC portala prek poslovne informatike v LKZP Portorož.
- Na vseh delovnih pozicijah je bil uspešno implementiran elektronski »Problem Report«.
- Optimizirana je bila konfiguracija sistema STCA. Število nepotrebnih alarmov se je v primerjavi z letom 2020 z novo konfiguracijo zmanjšalo za 71 %.
- Zagnan je bil projekt nabave novega STCA.
- Skladno s spremembami operativnih sistemov so bila ustrezno posodobljena navodila za njihovo uporabo, ob operativnih spremembah so bili pripravljene ustrezni izvlečki sprememb. Vsa glavna navodila in priročniki za uporabo so bili izdani kot nove verzije v obliki čistopisa.
- Na simulatorju, tako stolpnem kot radarskem, je bila izvedena večja nadgradnja tako samega simulatorja kot grafičnega vmesnika. Žal je šest računalnikov, ki skrbijo za sliko stolpnega simulatorja, za novo generacijo grafike premalo zmogljivih. Potrebna bo nabava zmogljivejših računalnikov.

- Prostori radarskega simulatorja niso več deklarirani kot rezervna lokacija v primeru potrebe po zaprtju OKZP.

SZP je redno posodabljal dokumentacijo za delo.

Podrobna analiza s podatki o zračnem prometu v letu 2021 je predstavljena v poglavju 4 – Podatki o zračnem prometu.

### 3.2 PODROČJE LETALSKIH TELEKOMUNIKACIJ

Temeljne dejavnosti Sektorja letalskih telekomunikacij (v nadaljevanju: SLT) so: nepretrgano 24/7 izvajanje tehničnega nadzora nad funkcionalnimi ATM in operativnimi sistemi družbe ter preventivno, kurativno in evolucijsko vzdrževanje teh funkcionalnih ATM in operativnih sistemov. Evolucijsko vzdrževanje pa pri tem ni omejeno zgolj na obstoječe sisteme, temveč je razširjeno tudi na njihov razvoj in na razvoj lastnih novih sistemov ali specifičnih funkcionalnosti sistemov in nenazadnje na načrtovanje, postavljanje in vpeljevanje novih sistemov v operativno obratovanje. Leto 2021 je podobno kot leto 2020 zaznamovala kriza zaradi pandemije COVID-19, ki ni vplivala na aktivnosti v SLT v vsaki (pod)domeni sektorske dejavnosti (podrobnosti so opisane tudi v poglavju o investicijah). SLT mora vse predpisane aktivnosti na napravah in sistemih opraviti kljub omejitvam zaradi pandemije COVID-19, saj (redno, kot izredno) vzdrževanje sistemov in naprav ni odvisno od količine letalskega prometa v Republiki Sloveniji. Vse predpisane aktivnosti se morajo opraviti, da se ohrani operativni status sistemov in naprav.

Za zagotavljanje zmožnosti izvajanja dejavnosti sektorja so bila v letu 2021 opravljena usposabljanja operativnega osebja sektorja za pooblastila v dovoljenjih za delo tehničnega osebja kontrole letenja predvsem zaradi izobraževanja za CTNC in »contingency« CTNC in dodatnega izobraževanja sodelavcev SNL pri obnovitvi novih pooblastil za NAV naprave zaradi upokojitev. Skladno s sistemom usposabljanja za ohranjanje kompetenc operativnega osebja so bila s podporo Službe za usposabljanje operativnega osebja – Letalske šole ustrezno podaljšana pooblastila v dovoljenjih za delo tehničnega osebja sektorja za področje varnosti zračnega prometa (ATSEP).

Dejavnost sektorja se je izvajala redno in v skladu z mesečnimi načrti vzdrževanja navkljub COVID-19 ukrepom, pri večjih vzdrževalnih delih pa tudi ob posebej določenih terminih, usklajenih na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora FAB CE. Skladno s standardi ICAO so bila izvedena redna letalska umerjanja vseh radionavigacijskih naprav, za potrebe drugih naročnikov pa tudi letalska umerjanja svetlobnih teles. Po letalskem umerjanju je bila popravljena tudi magnetna deklinacija v sistemu ATIS. Operativno osebje SLT je tvorilo in aktivno vpeto v vrsto mednarodnih teles, ki delujejo na področju komunikacij, navigacij in nadzora ter obdelave podatkov (CNS) kot tehnično-tehnoloških dejavnosti pri izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa, s ciljem, da bi ne le ostali v koraku s tempom tehnološkega razvoja, pač pa tudi sodelovali pri njegovem razvoju v prihodnje. SLT osebje sodeluje v različnih strokovnih delovnih skupinah FAB CE, sodeluje v skupini NDtech, za področje CNS, v tem okviru deluje tudi skupina za kibernetiko varnost (cybersecurity).

SLT je v letu 2021 uspešno zaključila prehod s 25 kHz na 8,33 kHz ločljivost kanalov v letalskem frekvenčnem spektru za vse VHF radijske postaje na lokacijah za OKZP in na letališčih, poleg tega se je začela prenova VHF sistemov na letališčih Portorož in Maribor ter na lokaciji Janče.

Nadaljeval se je projekt vzpostavitve lastnih MW povezav (MicroWave – mikrovalovne povezave), s katerim bo družba povečala redundanco v govorni komunikaciji A/G in zmanjšala odvisnost od ponudnikov telekomunikacijskih storitev. Zaradi vpliva pandemije COVID-19 je bil koncept izvedbe poenostavljen, tako da je projekt tik pred zaključkom.

V letu 2021 so se začele aktivnosti na projektu za izvedbo ambientalnega snemanja v prostorih OKZP in na letališčih. Začele so se tudi aktivnosti za razširitev Multilateracijskega sistema WAM na vzhodni del Slovenije. Implementacija MAM (MAister Multilateration) sistema sledi cilju strategije družbe uvajanja novih tehnologij na področju nadzornih sistemov. Z implementacijo MAM sistema želi družba izboljšati detekcijo zrakoplovov na področju vzhodnega dela Slovenije, kot tudi zagotoviti dodatno (dvojno) sekundarno pokrivanje omenjenega področja. MAM je sistem sprejemnih in oddajnih senzorjev, ki so razporejeni po širšem geografskem področju Slovenije. Senzorji sprejemajo odzive, ki jih preko radarskih odzivnikov (transponderjev) pošiljajo zrakoplovi, ki letijo v našem in okoliškem zračnem prostoru. Podatki se nato posredujejo v centralno procesorski sistem. Konfiguracija sprejemnih senzorjev, njihove lokacije in postavitve so določene s strani družbe na podlagi analiz teoretičnega pokrivanja s signalom. V konfiguracijo bo dodana vsaj ena oddajna enota, preko katere bo MAM sistem lahko občasno sam izvajal t. i. interogacijo zrakoplova (zahteve po odzivih letal preko njihovih transponderjev). Na ta način bo MAM



sistemu, podobno kot pri sekundarnem radarju, zagotovljena neodvisnost detekcije zrakoplovov. Centralni sistem predstavlja redundantna konfiguracija serverjev, nameščena v tehničnih prostorih ATC centra. Sistem preko IP komunikacijskih poti sprejema podatke, ki jih pošiljajo sprejemni senzorji in na podlagi razlike v času sprejetih informacij preko matematične metode TDOA (Time Difference of Arrival) izračuna lokacijo zrakoplova. MAM bo vzporedni sistem detekcije zrakoplovov, s katerem želi družba zagotavljati neodvisno detekcijo zrakoplovov. Majhni lokalno razporejeni sprejemniki bodo omogočali zaznavanje nižje letečih zrakoplovov oziroma njihovo detekcijo na področjih, ki jo obstoječi radarski sistemi zaradi svojih lokacij ne morejo zagotoviti, oziroma bo zagotovil dodatno dvojno pokrivanje prostora, ki ga sedaj zagotavlja SLOWAM. MAM sistem med drugim ustrezno zmanjšuje frekvenčno prezasedenost spektra, kar je tudi priporočilo organizacije Eurocontrol. V letu 2021 so bile pripravljene tehnične zahteve za razširitev oz. implementacijo MAM sistema.

V letu 2021 se je začel skladno s sklepom Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije izvajati monitoring frekvenčnega spektra SSR (1030 in 1090) in s tem povezanih »izpraševanj« (interogacij), ki lahko pomembno vplivajo na delovanje letalskih transponderjev. Poročilo za leto 2021 je bilo izdelano in poslano agenciji kot nadzornemu organu. Iz poročila izhaja, da je FIR LJLA zelo obremenjen z izpraševanji (interogacijami) transponderjev in da njihovo število pogosto presega maksimalne določene vrednosti.

SLT v letu 2021 ni uresničil ali dosegel pomembnih mejnikov samo v vrsti investicijskih projektov (podrobneje opisanih v poglavju o investicijah), ampak je tudi uspešno razvijal (nadaljeval) lastne produkte v podporo procesa vodenja in kontrole zračnega prometa. V prvi vrsti gre za razvoj avtomatiziranih sistemov v okviru projekta ADaaS2, katerega cilj je razvoj prototipa operativnega sistema, s katerim si lahko družba v prihodnje zagotovi konkurenčno prednost in možnost dodatne tržno usmerjene dejavnosti zagotavljanja operativnih storitev za druge izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa. K slednjemu gre dodati, da je prihodnji potencial konkurenčne prednosti in zlasti potencial začetka izkoriščanja novonastale tržne priložnosti pogojen s certifikacijo v skladu z zahtevami za »Air Traffic Management Data Service Provider«, ki pa so še v postopku določitve, določa pa jih Evropska agencija za varnost v letalstvu - EASA.

Za potrebe SZP je bila razvita in implementirana vrsta novih funkcionalnosti avtomatiziranih sistemov v podporo procesu vodenja in kontrole zračnega prometa, kar vključuje tudi razvoj meteorološkega informacijskega sistema za letališke kontrole zračnega prometa – TWR QAM, s katerim se prikazujejo podatki, posredovani iz meteorološke (METEO) službe Agencije Republike Slovenije za okolje na posameznih letaliških kontrolnih stolpih na delovnih pozicijah kontrolorjev zračnega prometa. Operativna implementacija je bila izvedena junija 2021, v okviru tega projekta se je tudi izvedla korekcija opreme glede upoštevanja magnetne deklinacije.

Plod lastnega razvoja je tudi novi VCR sistem, ki se ga uporablja za snemanje in reprodukcijo radarskih podatkov. Sistem je bil postavljen v testno obratovanje ob koncu leta 2021. Pred tem je bilo izvedeno šolanje za pridobitev ustreznega pooblastila ATSEP ter FAT in SAT testiranja.

V začetku leta 2021 (januar in februar) je bila izvedena menjava strojne opreme za t. i. X Serverje. Menjava je bila izvedena zaradi povečanega števila izpadov prejšnje strojne opreme. V mesecu marcu in aprilu so bili zamenjani OS (Operacijski sistem) na vseh Estrip in vseh Albatross računalnikih (Oracle Linux-8). Na ostalih operativnih sistemih se menjava OS načrtuje v letu 2022. Menjava OS se bo izvedla hkrati z menjavo strojne opreme. V oktobru je bila opravljena zamenjava večine operativnih ethernet stikal, novembra pa še usmerjevalnikov. Menjava je bila izvedena zaradi varnostnih razlogov, ker se je stara oprema bližala koncu podpore s strani proizvajalca.

Skladno s pogodbo sklenjeno z Ministrstvom za obrambo so bile izvedene vse potrebne aktivnosti za ohranjanje operativnosti CNS sistemov in naprav na letališču Cerklje ob Krki. Meseca aprila 2021 pa je bil na spletnih straneh dodan prikaz navigacijskih sredstev na Letališču Cerklje ob Krki (CKL LOC, CKL GP, CKL DME, CKL MM, CKL OM, CL L, RK L, COK DVOR, COK DME).

Pomladi 2021 je bil uspešno nadgrajen sistem napajanja kritičnih porabnikov Tier IV PS, tako da so sedaj srednje napetostna stikala v obeh transformatorskih postajah daljinsko upravljana iz distribucijskega dispečerskega mesta distributerja Elektro Gorenjska. Z nadgradnjo se je zvišala stopnja varnosti pri delu in s tem tudi razpoložljivost oz. zanesljivost napajanja. Meseca junija je bil prvič po začetku obratovanja opravljen t. i. »power stres test« napajanja kritičnih električnih porabnikov iz vseh razpoložljivih napajalnih virov. Postopki so vključevali tehnične, postopkovne in organizacijske vidike za primer hujše odpovedi napajalnih gradnikov ali havarije v obeh transformatorskih postajah v objektu ATCC. Analiza je pokazala, da je razpoložljivost napajalnega sistema na visoki ravni, tako na tehnični ravni kot na ravni usposobljenosti za hitro odpravo degradacij.



Družba je v letu 2021 z Ministrstvom za obrambo sklenila dolgoročno pogodbo o najemu radarskega položaja na Ljubljanskem vrhu nad Vrhniko, na katerem ima družba postavljen MODE-S radarski sistem. Skladno z omenjeno pogodbo je družba obnovila električno instalacijo in si zagotovila neodvisen rezervni, kakor tudi neprekinjeni sistem električnega napajanja ter izvedla gradbeno sanacijo radarske ploščadi pred zatekanjem meteorne vode v objekt.

V letu 2021 se je iz centraliziranega tehnično-nadzornega centra v TNC ATCC (CTNC) opravljal nadzor v poostrenih pogojih COVID-19 brez motenj zaradi okužb osebja. Spremenjen režim prisotnosti je bil izveden tako, da se zmanjša mešanje ekip na najmanjšo možno mero. Izvajale so se tudi aktivnosti ohranjanja kapacitete, t. i. »contingency« CTNC, ki so se zaključile z njegovo vzpostavitvijo v začetku leta 2022.

V letu 2021 v okviru delokroga SLT ni bilo pomembnejših izpadov oziroma degradacij sistemov, ki bi vplivali na varnost zračnega prometa ali kapaciteto zračnega prostora.

### 3.3 IZVAJANJE LETALSKIH INFORMACIJSKIH SLUŽB

Letalske informacijske službe, ki se izvajajo v okviru Sektorja letalskih informacij (v nadaljevanju: SLI), zagotavljajo pravočasne objave in distribucijo posodobljenih letalskih informacij z izdajanjem Zbornika letalskih informacij (AIP) in sporočil NOTAM, zagotavljajo potrebne predpoletne informacije pilotom, s sprejemom in oddajo načrtov leta, zagotavljanjem in upravljanjem aeronavtičnega omrežja fiksnih telekomunikacij (AFS) in drugimi storitvami, povezanimi s potrebami uporabnikov po varnem letenju. Poleg del in nalog, povezanih z zagotavljanjem letalskih informacij, skladno z mednarodnimi standardi in priporočeno prakso, SLI izvaja tudi operativna dela in naloge, povezane z obdelavo in distribucijo podatkov, potrebnih za pravilno obračunavanje preletnih in terminalnih pristojbin. SLI je vse leto redno vzdrževal sistem vodenja dokumentacije, pomembnejše aktivnosti in dosežki pa so predstavljeni v nadaljevanju.

Služba zrakoplovnih informacij (ARO) je v letu 2021 obdelala 24.240 načrtov letov (v nadaljevanju: FPL). V primerjavi z letom 2021 to pomeni 18-odstotno povečanje. Delež oddanih FPL prek spletnega portala eARO je med vsemi obdelanimi FPL znašal 43 %, kar pomeni 5-odstotno zmanjšanje v primerjavi z letom 2021, kar je razumljivo, saj so bile aktivnosti zaradi COVID-19 ukrepov bistveno zmanjšane.

**Tabela 2: Obdelani načrti leta (FPL) in sporočila, vezana na FPL v letu 2021**

	FPL VSI	FPL eARO	PIB	DEP	ARR	DLA	CNL	CHG	REA	VSI
JAN	900	855	262	72	132	116	103	22	6	2.468
FEB	1.410	798	264	114	252	165	98	49	7	3.157
MAR	1.972	1.011	334	183	554	109	151	33	2	4.349
APR	1.117	534	314	125	242	54	65	35	4	2.490
MAJ	2.076	847	415	306	546	154	221	42	5	4.612
JUN	3.085	1.302	499	689	1.165	226	243	68	10	7.287
JUL	3.196	1.134	710	782	1.192	272	255	85	53	7.679
AVG	3.145	986	720	668	1.122	221	170	58	64	7.154
SEP	3.230	1.365	720	748	1.190	223	204	73	35	7.788
OKT	1.972	845	699	442	726	204	170	57	32	5.147
NOV	1.117	469	575	161	289	135	119	40	15	2.920
DEC	1.020	483	601	136	255	107	136	28	15	2.781
<b>SKUPAJ</b>	<b>24.240</b>	<b>10.629</b>	<b>6.113</b>	<b>4.426</b>	<b>7.665</b>	<b>1.986</b>	<b>1.935</b>	<b>590</b>	<b>248</b>	<b>57.832</b>

Opomba:

FPL (Flight Plan) – Načrt poleta; PIB (Pre-Flight Information Bulletin) – Predpoletni informacijski bilten, DEP (Departure) – odhod; ARR (Arrival) – prihod; DLA (Delay) – zamuda; CNL (Cancel) – odpoved; CHG (Change) – sprememba; REA (Ready Message) – sporočilo o pripravljenosti.

Število izdelanih PIB (Pre-Flight Information Bulletin) v letu 2021 je bilo 6.113. V primerjavi z letom 2020 se je število izdanih PIB povečalo za 43 %, kar je predvsem posledica povečanega števila komercialnih letov z Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana.

Z učinkovitim razporejanjem zaposlenih v okviru centralizirane pisarne ARO so bile obremenitve enakomerno razporejene med vse zaposlene v ARO službi. Na vstopno številko klicnega centra je družba v letu 2021 zabeležila 12.732 klicev, kar je 27 % povečanje v primerjavi z letom 2020. Trenutno je zabeleženih več kot 1.200 registriranih uporabnikov storitve eARO. V kontekstu celotne uporabe eARO storitve družba tudi v letu 2021 beleži zmanjšanje uporabe orodja.

Družba je v letu 2021 z izbranim izvajalcem nadaljevala sodelovanje in razvoj nove aplikacije eARO 2.0, ki je bila v prvi polovici leta 2021 uradno prevzeta in integrirana v operativno delovanje službe.

V Informacijsko-komunikacijskem centru (IKC) so se v sklopu procesa izdajanja sporočil NOTAM izvedle aktivnosti v zvezi z izboljšavo procesa izdaje sporočil NOTAM v aplikaciji WebADP. Spremenjen je del procesa, kjer se izvaja kontrola kvalitete izdanih sporočil NOTAM. Spremembe bodo vključene v proces dela v prvi polovici leta 2022. Skupaj je bilo v letu 2021 izdanih 4.335 sporočil NOTAM, kar pomeni 6,2-odstotno povečanje v primerjavi z letom 2020. Izdelanih in distribuiranih je bilo tudi 4.888 PIB, kar je praktično enako kot v letu 2020. Izvedena je bila nadgradnja strojne opreme EAD verzija 14.

V letu 2021 so bile redno posodobljene interne aplikacije, ki se uporabljajo v procesu izdajanja NOTAM sporočil (NOTAM baza, iDnevnik).

Mednarodne povezave do centrov AMHS na Dunaju, v Rimu ter v Harenu in Breitignyju so delovale brez prekinitiv. Redno, v AIRAC ciklu, so se izvajala preverjanja »contingency« postopkov s centroma v Harenu in Breitignyju. Vsa preverjanja so bila izvedena brez ugotovljenih težav. Mednarodna povezava AFTN do centra na Dunaju, ki služi kot redundantna možnost sprejema in oddaje aeronavtičnih sporočil, v letu 2021 ni bila uporabljena. Povezave AMHS sistema preko NewPENS omrežja z Eurocontrol in avstrijskim izvajalcem Austro Control ter z italijanskim izvajalcem ENAV so vzpostavljene in delujejo brez težav. Na ta način družba uspešno uporablja vse mednarodne AMHS povezave z NewPENS. Redno, v AIRAC ciklih, so bile vzdrževane tabele AMC (Air Traffic Services Messaging Management Centre), ki omogočajo pretvorbo adres med AFTN in AMHS sistemom. Družba je v letu 2021 pričela tudi s pripravo javnega razpisa za izvedbo nadgradnje obstoječega AFTN/AMHS sistema in predvideva dokončanje nadgradnje v letu 2022.

V Službi zrakoplovnih publikacij (SZPUB) so se nadaljevale aktivnosti za neposredno izmenjavo podatkov med družbo in Eurocontrolovo bazo podatkov EAD SDD (EAD Static and Dynamic Data), kot to zahteva Izvedbena uredba Komisije 2017/373/EU. Nadgrajeni so bili procesi, postopki in delovna navodila SZPUB ter uporabniški priročniki, ki dokazujejo skladnost z omenjeno uredbo.

SZPUB je sodeloval pri pripravi DPI (Data Provision Index) in DQR (Data Quality Requirements), ki so osnova za sporazume z dobavitelji podatkov, ki jih objavlja Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije na svoji spletni strani.

SLI je v letu 2021 dokončal in podpisal SLA (Service Level Agreement) za dobavo aeronavtičnih podatkov z vsemi dobavitelji podatkov v Republiki Sloveniji.

Kljub težavnim okoliščinam je SLI uspel izdelati in objaviti prenovljen zemljevid Slovenije VFR v merilu 1:250.000. Še vedno je precej dela s spremembami čezmejnega projekta »Free route airspace«, imenovanega SECSI FRA. Pri tem je vedno potrebno usklajevati aktivnosti objave in shranjevanja podatkov s službami AIS sosednjih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, pa tudi z organizacijo Eurocontrol.

SLI je v juliju 2021 uspešno izvedel prevzem in nadgradnjo nove programske opreme sistema ADMT, ki se testira na testnem sistemu ADMT in bo predvidoma v operativni uporabi v letu 2022. Uspešno je bila izvedena nadgradnja vseh 10 EAD terminalov (ECIT), ki se jih uporablja v ARO za FPL, v NOTAM za objavo NOTAM in v SZPUB za izdelavo AIP Slovenije in letalskih zemljevidov.

### 3.4 PODROČJE KADROV

Aktivnosti na področju kadrov so usmerjene v doseganje ciljev družbe, zastavljenih v petletnem načrtu in letnih poslovnih načrtih, predvsem strateškega cilja družbe, ki je razvoj zaposlenih. Razvoj zaposlenih, zlasti njihovega strokovnega znanja, je poleg tehnične in operativne zmogljivosti tretji steber, ki zagotavlja, da je družba kot izvajalka navigacijskih služb zračnega prometa sposobna izvajati naloge na varen, učinkovit, neprekinjen in trajnosten način, in to za vsakršno povpraševanje uporabnikov zračnega prostora.

Na dan 31. 12. 2021 je imela družba 217 zaposlenih. V letu 2021 družba ni zaposlovala novih kadrov. Število zaposlenih v družbi se je v primerjavi z letom 2020 zmanjšalo za osem.

Sprememba števila zaposlenih v letu 2021 glede na leto 2020 je posledica prenehanja delovnega razmerja delavcem na delovnih mestih:

- vizualni letališki kontrolor zračnega prometa v Službi letališke kontrole zračnega prometa Cerklje ob Krki v Sektorju zračnega prometa;
- vodja službe zrakoplovnih informacij – ARO v Sektorju letalskih informacij;
- razvojni tehnolog v Sektorju letalskih informacij;
- razvojni tehnolog v Sektorju letalskih telekomunikacij;
- tehnik specialist v Službi za navigacije in letališča v Sektorju letalskih telekomunikacij;
- razvojni tehnolog v Oddelku za varnost v zračnem prometu v Kabinetu direktorja;
- referent v Službi za kadrovske zadeve v Sektorju za splošne zadeve ter
- administrativni sodelavec v Službi za investicije in javna naročila v Sektorju za splošne zadeve.

Tabela 3 v nadaljevanju prikazuje strukturo zaposlenih po skupinah delovnih mest v družbi na dan 31. 12. 2021.

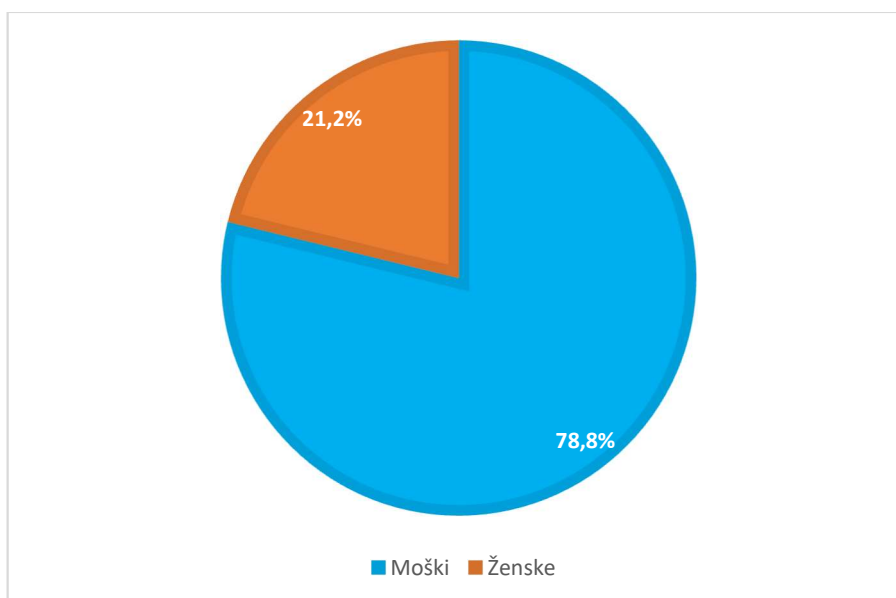
**Tabela 3: Struktura zaposlenih na dan 31. 12. 2021**

<b>Struktura zaposlenih</b>	
Skupina delovnih mest na področju kontrole zračnega prometa, ki zahtevajo dovoljenje za delo oz. licenco – licencirano osebje	
• skupina delovnih mest služb zračnega prometa – kontrolorji zračnega prometa	108
• skupina delovnih mest služb zračnega prometa – operaterji (FDT + FIS)	13
• skupina delovnih mest službe letalskih telekomunikacij	35
• skupina delovnih mest služb letalskih informacij	20
Skupaj licencirano osebje	176
Ne licencirano osebje	41
<b>Skupaj vsi zaposleni</b>	<b>217</b>

#### Struktura zaposlenih po spolu

Družba je v letu 2021 zaposlovala 21,2 % žensk (46 žensk, kar je eno manj kot leta 2020) in 78,8 % oziroma 171 moških, kar je za sedem manj kot leta 2020.

**Prikaz 3: Struktura zaposlenih po spolu na dan 31. 12. 2021**



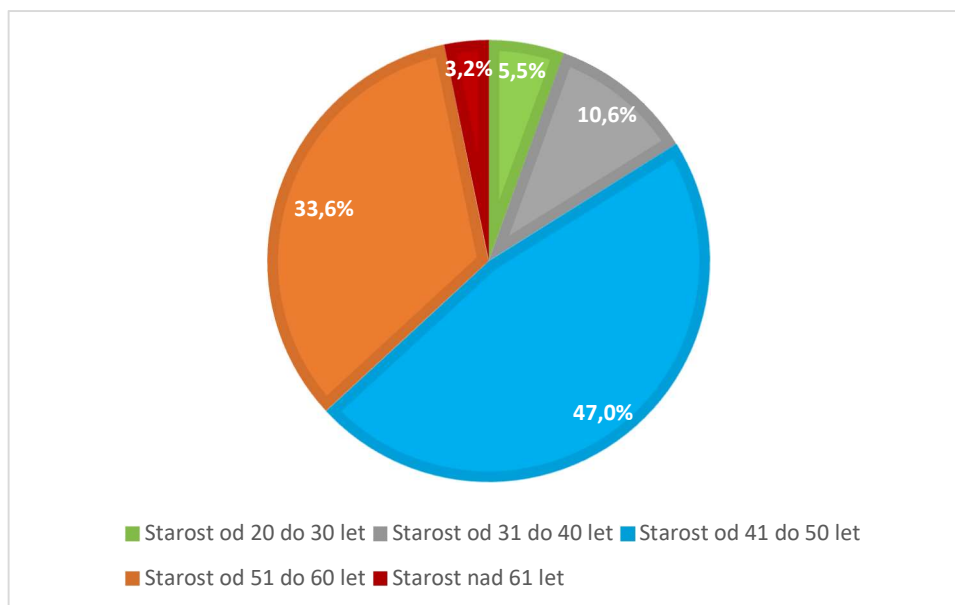
## Starostna struktura zaposlenih

Povprečna starost zaposlenih v letu 2021 je znašala 47 let (46,3 let v letu 2020). Skoraj polovica vseh zaposlenih, natančneje 47 % oziroma 102 zaposlena, je starih med 41 in 50 let. 16,1 % zaposlenih oziroma 35 zaposlenih je starih do vključno 40 let, medtem ko je 36,9 % zaposlenih oziroma 80 zaposlenih starejših od 51 let.

**Tabela 4: Starostna struktura zaposlenih**

Starost zaposlenih/Stanje na dan	31. 12. 2021
Starost zaposlenih od 20 do 30 let	12
Starost zaposlenih od 31 do 40 let	23
Starost zaposlenih od 41 do 50 let	102
Starost zaposlenih od 51 do 60 let	73
Starost zaposlenih nad 61 let	7
<b>Skupaj</b>	<b>217</b>

**Prikaz 4: Starostna struktura zaposlenih**

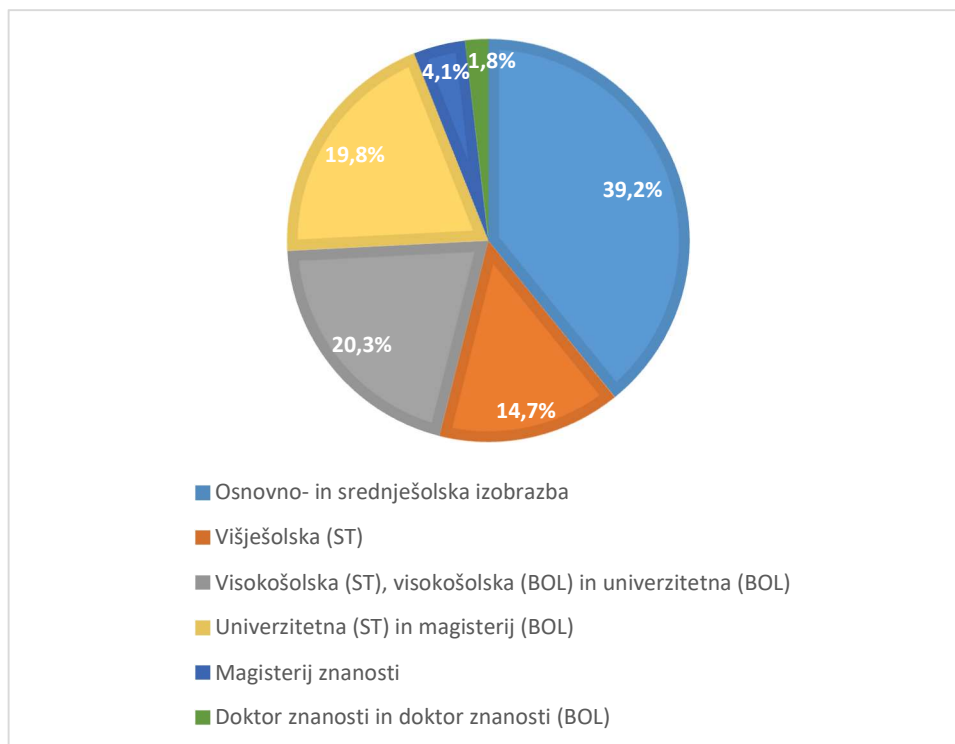


## Struktura zaposlenih glede na izobrazbo

V letu 2021 je imelo največ zaposlenih osnovno in srednješolsko izobrazbo, in sicer 39,2 %. Visokošolsko (ST), visokošolsko (BOL) in univerzitetno (BOL) izobrazbo je imelo 20,3 % vseh zaposlenih, univerzitetno izobrazbo (ST) in magisterij (BOL) pa 19,8 % vseh zaposlenih. Temu sledijo zaposleni z višješolsko (ST) izobrazbo, ki predstavljajo 14,7 % vseh zaposlenih. Manjši delež zaposlenih je imelo najvišjo stopnjo izobrazbe, in sicer 4,1 % zaposlenih je imelo magisterij znanosti, 1,8 % zaposlenih pa doktorat.

**Tabela 5: Izobrazbena struktura zaposlenih**

Izobrazba/Stanje na dan	Stopnja	31. 12. 2021
Osnovno- in srednješolska izobrazba		85
Višješolska (ST)	VI/1	32
Visokošolska (ST), visokošolska (BOL) in univerzitetna (BOL)	VI/2	44
Univerzitetna (ST) in magisterij (BOL)	VII	43
Magisterij znanosti	VIII/1	9
Doktor znanosti in doktor znanosti (BOL)	VIII/2	4
<b>Skupaj</b>		<b>217</b>

**Prikaz 5: Izobrazbena struktura zaposlenih**

### 3.4.1 Razvoj zaposlenih

Za izvajanje glavne dejavnosti družbe so kadri eden izmed virov, ki najmočneje vplivajo na uspešnost, varnost in neprekinjenost izvajanje njene dejavnosti. Kakovosten in strokovno usposobljen kader je s svojim znanjem, sposobnostjo, ustvarjalnostjo, delovnimi izkušnjami in motiviranostjo opredeljen kot najpomembnejše premoženje družbe, zato so kadrovske politike usmerjene v stalno pridobivanje in ohranjanje ustreznih kompetenc zaposlenih z nenehnim izobraževanjem in izpopolnjevanjem znanja.

#### Izvajanje usposabljanj, izobraževanje in izpopolnjevanje znanja zaposlenih

Družba dosledno izpolnjuje zaveze, sprejete v Razvojni strategiji izobraževanja zaposlenih, kjer je kot strateški cilj opredelila vlaganje v izobraževanje in izpopolnjevanje zaposlenih. V ta namen družba za vsako leto izdelava načrt usposabljanja zaposlenih, v katerem so načrtovana izobraževanja in usposabljanja operativnega osebja in strokovna izobraževanja neoperativnega osebja. Upoštevač izredne razmere zaradi pojava epidemije COVID-19 in sprejete higienske, zaščitne in organizacijske ukrepe, kot tudi zaradi negativnega vpliva epidemije na poslovanje družbe, je družba tudi v letu 2021 zagotavljala predvsem predpisana izobraževanja in usposabljanja zaposlenih, zlasti pa nujna usposabljanja operativnega osebja za pridobitev in vzdrževanje dovoljenj za delo.

#### Krepitev organizacijske kulture

Organizacijska kultura kot skupen sistem vrednot, prepričan in ravnanj v organizaciji povezuje zaposlene med seboj in je pomemben dejavnik uspešnosti podjetja, ki ga je treba razvijati in nadgrajevati. Družba si prizadeva za krepitev delovne motivacije in organizacijske pripadnosti zaposlenih. Omenjena kategorija je pomemben dejavnik spodbude in zavzetosti zaposlenih, da v največji možni meri pri svojem delu izkoriščajo svoja znanja in izkušnje. V tem smislu družba spodbuja medsebojno sodelovanje za doseganje boljših rezultatov in krepitev zavedanja zaposlenih, da sodelujejo pri ustvarjanju rezultatov, ter spodbuja občutek odgovornosti posameznikov in samega tima.

#### Krepitev komunikacije

V družbi so razvite različne formalne in neformalne oblike komunikacije in obveščanja zaposlenih, vodstvo in vodje vseh ravni pa so vse leto dostopni za pogovor z zaposlenimi. V okviru teh razgovorov lahko zaposleni predstavijo svoje predloge, izrazijo kritiko in se pogovorijo o pričakovanih v povezavi s svojim delom ter tudi o svojem osebnem in strokovnem razvoju. Za zaposlene iz skupine delovnih mest služb zračnega prometa, komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb (službe letalskih telekomunikacij), letalskih informacijskih služb in iz skupine delovnih mest za podporo službam na področju kontrole zračnega prometa pa poleg že zgoraj omenjenih oblik komuniciranja potekajo tudi razgovori z zaposlenimi v okviru rednih letnih posvetovalnih sestankov v posameznem sektorju. Družba z zaposlenimi komunicira

v okviru socialnega dialoga s svetom delavcev in reprezentativnimi sindikati pri delodajalcu. Socialni dialog je bil tudi v letu 2021 intenziven zaradi dogovarjanja in sprejemanja ukrepov za blažitev negativnih posledic pandemije COVID-19 na poslovanje družbe. Komunikacija in obveščanje zaposlenih potekata tako v obliki sestankov, ki so se izvajali tudi s pomočjo digitalnih orodij in video-konferenčnih sistemov, kot prek internega portala, elektronske pošte in spletne strani družbe, poleg naštetih oblik pa tudi prek neformalnih srečanj.

### **Skrb za varstvo pri delu in zdravje zaposlenih**

Družba je tako kot v letu 2020 tudi v letu 2021 veliko pozornosti namenila zdravju zaposlenih, predvsem z vidika preprečevanja okužbe s COVID-19. S ciljem zaščite zdravja zaposlenih in zagotovitve varnih pogojev dela je bil sprejet Dodatek k Izjavi o varnosti z oceno tveganja – ocena tveganja in ogroženosti zaposlenih na delovnih mestih v času povečanega tveganja za okužbo z virusom SARS-CoV-2. Družba je zaposlenim, ki delajo na delovnih mestih, kjer fizična prisotnost na delovnem mestu ni nujno potrebna, omogočila delo od doma. Zaposlene je redno obveščala o sprejetih zaščitnih ukrepih v družbi in jih spodbujala k njihovem doslednemu upoštevanju ter zagotavljala ustrezno zaščitno opremo in skrbela za redno razkuževanje površin in prostorov. Takoj, ko je bilo to mogoče, je družba pristopila k organizaciji cepljenja proti virusu SARS-CoV-2 za vse zaposlene, ki so to želeli.

Družba je v letu 2021 zagotovila redne usmerjene obdobje zdravstvene preglede za zaposlene, ki jih v okviru preventivnih zdravstvenih ukrepov opredeljuje zdravstveni del ocene tveganja delovnih mest. Poleg omenjenega je organizirala tudi cepljenje zaposlenih proti gripi in klopnemu meningitisu.

V okviru skupine za zdravje so se v okviru možnosti nadaljevale aktivnosti skladno s sprejeto Strategijo promocije zdravja pri delu. Pozornost je bila posvečena zdravi in uravnoteženi prehrani, splošni telesni dejavnosti in gibanju v delovnem okolju, preprečevanju poškodb pri delu, predvsem z vidika ergonomskih ukrepov na delovnem mestu, skrbi za duševno zdravje, preprečevanju in obvladovanju stresa ter ozaveščanju in preprečevanju mobinga na delovnem mestu. Družba spodbuja zaposlene k skrbi za njihovo zdravje tudi z objavo različnih prispevkov in nasvetov s področja zdravja na portalu družbe.

## **3.5 USPOSABLJANJE IN POOBLAŠČENOST OPERATIVNEGA OSEBJA NAVIGACIJSKIH SLUŽB ZRAČNEGA PROMETA**

Zagotavljanje storitev upravljanja zračnega prometa (ATM) / izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa (ANS) oziroma navigacijskih služb zračnega prometa, in to v pogojih vsakršne stopnje povpraševanja v zračnem prostoru, zahteva visoko usposobljeno operativno osebje služb zračnega prometa (ATS), komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb (CNS) – to je osebje za področje varnosti zračnega prometa (ATSEP) ter letalskih informacijskih služb (AIS) – to je osebje za upravljanje z aeronavtičnimi podatki (AIM). Gre za izrazito specifično usposobljenost operativnega osebja družbe, ki je le v redkih in posplošenih primerih primerljiva z usposobljenostjo na splošnem trgu dela. Specialističnost usposobljenosti operativnih delavcev družbe je še toliko pomembnejša in zahtevnejša, če se upošteva nenehen tehnološki razvoj na področju izvajanja storitev upravljanja zračnega prometa (ATM) / izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa (ANS) oziroma navigacijskih služb zračnega prometa. Zahtevana visoka usposobljenost operativnega osebja družbe je edinstvena v tolikšni meri, da na nacionalnem trgu dela ta specifična usposobljenost ni neposredno na voljo. To pomeni, da mora Služba za usposabljanje operativnega osebja – Letalska šola v okviru družbe ustrezno usposobiti osebje, da dejansko doseže operativni status z ustrezno pooblaščenostjo, nato pa mora usposobljenost tudi dokazljivo ohraniti na ustrezni visoki ravni, ki se zahteva za ohranjanje pooblaščenosti za izvajanje operativnih del in nalog.

Epidemija COVID-19 je v letu 2021 izrazito negativno vplivala na procese usposabljanja in procese ohranjanja usposobljenosti operativnega osebja družbe. Služba za usposabljanje operativnega osebja – Letalska šola je za doseganje ciljev družbe glede usposabljanj in zlasti za neprekinjenost ustrezne pooblaščenosti operativnega osebja družbe, izvajala vse potrebne ukrepe za omilitev negativnih vplivov epidemije COVID-19. Tako je bilo v letu 2021 izvedenih skupaj 5578 ur usposabljanj, od tega 2533 ur internih usposabljanj za 291 operativcev, 2265 ur usposabljanja v tujini za 58 oseb in 780 ur tečaja angleščine za 23 kontrolorjev zračnega prometa.



## Prikaz 6: Aktivnosti Letalske šole v letu 2021

Varnost v zračnem prometu je naše primarno vodilo.

5578 ur

## Letalska šola v letu 2021

V letu 2021 se je osebje KZPS (operativno in neoperativno) usposabljal pod okriljem Letalske šole v obsegu 5578 ur, izvedenih je bilo dobrih 3x več internih usposabljanj kot lani, vendar v manjšem obsegu, usposabljanja v tujini (ALC in EPN) pa so se povečala za 2/3.



Stalna usposobljenost in visoka kompetentnost celotnega osebja za kontrolo zračnega prometa, je izrednega pomena pri vzdrževanju varnosti v zračnem prometu.

2533 ur / 291 oseb

## INTERNA USPOSABLJANJA

V letu 2021 je bilo izvedenih 48 internih usposabljanj, organiziranih pod okriljem Letalske šole, usposabljaljo se je 291 oseb (posamezniki so se udeležili tudi več usposabljanj) v obsegu 2533 ur.

2265 ur / 58 oseb

## ZUNANJA USPOSABLJANJA V TUJINI

V letu 2021 se je pri zunanjem izvajalcu ALC usposabljaljo 55 oseb, v skupnem številu 2089 ur. Pri EPN so se usposabljalje 3 osebe v skupnem številu 176 ur.

780 ur / 23 oseb

## TEČAJ ANGLEŠČINE ZA OPERATIVNO OSEBJE SZP

V letu 2021 je tečaj angleščine pod okriljem Letalske šole izvedlo 23 oseb v skupnem številu 780 ur. Izvajanje tečaja je vezano na potek jezikovnega pooblastila osebja.

V okviru internih usposabljanj, smo izvedli šolanja za pridobivanje pooblastil v obsegu 813 ur ter izvedli osvežitvena usposabljanja v obsegu 1720 ur.

ŠOLANJA ZA PRIDOBITEV POOBLASTIL

32%

68%

OSVEŽITVENA USPOSABLJANJA

Za izvedbo usposabljanj skrbimo:



Služba za usposabljanje operativnega osebja – Letalska šola je, kljub izrazito negativnim vplivom epidemije, v letu 2021 izvajala svoje temeljno poslanstvo usposabljanja operativnega osebja in izvedla naslednja usposabljanja in aktivnosti za potrebe vseh treh operativnih sektorjev (SZP, SLT in SLI):

Za potrebe Sektorja zračnega prometa (SZP) so bila izvedena naslednja usposabljanja:

1. Usposabljanje za pridobitev pooblastila enote (LJLA) za rating nadzornega območnega kontrolorja zračnega prometa (ACS) za tri (3) kandidate.
2. Usposabljanje prvih kontrolorjev zračnega prometa za pridobitev pooblastila enote LJCE (imetniški ratingov ADI/TWR in APP z veljavnim pooblastilom druge enote, kot tudi ratinga ADV z veljavnim pooblastilom) za tri (3) kandidate.
3. Usposabljanje kontrolorjev zračnega prometa za pridobitev pooblastila enote LJCE za ratinga ADI/TWR in APP (imetniški veljavnega pooblastila enote LJCE za rating ADV enote LJCE) za tri (3) kandidate.
4. Teoretično usposabljanje za pridobitev pooblastila za vodjo izmene (HUM SUP) za štirinajst (14) kandidatov.
5. Praktično usposabljanje za vodjo izmene v območni kontroli zračnega prometa na delovnem mestu (HUM – SUP) za deset (10) kandidatov.
6. Usposabljanje za pridobitev pooblastila ocenjevalec (HUM CCA) za enega (1) kandidata.
7. Nadaljevalno usposabljanje kontrolorjev zračnega prometa:
  - teoretično osvežitveno usposabljanje kontrolorjev LKZP Cerklje za sedem (7) kandidatov,
  - teoretično osvežitveno usposabljanje kontrolorjev LKZP Portorož za deset (10) kandidatov,
  - teoretično osvežitveno usposabljanje kontrolorjev LKZP Maribor za enajst (11) kandidatov,
  - teoretično osvežitveno usposabljanje kontrolorjev LKZP Brnik za dvajset (20) kandidatov,
  - teoretično osvežitveno usposabljanje kontrolorjev OKZP Ljubljana za petinšestdeset (65) kandidatov.
8. Usposabljanje za obnovo pooblastila FIS za enega (1) kandidata.
9. Teoretično osvežitveno usposabljanje in ocenjevanje usposobljenosti za pooblastilo FDT za štirinajst (14) kandidatov.
10. Tečaj osvežitvenega usposabljanja s področja spretnosti praktičnega poučevanja za OJTI in STDI (HUM-OJTI-R) za šest (6) kandidatov.
11. Osvežitveni tečaj za ocenjevalce (HUM CCA R) za šest (6) kandidatov.
12. Osvežitveno usposabljanje psevdopilotov za štirinajst (14) kandidatov.
13. Intenzivni tečaj splošne in letalske angleščine za triindvajset (23) kontrolorjev zračnega prometa.
14. Tečaj za predavatelja teoretičnega pouka (HUM TTI) za šest (6) kandidatov.

Za potrebe Sektorja letalskih telekomunikacij (SLT) so bila izvedena naslednja usposabljanja:

1. Usposabljanje ATSEP za tipski rating sistemov in opreme VCR za štiri (4) kandidate.



2. Osvežitveno usposabljanje in ocenjevanje usposobljenosti ATSEP:
  - za pooblastilo NDB 436 za dva (2) kandidata,
  - za pooblastilo ILS 420 za pet (5) kandidatov,
  - za pooblastilo ALBATROSS za tri (3) kandidate,
  - za pooblastilo RS 4200 za pet (5) kandidatov,
  - za pooblastilo STAR 2000 za štiri (4) kandidate,
  - za pooblastilo Marker 413 za štiri (4) kandidate,
  - za pooblastilo AMHS za tri (3) kandidate,
  - za pooblastilo RCSE za štiri (4) kandidate,
  - za pooblastilo LAN/WAN za tri (3) kandidate,
  - za pooblastilo SGW za štiri (4) kandidate,
  - za pooblastilo AIXM za štiri (4) kandidate.
3. Usposabljanje ATSEP za obnovo pooblastila NDB SA 100 za dva (2) kandidata.
4. Usposabljanje za inštruktorja za usposabljanje osebja ATSEP in ocenjevalca tehničnih spretnosti za dva (2) kandidata.
5. Osnovno usposabljanje za tehnično osebje za varnost zračnega prometa (ATSEP Basic) za enega (1) kandidata.
6. Splošni del kvalifikacijskega usposabljanja za tehnično osebje za varnost zračnega prometa (ATSEP Shared) za enega (1) kandidata.
7. Lokalno uvajanje v ATSEP usposabljanje za enega (1) kandidata.
8. Ekvivalentno kvalifikacijsko usposabljanje ATSEP za področje energetike (ENR) za enega (1) kandidata.

Za potrebe Sektorja letalskih informacij (SLI) so bila izvedena naslednja usposabljanja:

1. Osvežitveno usposabljanje in ocenjevanje usposobljenosti imetnikov pooblastil NOTAM v dovoljenju za delo osebja za področje upravljanja z aeronavtičnimi podatki za dvajset (20) kandidatov.
2. Osvežitveno usposabljanje in ocenjevanje usposobljenosti imetnikov pooblastil ARO v dovoljenju za delo osebja za področje upravljanja z aeronavtičnimi podatki za petnajst (15) kandidatov.
3. Osvežitveno usposabljanje in ocenjevanje usposobljenosti imetnikov pooblastil COMM v dovoljenju za delo osebja za področje upravljanja z aeronavtičnimi podatki za dvanajst (12) kandidatov.

Za potrebe Slovenske vojske, točneje Centra za nadzor zračnega prostora v okviru 15. polka vojaškega letalstva je bilo izvedeno usposabljanje v okviru predmetov Upravljanje zračnega prometa (ATM) ter Oprema in sistemi (EQPS).

Za potrebe Službe za usposabljanje operativnega osebja – Letalske šole je bilo izvedeno Seznanitveno usposabljanje o sistemskih dokumentih organizacije za usposabljanje oziroma Službe za usposabljanje operativnega osebja – Letalske šole, vključujoč novosti in posodobitve (6 oseb).

V letu 2021 so bila na Institute of Air Navigation Services (IANS) oziroma kot preimenovano v EUROCONTROL Aviation Learning Centre (ALC) izvedena naslednja usposabljanja (nekatera tudi na daljavo):

- APT-ACDM-INTRO za enega (1) kandidata,
- ASM-CAP za dva (2) kandidata,
- ASM-STRAT za enega (1) kandidata,
- ASM-ATFCM za dva (2) kandidata,
- ATC-R-TCAS za enega (1) kandidata,
- ATC-UNIINC za tri (3) kandidate,
- APT-ATFCM za tri (3) kandidate,
- GEM-ATM-INTRO za tri (3) kandidate,
- HUM-FAT-ATC za dva (2) kandidata,
- HUM-FAT-MGT za dva (2) kandidata,
- HUM-STRESS za enega (1) kandidata,
- HUM-SFM za enega (1) kandidata,
- HUM-EM za dva (2) kandidata,
- LEX-ORG-V za tri (3) kandidate,
- LEX-SES za štiri (4) kandidate,
- LEX-AUDIT-1 za enega (1) kandidata,
- LEX-COMP-ATCO-V za enega (1) kandidata,
- NMO-FMP-1 za tri (3) kandidate,
- NMO-FMP-2-V za šest (6) kandidatov,

- IM-REG za dva (2) kandidata,
- IM-AIXM-1 za dva (2) kandidata,
- IM-AIDE za dva (2) kandidata,
- IM-AIM za enega (1) kandidata,
- IM-SWIM za devet (9) kandidatov,
- NAV-PBN-ACU za enega (1) kandidata,
- SAF-SAS za enega (1) kandidata,
- SAF-CHG-MC-1 za dva (2) kandidata.

### 3.6 PODROČJE ZA VARNOST V ZRAČNEM PROMETU

Upravljanje varnosti v zračnem prometu ter z njo neposredno povezana prioriteta umestitev varnosti med cilje družbe, je ključnega pomena za dejavnost vodenja in kontrole zračnega prometa.

Sistem upravljanja varnosti v družbi izpolnjuje zahteve Izvedbene uredbe komisije 2017/373/EU v povezavi z uveljavitvijo programa enotnega evropskega neba (Single European Sky) in zahtev enakovrednih nacionalnih predpisov. Na tej podlagi je za področje upravljanja varnosti v zračnem prometu družba opredeljena kot certificirani izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa. Sistem upravljanja varnosti družbe dosega ciljno raven zrelosti za izvajalce storitev navigacijskih služb zračnega prometa, kar se preverja s stalnim nadzorom ključnih kazalnikov, ki ga izvaja Evropska agencija za varnost v letalstvu EASA.

Organizacijsko strukturo sistema upravljanja varnosti sestavljajo Oddelek za varnost v zračnem prometu, ki deluje v okviru Kabineta direktorja, Varnostni svet in Varnostna SMS skupina, pri čemer imajo člani in zaposleni natančno opredeljene naloge in odgovornosti v povezavi z varnostjo v zračnem prometu. Preiskovalne komisije in odgovorne osebe za izvedbo ocen varnostnega vpliva se določijo na podlagi sklepov vodstva družbe.

Število izpolnjenih poročil o varnostnih dogodkih v družbi je ustaljeno, se je pa zaradi epidemije COVID-19 opazno zmanjšalo absolutno število izpolnjenih poročil o dogodkih (2021 – 2022), kar je neposredna posledica zmanjšanja zračnega prometa.

Kulturi pravičnosti in njeni uveljavitvi v družbi je posvečena posebna pozornost, saj prinaša izboljšanje učinkovitosti in kakovosti procesov poročanja ter izmenjave varnostnih podatkov. Le to omogoča kakovostne analize, posredovanje spoznanj in zaključke vsem sodelujočim partnerjem na področju varnosti v zračnem prometu.

Kultura pravičnosti skladno z definicijo, objavljeno v Uredbi (EU) št. 376/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. 4. 2014 o poročanju, analizi in spremljanju dogodkov v civilnem letalstvu, spremembi Uredbe (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Direktive 2003/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta in uredb Komisije (ES) št. 1321/2007 in (ES) št. 1330/2007 (UL L št. 122, z dne 24. 4. 2014, str. 18), ki je bila spremenjena z Uredbo (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 (UL L št. 212, z dne 21. 8. 2018, str. 1) (v nadaljevanju: Uredba Komisije 376/2014/EU), pomeni kulturo, po kateri operativno strokovno osebje in drugi zaposleni, odgovorni za varnost v zračnem prometu (to so predvsem strokovno osebje s področja zagotavljanja navigacijskih služb zračnega prometa – kontrolorji zračnega prometa, tehnično osebje, inženirji, piloti, strokovno osebje na letališčih), niso kaznovani za dejanja, opustitve ali odločitve, ki so skladne z njihovo usposobljenostjo, kjer pa se huda malomarnost, naklepne kršitve ali destruktivna dejanja ne tolerirajo.

V okviru sistema upravljanja varnosti v družbi si, vzporedno z izvajanjem osnovnih procesov doseganja, zagotavljanja in izboljševanja varnosti v zračnem prometu, prizadevamo doseči najvišjo mogočo raven varnostne kulture vseh zaposlenih. Sistem upravljanja varnosti v podjetju zagotavlja:

- zmanjšanje tveganja za letalsko nesrečo, incident ali varnostni dogodek, ki ga prinaša izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, na najnižjo razumno in v praksi uresničljivo raven;
- umestitev sprejemljive ravni varnosti na prvo mesto v primerjavi s komercialnimi, okoljskimi, socialnimi in drugimi družbenimi dejavniki pri izvajanju storitev navigacijskih služb zračnega prometa;
- osebno zavedanje pomena varnosti in odgovornosti vseh zaposlenih pri izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa;

- določitev odgovornosti za varnost na vseh ravneh vodenja za doseganje zadovoljive učinkovitosti storitev navigacijskih služb zračnega prometa z zavezanostjo in sodelovanjem vseh zaposlenih v podjetju;
- jasen in proaktiven pristop k sistematičnemu upravljanju varnosti pri izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa z namenom stalnega izboljševanja;
- uporabo načel kulture pravičnosti v procesih poročanja in preiskovanja varnostnih dogodkov ter z njimi povezanih korektivnih ukrepov.

Stalne aktivnosti področja za varnost so leta 2021 potekale v obliki sodelovanja z:

- Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije;
- drugimi sektorji in s službami družbe v povezavi z izvajanjem procesov in aktivnosti sistema upravljanja varnosti;
- Ministrstvom za infrastrukturo in Ministrstvom za obrambo Republike Slovenije;
- Evropsko agencijo za varnost v letalstvu – EASA;
- Mednarodno organizacijo civilnih izvajalcev storitev navigacijskih služb zračnega prometa – CANSO;
- Evropsko organizacijo za varnost zračnega prometa – Eurocontrol;
- letalskimi prevozniki v slovenskem zračnem prostoru;
- organizacijskimi strukturami za upravljanje varnosti v zračnem prometu sosednjih držav in sodelujočih držav v projektu FAB CE.

V poslovnem načrtu za leto 2021 so bili z namenom zagotavljanja učinkovitosti procesov sistema upravljanja varnosti ter zagotavljanja visoke ravni individualne in organizacijske varnostne kulture v okviru cilja varnost zračnega prometa opredeljeni trije operativni varnostni cilji:

- zagotavljanje varnosti – »Safety Assurance«;
- doseganje varnosti – »Safety Achievement«;
- izboljševanje varnosti – »Safety Promotion«.

Realizacija aktivnosti v okviru operativnih ciljev zagotavljanja varnosti, doseganja varnosti in izboljševanja varnosti se kaže v dejstvu, da je sistem upravljanja varnosti izpolnjeval zahteve Izvedbene uredbe Komisije 2017/373/EU, ostale zakonodaje enotnega evropskega neba in nacionalnih predpisov. Poleg tega je sistem upravljanja varnosti družbe na podlagi letnega merjenja in stalnega nadzora ključnih kazalnikov za varnost, ki ga izvaja agencija EASA, dosegel ciljno raven učinkovitosti upravljanja varnosti (EoS) za izvajalce storitev navigacijskih služb zračnega prometa.

V okviru operativnega cilja Zagotavljanje varnosti – »Safety Assurance« so bile za doseganje cilja izvedene naslednje osnovne aktivnosti:

- učinkovito izvajanje procesov sistema upravljanja varnosti, skladno z dokumentom »Operational Safety Management Manual« (SAF-OSMAN);
- revidiranje obstoječih dokumentov sistema upravljanja varnosti skladno z novimi regulatornimi zahtevami in opredeljenimi dobrimi praksami na področju upravljanja varnosti v zračnem prometu;
- usposabljanje zaposlenih v povezavi z upravljanjem varnostnih tveganj pri uvajanju sprememb v funkcionalni sistem upravljanja zračnega prometa v družbi;
- sodelovanje in usmerjanje aktivnosti pri izdelavi varnostnih ocen za načrtovane spremembe funkcionalnega sistema upravljanja zračnega prometa v družbi.

Doseganje varnosti – »Safety Achievement« se kaže v naslednjih dejstvih:

- v procesu poročanja v okviru sistema upravljanja varnosti ni bilo nobenega varnostnega dogodka vrste AA in vrste A z neposrednim vplivom služb družbe;
- za določanje tveganja posameznih varnostnih dogodkov se uporablja zadnja verzija orodja RAT (Risk Analysis Tool) organizacije Eurocontrol;
- kot elektronsko bazo podatkov o varnostnih dogodkih se uporablja TOKAI (Eurocontrol).

Izboljševanje varnosti – »Safety Promotion« se kaže v obliki naslednjih aktivnosti, katere so bile v letu 2021 zaradi COVID-19 okoliščin v največji meri izvedene z uporabo elektronskih komunikacij:

- Sodelovanje pri izvajanju aktivnosti v projektu FAB CE na področju upravljanja varnosti v okviru skupine SAF SubC.
- Sodelovanje v delovnih skupinah organizacije Eurocontrol:
  - SAFOPS: Safety of Operations,
  - ST: Safety Team,
  - SMTUG: Safety Tools Users Group.
- Spremljanje in izvajanje varnostnih pobud ATM na evropski ravni:

- Call Sign Similarity,
  - Prevention of Airspace Infringement,
  - Prevention of Runway Incursion,
  - Prevention of Level Bust,
  - Prevention of Runway Excursion,
  - Top5 ATM Safety Operation Priorities,
  - Sodelovanje v programu ES2 organizacije Eurocontrol.
- Sodelovanje v delovnih telesih mednarodne organizacije CANSO:
- CESAFA,
  - CESAFA-AB,
  - CANSO/ICAO RASG.

Statistika poročanja o dogodkih je razdeljena po posameznih enotah, znotraj tega pa je mogoče zaznati tudi trende dogodkov in tako bolj kakovostno pristopiti k odpravi posameznih ponavljajočih se dogodkov in omilitvi vplivov na operativno delo v prihodnje. Preglednice in grafi v nadaljevanju prikazujejo navedene podatke.

**Tabela 6: Število izpolnjenih poročil po organizacijskih enotah družbe v letu 2021**

Organizacijska enota	Število poročil
OKZP Ljubljana	47
LKZP Brnik	44
LKZP Maribor	51
LKZP Portorož	9
LKZP Cerklje ob Krki	22
Sektor letalskih telekomunikacij – SLT	6
Sektor letalskih informacij – SLI	3
<b>SKUPAJ</b>	<b>182</b>

**Prikaz 7: Število izpolnjenih poročil po organizacijskih enotah v obdobju 2019 - 2020**

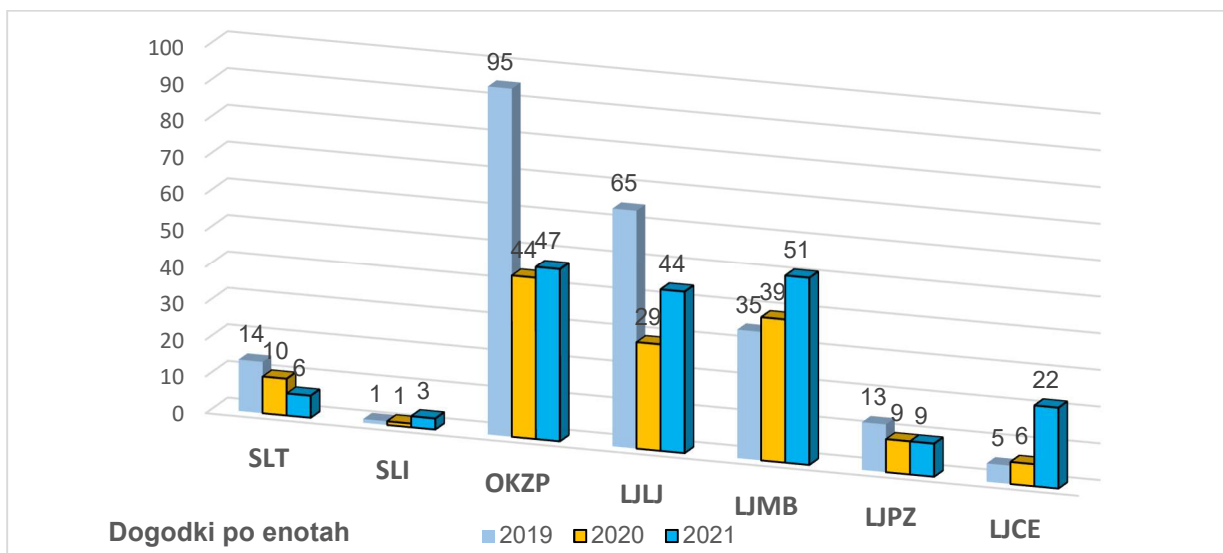


Tabela 7: Število poročil za posamezni trend 2021

Trenzi		Število
AIUP	Kršitev zračnega prostora – 376A10b	41
ADAC	Odstopanje od navodil KZP – 376A9	6
RI	Nepooblaščen vstop na VPS – 376A7b	2
SMI	Kršitev minimalnega ločevanja – 376A2	3
FCOM	Degradacija COM funkcije – 376B3	1
FSUR	Degradacija SUR funkcije – 376B4	1
FNAV	Degradacija NAV funkcije -376B6	3
BS	Trk zrakoplova s pticami – 376A5a	19
LI	Laserska osvetlitev zrakoplova – 376C3d	8

Prikaz 8: Število poročil za posamezni trend 2021

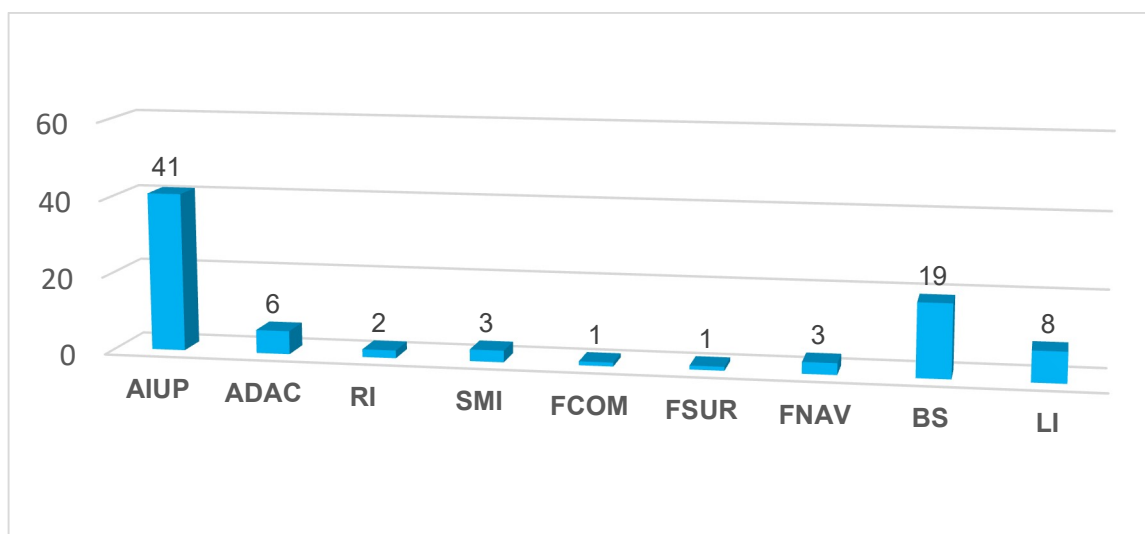
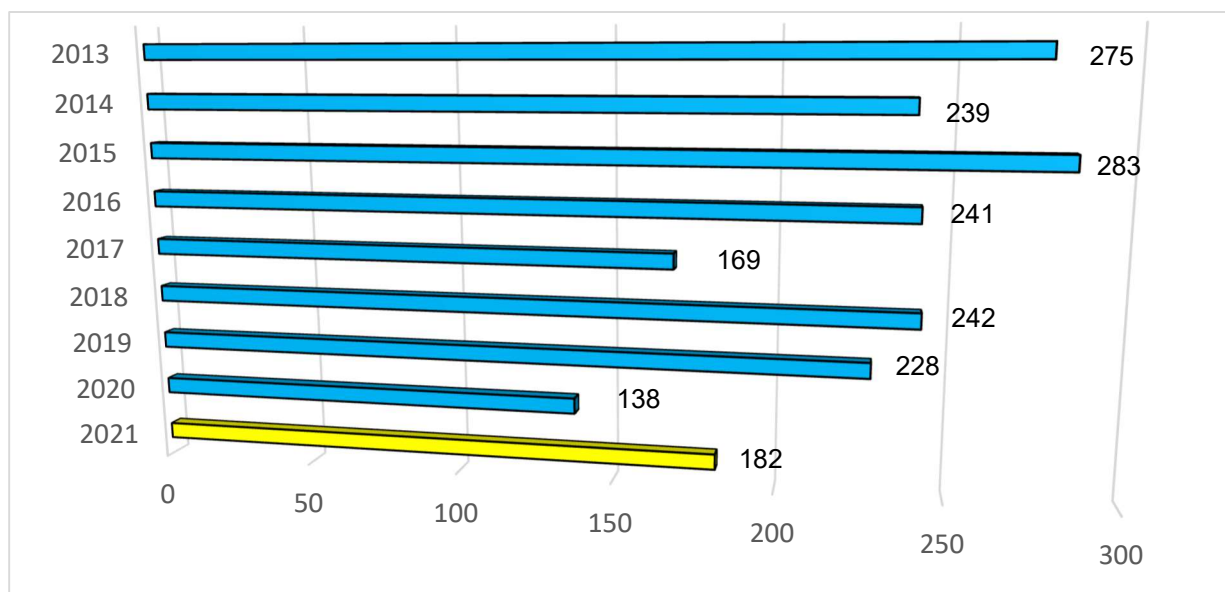


Tabela 8: Statistika poročil za obdobje 2013 – 2021

Organizacijska enota	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
OKZP Ljubljana	47	44	95	102	55	83	78	60	82
LKZP Brnik	44	29	65	53	40	39	73	55	70
LKZP Maribor	51	39	35	35	29	29	55	26	33
LKZP Portorož	9	9	13	12	19	28	32	27	28
LKZP Cerklje ob Krki	6	6	5	8	5	15	8	11	12
SLT	6	10	14	27	18	37	30	51	39
SLI	3	1	1	5	3	10	7	9	11
<b>SKUPAJ</b>	<b>182</b>	<b>138</b>	<b>228</b>	<b>242</b>	<b>169</b>	<b>241</b>	<b>283</b>	<b>239</b>	<b>275</b>

Prikaz 9: Poročila po letih



### 3.7 STALNOST SKLADNOSTI Z ZAHTEVAMI ZA IZVAJANJE NAVIGACIJSKIH SLUŽB ZRAČNEGA PROMETA

Družba je v letu 2021 izkazovala izpolnjevanje zahtev za izvajalca storitev upravljanja zračnega prometa (ATM) / izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa (ANS) oziroma navigacijskih služb zračnega prometa, kot je to določeno z evropskim pravnim okvirom enotnega evropskega neba in posebej z Izvedbeno uredbo Komisije 2017/373/EU, ki določa te skupne evropske zahteve za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, ter z drugimi enakovrednimi in podrejenimi mednarodnimi in nacionalnimi zavezujočimi akti. Za vse nepopolnosti, ugotovljene med stalnimi in inšpekcijskimi nadzori nacionalnega nadzornega organa Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije (CAA), so bile izdelane analize vzroka pojavnosti nepopolnosti ali neskladij ter na podlagi le-teh izpeljani in realizirani vsi popravni ukrepi, vključujoč odpravo razloga neskladja in s tem preprečevanje ponovljivosti istega neskladja. Same skupne zahteve za izvajalca storitev upravljanja zračnega prometa (ATM) / izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa (ANS), njihova vsebina, narava ter obseg in podrobnosti narekujejo, da bi družba okrepila notranji proces izvajanja spremljanja skladnosti s temi zahtevami. Zato Sektor za certificiranje, vodenje projektov in usposabljanje osebja že od leta 2019 načrtuje ustrezne organizacijske aktivnosti in intenzivno usposabljanje sodelavcev, ki so neobhodni za intenziviranje izvajanja procesa notranjega spremljanja skladnosti. Epidemija COVID-19 je v letih 2020 in 2021 popolnoma onemogočila izvajanje načrtovanih usposabljanj v okviru Inštituta navigacijskih služb zračnega prometa IANS v okviru Eurocontrola v Luxembourg. Sektor je bil zato v letu 2021 primoran pristopiti k notranji reorganizaciji in začetku alternativnega načina usposabljanja za potrebe spremljanja skladnosti. Slednje je v letu 2021 sicer zagotovilo nekoliko več razpoložljivega delovnega časa za izvajanje notranjega procesa spremljanja skladnosti, vendar stopnja usposobljenosti novincev na področju spremljanja skladnosti po alternativnem načinu priprave na tovrstno delo ne more nadomestiti usposobljenosti, ki bi bila dosežena z usposabljanjem v IANS. Prvotno načrtovana usposabljanja v IANS bodo tako nujno potrebna v letu 2022. V notranjem procesu vzpostavitve skladnosti in z zunanjimi presojami nacionalnega nadzornega organa je bila v letu 2021 vzpostavljena začetna skladnost z zahtevami Izvedbene uredbe Komisije 2020/469/EU. Z zagotavljanjem skladnosti z merodajnimi zahtevami je družba v letu 2021 ohranjala veljavnosti (obstoječega) certifikata št. 37290-2/2020/1 z dne 23. 12. 2020, in sicer za izvajanje storitev upravljanja zračnega prometa (ATM) / izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa (ANS) in v okviru le-tega za izvajanje storitev služb zračnega prometa (ATS), upravljanja pretoka zračnega prometa (ATFM), upravljanja zračnega prostora (ASM), komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb (CNS) ter letalskih informacijskih služb (AIS).

V letu 2021 je bilo na vojaškem Letališču Cerklje ob Krki vzpostavljeno novo operativno okolje za Letališko kontrolo zračnega prometa (LKZP) Cerklje, in to je zahtevalo sistemske prilagoditve. To so bile posodobitve na področjih organizacije zračnega prostora za potrebe delovanja tega letališča, letalskih instrumentnih procedur za potrebe tega letališča, izvajanja služb zračnega prometa v okviru letališke kontrole zračnega prometa na tem letališču, usposabljanje kontrolorjev zračnega prometa za potrebe novega operativnega okolja tega letališča – zato je temu ustrezno posodobljen certifikat organizacije za usposabljanje št. 60404-1/2021/2 z dne 26. 2. 2021, upravljanje in objavljanje informacij, pomembnih za uporabnike tega letališča v

posodobljenem operativnem okolju ter spremljajoče procesne in postopkovne prilagoditve, ki jih narekuje vzpostavitev tega novega operativnega okolja izvajanja služb zračnega prometa na tem letališču.

Družba je v sredini leta 2021 na Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije podala vlogo za pridobitev certifikata izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa za izvajanje storitev oblikovanja postopkov letenja, kot določa Izvedbena uredba Komisije 2017/373/EU. Tekom certifikacijskega postopka so se izvajale naslednje aktivnosti: priprave izkazov skladnosti s specifičnimi deli zahtev iz področja, usklajevanje ter izvedba certifikacijskih nadzorov agencije, razvoj in razširitev postopkov, posodobitev in kreacija podporne dokumentacije, komunikacija z agencijo za potrebe obveščanja o izvedbi aktivnosti za izkazovanje skladnosti z merodajnimi mednarodnimi ter nacionalnimi zahtevami oziroma predpisi s področja izvajanja storitev oblikovanja postopkov letenja. Certifikacijski postopek se v letu 2021 ni zaključil, saj se je tekom izvajanja certifikacijskih aktivnosti identificiral obseg manjka, ki je terjal, da se za dosego celovitosti pri izkazovanju skladnosti z zahtevami iz področja oblikovanja postopkov letenja, le-te aktivnosti nadaljujejo v letu 2022.

### 3.8 PODROČJE ZA KAKOVOST

Na področju sistema vodenja kakovosti po ISO 9001 se je dinamika aktivnosti zaradi pandemije COVID-19 tudi v preteklem letu nekoliko spremenila. Čeprav se je proces notranje presoje prilagajal glede na razpoložljivost osebja in razmere v družbi, je bila presoja vsebinsko izvedena po planu. Notranja presoja je bila izvedena na sedežu podjetja in na lokacijah: LKZP Maribor, LKZP Portorož, LKZP Cerklje ob Krki in LKZP Brnik.

Zunanja recertifikacijska presoja po ISO 9001 se je v dogovoru z Akreditacijsko hišo Bureau Veritas Certification izvedla po planu v mesecu januarju 2022. Na podlagi uspešno zaključene recertifikacijske presoje je bila družbi podaljšana veljavnost certifikata do 18. 1. 2025.

Družba je v letu 2021 nadaljevala z aktivnostmi, povezanimi z obvladovanjem sistema vodenja dokumentacije. Projekt je obsežne narave in zadeva aktivnosti na področju celotne družbe. Ustanovljena skupina za prenovo sistema obvladovanja dokumentacije se je preko e-aplikacije redno sestajala.

Družba izvaja preventivne in korektivne ukrepe, povezane s sistemom vodenja kakovosti. Vzpostavljen ima sistem za obvladovanje tveganj, v okviru katerega se redno preverjajo in posodablja ugotovljena tveganja, o katerih družba podrobneje poroča v okviru poglavja Upravljanje tveganj. Tedensko potekajo kolegiji na ravni vodstva, pri čemer se spremlja tekoče poslovanje družbe in vse spremembe, pomembne za delovanje družbe.

### 3.9 PODROČJE VAROVANJA

V letu 2021 je bil del aktivnosti na področju varovanja, podobno kot v letu 2020, usmerjen v izvajanje ukrepov za preprečevanje širjenja okužbe z virusom SARS-CoV-2 v družbi in posledično zagotavljanje neprekinjenega delovanja družbe oz. njenih bistvenih storitev. Ne glede na zgoraj navedeno so bili na področju varovanja realizirani cilji s področja varovanja civilnega letalstva, zaščite kritične infrastrukture, požarne varnosti, obrambnega načrtovanja, požarne varnosti, varovanja tajnih podatkov in sodelovanja na področju informacijske varnosti.

Na področju varovanja civilnega letalstva je družba, skladno z Letnim načrtom nadzora kakovosti sistema varovanja za leto 2021 in Nacionalnim programom varovanja letalstva v Republiki Sloveniji, v letu 2021 opravila 13 notranjih nadzorov na področju fizičnega in tehničnega varovanja ter varnostne kulture. Z notranjimi nadzori družba zagotavlja učinkovito in uspešno izvajanje nalog na področju varovanja civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja in zmanjšuje možna odstopanja od vpeljanih standardov, praks in postopkov. V novembru 2021 je bil izveden nadzor kakovosti varovanja civilnega letalstva s strani Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije, ki ni ugotovil bistvenih pomanjklivosti.

Skladno s 24. členom Zakona o kritični infrastrukturi (Uradni list RS, št. 75/17 in 189/21 – ZDU-1M) (v nadaljevanju: Zakon o kritični infrastrukturi) je družba pripravila letno poročilo upravljalca kritične infrastrukture o zagotavljanju neprekinjenega delovanja kritične infrastrukture za preteklo leto - leto 2020 in ga posredovala nosilcu sektorja, Ministrstvu za infrastrukturo.

Na področju obrambnega načrtovanja so se redno posodabljele evidence razporejenih zaposlenih na delovno dolžnost ter ostali akti povezani z obrambnim načrtovanjem in posledično nacionalnimi ukrepi kriznega odzivanja – NUKO in Natovimi ukrepi kriznega odzivanja – NCSR.M.



Na področju tajnih podatkov je bil opravljen redni notranji nadzor nad izvajanjem Zakona o tajnih podatkih (Uradni list RS, št. 50/06, 9/10, 60/11 in 8/20) in internega Pravilnika o varovanju tajnih podatkov. Ob tem je družba je pristopila k vpeljavi ukrepov za zagotovitev zmogljivosti za obravnavanje tajnih podatkov v informacijsko komunikacijskih sistemih družbe, zagotovitev zmogljivosti je načrtovana v prvi polovici leta 2022.

Na podlagi pridobljenih podatkov iz ocene varnostnih tveganj, ki jo družba pridobi od Ministrstva za notranje zadeve, je bila na področju fizičnega varovanja pripravljena revizija Načrtov varovanja. Družba skozi celotno leto skrbi za primerno raven znanja osebja izvajalca fizičnega varovanja, posledično so se dopolnjevali in izpopolnjevali posamezni postopki fizičnega in požarnega varovanja, potekalo pa je tudi usposabljanje varnostnega osebja za rokovanje s tehničnimi sredstvi ter preverjanje usposobljenosti in poznavanja postopkov. Tehnični sistem varovanja je bil nadgrajen s posameznimi rešitvami za učinkovitejše delovanje sistema in lažje prepoznavanje potencialnih odstopanj od reda na varovanem območju ali drugih škodnih dogodkov.

V sodelovanju z Oddelkom za informatiko se je dopolnjeval brezžični krog (RF krog) do kritičnih lokacij, ki služi za potrebe prenosa podatkov UNMS sistema, sistema tehničnega varovanja, poslovne informatike ali v določenih primerih kot potencialna redundantna komunikacijska pot za prenos operativnih podatkov.

Na področju požarne varnosti sta bili realizirani načrtovani investiciji na lokaciji letališkega kontrolnega stolpa Brnik. Posodobljen je bil sistem javljanja požara ter prenovljena varnostna razsvetljava. Ob tem je družba vzpostavila sistem daljinskega nadzora nad delovanjem varnostnega razsvetljave na lokacijah Brnik, Maribor in Portorož. Izvedeni so bili redni pregledi sistemov aktivne požarne zaščite in drugih sredstev. Prav tako je bilo opravljeno obnovitveno usposabljanje zaposlenih za varstvo pred požarom in dodatno usposabljanje za gašenje začetnih požarov ter izvajanje evakuacije.

### 3.10 PODROČJE INFORMATIKE

Poleg varnostnih prioritet je stalna strateška usmeritev Oddelka za informatiko izboljšati poslovanje in zaposlene opremiti z rešitvami, ki na eni strani zagotavljajo skladnost z zakonskimi zahtevami, na drugi strani pa prispevajo k produktivnosti. Kot elektronsko podporo poslovanju v družbi stalno uvajamo nove elektronske procesne tokove in rešitve, hkrati pa skušamo zagotavljati čim višjo stopnjo odpornosti na dogodke in izpade informacijskih sredstev ter gradnikov, od katerih so le-ta odvisna. Osrednja tema leta 2021 je bila vsekakor zaznamovana z delom na daljavo v tolikšnem obsegu, ki se je iz začasnega ukrepa izkazal kot permanentna realnost za večje število zaposlenih. Tehnološko je bilo delo zagotovljeno tako rekoč takoj, težavnost pa se je pojavila v pretekli stroškovni učinkovitosti, saj podjetje pred tem dogodkom ni potrebovalo tolikšnega števila prenosnikov, da bi lahko ugodili vsem potrebam zaposlenih. V ta namen smo za zaposlene, ki lastnih delovnih postaj/prenosnikov nimajo, zagotovili varno virtualno okolje na daljavo, podobno kot pri elektronskem poslovanju nadzornega sveta. V tovrstne modele dostopa bomo vlagali tudi v bodoče, saj se čedalje več procesov digitalizira s procesnimi sistemi, z obrazci in digitalnimi potrditvami, potrebe po digitalizaciji teh postopkov pa se širijo tudi v sodelovanje izven organizacije k zunanjim deležnikom (Ministrstvo za notranje zadeve, Ministrstvo za obrambo).

V letu 2021 je družba na področju informatike še pospešila digitalizacijo poslovanja in digitalizacijo procesov. Poleg vzpostavljenega elektronskega poslovanja nadzornega sveta je družba prilagodila svoje notranje postopke naročanja in izpolnjevanja obrazcev na način, da je postopek potrjevanja pregleden, a hkrati mogoč na daljavo. To je tudi strateška usmeritev IT, ki z modernimi informacijskimi sredstvi in povezavami ni več zavezan striktni fizični prisotnosti uporabnikov, vendar lahko vsaj del svojih obveznosti opravi elektronsko in na daljavo, predvsem pa brez vplivov poslovnih odsotnosti na procese, pri katerih so odločitve ali potrjevanje v krajših časovnih okvirih. V tem kontekstu je bila vzpostavljena digitalizacija vhodne pošte (PosITA) oz. vložišče na daljavo, pripravljena inštanca »nextcloud« za digitalno varno izmenjavo dokumentacije z zunanjimi deležniki, sistemi za kolaboracijo in video konference (MS Teams, Webex), opremiti pa smo tudi dve ključni sejni sobi z multimedijско opremo, ter zagotovili ključna IT sredstva v načinu neprekinjenega delovanja. Informacijska tehnologija je na večino pisarniškega dela vsekakor odgovorila z ustreznimi platformami, tam kjer smo zaznali, da bi bilo procese mogoče optimizirati, pa smo poiskali nove rešitve, kot npr. naročilo razvoja sistema za digitalno podpisovanje.

Glede na odgovorno upravljanje življenjskih ciklov opreme in doseženo stopnjo dotrajanosti nekaterih informacijskih sredstev je družba izvajala konsolidacijo opreme skladno s tehnološkim razvojem in novitetami, ter posledično izvajala menjave zajetne količine dotrajane strojne opreme, ki je bila v svojem življenjskem ciklu učinkovito izrabljena. Učinki teh menjav so trojni. Prvič: odgovarjajo na izzive vse večjih potreb po povezovanju znotraj regije in FAB CE; drugič: zagotavljajo dodatne sisteme varovanja pred kibernetскими napadi; tretjič: predstavljajo konsolidacijo več kosov opreme v eno, s tem pa optimizacijo

stroškov vzdrževanja in upravljanja teh sredstev. Konsolidacijo in menjavo dotrajanih sredstev bo družba nadaljevala tudi v letu 2022.

Na področju zagotavljanja povezav in povezljivosti informacijskih sredstev na pomembnejših lokacijah sta bili izvedeni stroškovna in zmogljivostna optimizacija ter zagotovljena dodatna raven zanesljivosti ob uporabi mobilnih tehnologij. Kot rešitev, finančno in izvedbeno neodvisna od telekomunikacijskih ponudnikov, je bil skupaj s področjem varovanja vzpostavljen načrt za brezžično mikrovalovno omrežje med kritičnimi lokacijami za zagotavljanje povezljivosti in ustrezne pasovne širine za vse odjemalce znotraj družbe, ki je bil delno izveden v letih 2017 – 2019, zaradi nekaterih migracij nadzornih sistemov pa je bil preostanek izveden v letu 2021. Sistem se širi po dejanskih potrebah.

### 3.11 PODROČJE KIBERNETSKE VARNOSTI

Družba je s 13. 3. 2020 prešla na delo na daljavo, zato je bil velik del aktivnosti v prvem trimesečju leta 2020, v sodelovanju z Oddelkom za informatiko, namenjen preverjanju zmogljivosti za izvajanje dela na daljavo in varnostnim nastavitvam povezanim z zmogljivostmi za delo na daljavo, navkljub dejstvu, da družba ves čas zagotavlja primerno raven varnosti omrežij oz. dostopov do omrežij in aplikacij za delo. V letu 2021 so se aktivnosti in način dela nadaljevali. Tekom leta so bili, zaradi povečane pojavnosti posameznih oblik kibernetičnih napadov, aktivirani tudi dodatni varnostni ukrepi oziroma mehanizmi. Slednje se je izkazalo za strateško dobro odločitev, saj je potencialno izpostavljenost družbe oz. številčnost poizkusov napadov iz interneta praktično izničilo. Družba je s tem ukrepom razkrila in onemogočila tudi avtomatizirano zbiranje prijavnih računov in podatkov uporabnikov s strani oblačnega velikana Microsoft, ki je skozi svoje mobilne aplikacije (Outlook) uporabnike preusmerjal čez svoje oblačne storitve kot posrednik.

Družba je v letu 2021 nadaljevala z vzpostavljanjem centra za kibernetično varnost. Po organizacijski vzpostavitvi Oddelka za kibernetično varnost, konec leta 2019, smo v letu 2020 in 2021, ne glede na omejitve, povezane z epidemijo COVID-19, vpeljali določene nove tehnične rešitve, seveda v omejenem investicijskem obsegu. Ob tem je, tudi v sodelovanju z zunanjimi pogodbenimi partnerji, tekel proces optimizacije različnih orodij za zaznavo kibernetičnih incidentov. Postopoma smo pričeli z opremljanjem namenskega prostora za SOC, pripravljeno je bilo ožičenje za potrebe delovnih postaj oziroma druge strojne opreme. Oddelek za kibernetično varnost strateško pripravlja in izvaja ukrepe za zagotovitev ne samo varnosti, pač pa tudi kibernetične odpornosti na incidente. Na določenih področjih družbe je v kontekstu neprekinjenega delovanja to že zagotovljeno, drugod pa je v izvajanju. Družba je s stališča kibernetične varnosti uspešno zaznala in mitigirala nekaj manjših incidentov in skladno z zakonodajo o tem obvestila pristojne organe, do večjih incidentov v letu 2021 ni prišlo, saj je družba že v letu 2020 izvedla oceno tveganj in posledično sprejela ukrepe manjše izpostavljenosti proti zunanjim deležnikom.

Na pobudo Uprave Republike Slovenije za informacijsko varnost (URSIV) je družba sodelovala na Natovi vaji »Cyber Coalition 2020 (CC20)«, kot vadbenec v sklopu nacionalnega scenarija, zaradi svoje vloge kot izvajalec bistvenih storitev (IBS). Oddelek za kibernetično varnost je bil nosilec aktivnosti v sklopu vaje. Družba je v sklopu vaje preverjala interne postopke v primeru kibernetičnega incidenta, se seznanila z osnutkom Nacionalnega načrta odzivanja na kibernetične incidente (NOKI) ter sodelovala in preverjala postopke sodelovanja z drugimi deležniki na področju zagotavljanja kibernetične varnosti. Kot izvajalec bistvenih storitev, incidente družba prijavlja nacionalnemu odzivnemu centru za kibernetično varnost SI-CERT-u. V sklopu vaje smo se seznanili tudi z nacionalno platformo za izmenjavo informacij o škodljivih kodih (MISP) kot možni oziroma bodoči platformi za izmenjavo relevantnih informacij, povezanih s kibernetičnimi incidenti.

## 3.12 MEDNARODNO SODELOVANJE

### 3.12.1 Projekt Funkcionalnega bloka zračnega prostora srednje Evrope (Functional Airspace Block Central Europe – FAB CE)

Družba je prek svojih predstavnikov, ki skupaj s predstavniki Ministrstva za infrastrukturo zastopajo Republiko Slovenijo skladno s predpisi Evropske unije o enotnem evropskem nebu, tudi v letu 2021 aktivno in uspešno sodelovala pri delovanju projekta Funkcionalnega bloka zračnega prostora srednje Evrope (Functional Airspace Block Central Europe – FAB CE). Aktivno sodelovanje med predstavniki družbe in predstavniki države se že več let kaže kot izjemno učinkovito in se mora na taki ravni nadaljevati tudi v prihodnje.

Implementacija in nadaljnji razvoj FAB CE se na ravni izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa izvajata prek skupnega pravnega subjekta – gospodarske družbe FABCE, letalske storitve, d. o. o., katere družbenica je tudi družba. Njene dejavnosti za zdaj obsegajo projektno vodenje, strokovno svetovanje, javna naročila in administrativne storitve kot podporo skupnim projektom izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa.

V letu 2021 so se v okviru FAB CE izvajali naslednji projekti oziroma aktivnosti:

- rekonfiguracija zračnega prostora s poudarkom na čezmejni sektorizaciji, z glavnim ciljem povečati zmogljivost zračnega prostora;
- izvajanje programa operativne odličnosti;
- koordinacija načrtovanja CNS infrastrukture v FAB CE;
- skupno načrtovanje in čezmejna koordinacija vzdrževanja nadzorne (radarske) infrastrukture;
- priprava programa za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa v izrednih razmerah ob zaprtju dela zračnega prostora v FAB CE;
- redna letna izdaja načrta zračnega prostora FAB CE;
- sodelovanje na področju integracije brezpilotnih letalnikov v sistem ATM.

Nekateri od zgoraj navedenih projektov se izvajajo kot t. i. »some-in« projekti, torej z udeležbo le nekaterih družbenikov FABCE, d. o. o., kar je skladno z družbeno pogodbo družbe FABCE, d. o. o., katere družbenica je družba.

V letu 2022 se bo nadaljevala večina zgoraj naštetih aktivnosti, še posebej pa se bodo, kolikor bo to zaradi pandemije COVID-19 mogoče, intenzivirale aktivnosti, ki so skladne z AAS (European Airspace Architecture Study). Glavni cilji so zajeti v novi izdaji FAB CE strategije, najpomembnejši strateški projekti pa bodo usmerjeni v optimizacijo zračnega prostora (z bolj intenzivnim čezmejnim sodelovanjem) ter v optimizacijo regijske infrastrukture.

Družba je aktivno sodelovala v vseh zgoraj omenjenih obstoječih projektih FAB CE kot tudi pri načrtovanju novih projektov za prihodnost. Dodatno bo družba skladno s pogodbenimi dogovori družbi FABCE, d. o. o. tudi v prihodnje zagotavljala potrebno strokovno podporo pri izvedbi javnih naročil in pravnem svetovanju ter administrativno podporo in finančne storitve.

Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa FAB CE smo od začetka pojava pandemije COVID-19 tedensko spremljali dejanski promet in napovedi zračnega prometa v državah članicah FAB CE. Prav tako smo se medsebojno obveščali o sprejetih varnostnih ukrepih, ki jih je bilo potrebno sprejeti zaradi zaježitve širjenja pandemije COVID-19, kot tudi o varčevalnih ukrepih ter prilagoditvah sistema dela in poslovanja, ki smo jih bili primorani sprejeti zaradi zmanjšanja števila letalskih operacij v Evropi.

Proti Republiki Sloveniji in drugim članicam FAB CE še vedno poteka pilotni postopek št. 4578/2013/MOVE, ki ga je v letu 2013 začela Evropska komisija ob mnenju, da države članice FAB CE niso optimizirale navigacijskih služb zračnega prometa oziroma da te niso učinkovite, kot to zahtevajo predpisi EU o enotnem evropskem nebu. Evropska komisija je junija 2020 pripravila celovito prenovo evropske zakonodaje o enotnem evropskem nebu (SES2+). Obravnava SES2+ je tekla celotno leto 2021. V času slovenskega predsedovanja je slovensko predsedstvo vodilo dialog med Evropskim parlamentom, Svetom EU in Evropsko komisijo, vendar zaradi pomanjkanja politične volje ni prišlo do soglasja o predlogu, zato se bo obravnava SES2+ nadaljevala v času predsedovanja Francije Svetu EU. Glede na to, da v predlogu SES2+ FAB-i niso več obvezni, se pričakuje, da bo Evropska komisija po sprejetju prenovljene zakonodaje o enotnem evropskem nebu predmetni postopek ustavila, saj zanj ne bo več ustrezne pravne podlage.

Skladno s Sporazumom FAB CE in Sporazumom o sodelovanju med izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa aktivno delujejo stalne strukture projekta na strani držav (Svet FAB CE, Skupni civilno-vojaški koordinacijski odbor, Odbor nacionalnih nadzornih organov, Pravni odbor) in na strani izvajalcev storitev navigacijskih služb zračnega prometa (Odbor direktorjev – CEO Committee, usmerjevalni odbor – Steering Committee in različni pododbori – SubCommittees). Družba je aktivno sodelovala pri pripravi gradiv in stališč Republike Slovenije za Svet FAB CE. Predstavniki družbe je v letu 2020 predsedoval usmerjevalnemu odboru FAB CE (FAB CE Steering Committee), prav tako pa je družba Ministrstvu za infrastrukturo zagotovila strokovno pomoč v Pravnem odboru (Legal Committee) na državni ravni.

Prav tako so predstavniki družbe vključeni v delovno skupino za določitev režima odgovornosti na državni ravni (Liability Task Force). Ministrstvo za infrastrukturo je, v sodelovanju s predstavniki družbe, pripravilo pobudo za sklenitev sporazuma o odgovornosti za škodo pri zagotavljanju čezmejnih storitev navigacijskih služb zračnega prometa med Vlado Republike Slovenije in vladami Republike Avstrije, Bosne in Hercegovine, Češke republike, Republike Hrvaške, Madžarske in Slovaške republike. Pobuda je bila na Vlado RS posredovana avgusta 2021. Aktivna pogajanja se bodo pričela v letu 2022, ko bodo vse države pogajalke od svojih vlad pridobile mandat za pogajanja.

### 3.12.2 Drugo sodelovanje

Evropska komisija je že junija 2020 predstavila spremenjeni predlog Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o izvajanju enotnega evropskega neba (prenovitev) (t.i. SES2+), ki korenito posega v posamezne ureditve v Republiki Sloveniji, ki bi, v kolikor bi bil sprejet v prvotno predlagani obliki, povzročil velike spremembe v slovenskem civilnem letalstvu, kar je za Republiko Slovenijo nesprejemljivo. Obravnava spremenjenega besedila SES2+, ki ga je predlagala Evropska komisija, je tekla celotno leto 2021, vendar zaradi pomanjkanja politične volje besedilo ni bilo usklajeno oziroma sprejeto. Družba je s predstavniki države redno in aktivno sodelovala pri pripravi uradnih stališč Republike Slovenije na predlog predmetne uredbe, prav tako pa je sodelovala na sestankih z drugimi FAB-i (Inter – FAB sestankih, na katerih sodelujejo predstavniki vseh funkcionalnih blokov zračnega prostora), kjer so se usklajevala stališča držav članic k predlogu besedila na vsak posamezni člen. Predstavniki družbe so še posebej v času predsedovanja Republike Slovenije Svetu EU, aktivno sodelovali pri pripravi predlogov kompromisnega besedila SES2+, tako na nacionalni ravni, kot tudi v okviru koordinacije Inter – FAB sestankov. Sodelovanje s pristojnim ministrstvom in drugimi FAB-i v okviru Inter-FAB sestankov se bo nadaljevalo tudi v prihodnje.

Družba je nadaljevala sodelovanje pri pripravi pomembnega razvojnega dokumenta Lokalni načrt implementacije enotnega neba (Local Single Sky Implementation Plan – LSSIP) in pri pripravi pomembnih poročil organizaciji Eurocontrol o finančni učinkovitosti dejavnosti ATM (ATM Cost Effectiveness Report – ACE Report) ter spremljala razvoj projekta SESAR in delovanje združenj CANSO in ATCA. Predstavniki družbe so aktivno sodelovali tudi pri pripravi stališč k predlogom dokumentov, ki jih pripravljata Evropska komisija in Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO), ter prek Ministrstva za infrastrukturo posredovali stališča in pripombe družbe predlagateljem pravnih in drugih aktov.

Družba je prav tako članica združenja GATE ONE, ki je bilo na podlagi posebnega sporazuma o sodelovanju med 13 izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa Srednje in Vzhodne Evrope (Cooperation Agreement on the Creation of the regional ANS Providers Platform (GATE ONE) of Central and Eastern Europe) ustanovljeno konec leta 2013. Podpisniki sporazuma so izvajalci storitev treh različnih funkcionalnih blokov zračnega prostora (FAB CE, BALTIC FAB in DANUBE FAB) ter dva izvajalca, ki še nista člana nobene iniciative FAB (M-NAV in SMATSA), namen združenja pa je skupno izražanje stališč v Evropski uniji, izmenjava izkušenj na področju ATM, zasledovanje skupnih ciljev in interesov na različnih področjih ter sodelovanje pri vzpostavitvi enotnega evropskega neba.

### 3.13 PRILAGODLJIVA UPORABA ZRAČNEGA PROSTORA – FUA

Republika Slovenija že vrsto let v sodelovanju z Ministrstvom za obrambo in drugimi uporabniki zračnega prostora uspešno udejanja koncept prilagodljive uporabe zračnega prostora FUA (Flexible Use of Airspace). V zvezi s tem obstajajo sporazumi o rezervaciji, uporabi in sproščanju zračnega prostora za posebne namene (Special Use of Airspace). Razmerje med rezerviranim in uporabljenim zračnim prostorom se zaradi dobrih postopkov usklajenega delovanja še izboljšuje.

Odbor za upravljanje zračnega prostora Republike Slovenije v letu 2021, zaradi pandemije COVID-19, ni opravil rednega letnega posveta z uporabniki, a je kljub temu nadaljeval delo pri strateških ciljih. Uporabnikom je bil v letu 2021 poslan v posvetovanje predlog novega Zakona o letalstvu, ki med drugim podaja predlog nove zakonske ureditve vseh treh ravni upravljanja zračnega prostora v Republiki

Sloveniji. Za družbo to pomeni nove ureditve na ravneh 1 in 2 (strateška in predtaktična raven) upravljanja zračnega prostora Republike Slovenije. Odbor aktivno sodeluje s Celico za upravljanje zračnega prostora Republike Slovenije (v nadaljevanju: AMC – Airspace Management Cell) in sprti usklajuje vse aktivnosti.

Celica za upravljanje zračnega prostora Republike Slovenije je v letu 2021 uspešno sodelovala pri pripravi in izvedbi vojaških vaj »Astral Knight 2021«, »Adriatic Strike 2021« in »Ramstein Guard 2021«. Sodelovala je tudi pri pripravi in izvedbi rednih vojaških nalog Slovenske vojske, imenovanih »Airweek«, katere Slovenska vojska izvaja v okviru rednega usposabljanja skupaj s pripadniki zveze NATO iz vojaške baze Aviano v Italiji ter vojaške vaje Slovenske vojske »Zlomljeno krilo 2021«.

Celica za upravljanje zračnega prostora Republike Slovenije je nadaljevala sodelovanje z Ministrstvom za infrastrukturo, Slovensko vojsko in Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije pri iskanju rešitev in morebitni spremembi trenutne zakonodaje glede letenja brezpilotnih letalnikov (UAV). Zavezniške sile zveze NATO želijo z brezpilotnim letalnikom Global Hawk (GH), pridobiti dovoljenje za prelete FIR-a Ljubljana. Trenutna zakonodaja jim žal tega ne dovoljuje, a se vseeno iščejo možne rešitve.

AMC je v letu 2021 usklajevala mnenja med člani preko sestankov, dopisno ali telefonskih razgovorov. AMC predlaga, da se preko Ministrstva za infrastrukturo uredijo postopki, s katerimi se začasne omejitve letenja v določenih volumnih zračnega prostora namenjajo posameznim uporabnikom.

Družba pozdravlja vključevanje civilnih in vojaških deležnikov v postopke prilagojene uporabe zračnega prostora v Republiki Sloveniji in bo tudi v prihodnje aktivno sodelovala z Odborom za upravljanje zračnega prostora Republike Slovenije in AMC.

### 3.14 POSVETOVANJE Z UPORABNIKI

Družba nenehno prilagaja izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa uporabnikom teh storitev. Poudariti gre dinamično vpetost v usklajevanje med civilnimi in vojaškimi uporabniki zračnega prostora ter zlasti storitev služb zračnega prometa v sistemu prilagodljive uporabe zračnega prometa.

Družba aktivno in koordinirano sodeluje v rednih, periodičnih posvetovanjih in usklajevanjih s komercialnimi uporabniki zračnega prometa (zastopanimi pretežno z interesnimi združenji) ter drugimi izvajalci služb zračnega prometa v vseevropskem omrežju (brez) zračnih poti. V povezavi s slednjim v letu 2021 izstopajo posvetovanja in pozitivni odzivi uporabnikov zračnega prostora, povezani z uvedbo novega, večjega volumna zračnega prostora brez zračnih poti z že omenjenim projektom SECSI FRA.

S sosednjimi izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa so se odvila posvetovanja s ciljem dodatnega sodelovanja oz. širitve SECSI FRA področja. Dodana vrednost takega čezmejnega enotnega zračnega prostora brez zračnih poti je zmanjševanje emisij toplogrednih plinov, zmanjševanje porabe goriv in približevanje ciljem brezogljicne družbe, skrajševanje potovalnih časov in s tem izboljševanje mobilnosti. Z vidika strukturiranosti zračnega prostora gre za obsežnejše spremembe, ki strukture zračnega prostora sodelujočih držav, med njimi tudi slovenskega, smiselno medsebojno prilagajajo. Sočasno so omenjene spremembe del pričakovanih obsežnejših sprememb, ki sledijo ciljem enotnega evropskega neba.

Preko delovne skupine pri Eurocontrolu (RNDSG), kjer sodelujejo vse evropske države, se je skupaj z uporabniki ob zmanjšanem obsegu prometa zaradi pandemije COVID-19 izvedla racionalizacija in prilagoditev omejitev v zračnem prostoru. Prilagodile so se omejitve povezane z vertikalnimi profili predvsem za prilete na prometnejša letališča v naši okolici kot npr. München, Dunaj, Split, ipd.

Nadaljevale so se aktivnosti, povezane s pripravami na predvideno posodobitev zračnega prostora pod nivojem leta 245 (FL245). Težišče razprav je bilo namenjeno oblikovanju osnutka dokumenta za umeščanje instrumentnih procedur v zračni prostor, ki poleg splošno veljavnih pravil (ICAO, EU, Eurocontrol itd.) upošteva tudi značilnosti geografske konfiguracije in strukture uporabnikov zračnega prostora v Republiki Sloveniji. Strokovne službe družbe so nadaljevale pripravo osnutka priletno-odletnih postopkov ter umeščanja terminalne cone (TMA) Letališča Cerklje ob Krki. S sosednjo Republiko Hrvaško so bile dogovorjene smernice za implementacijo procedur, tako na strani Republike Hrvaške za primer procedur Letališča Franjo Tuđman Zagreb, kot na strani Republike Slovenije za primer Letališča Cerklje ob Krki, s ciljem zagotoviti varen in pretočen zračni prostor na obeh straneh meje. Družba je pri implementaciji priletnih in odletnih procedur za Letališče Cerklje ob Krki izvajala intenzivno koordinacijo s Slovensko vojsko, kot enim od uporabnikov njenih storitev, in sicer za potrebe implementacije preostalih instrumentnih procedur ter širjenja časovnega in vsebinskega obsega storitev služb zračnega prometa v okviru letališke in priletne kontrole zračnega prometa na Letališču Cerklje ob Krki s prioriteto zadostiti potrebam letalskih operacij obrambnih sil.



V obdobju pred poletno sezono je družba za uporabnike splošnega letalstva po letalskih družtvih v obliki strokovnih seminarjev organizirala predavanja o organizaciji in načinu uporabe zračnega prostora v Republiki Sloveniji.

Družba je skladno z Izvedbeno uredbo Komisije 317/2019/EU in Izvedbeno uredbo Komisije 2020/1627/EU v avgustu 2021 sodelovala z Ministrstvom za infrastrukturo in Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije v procesu posvetovanj z uporabniki storitev glede novega predloga Načrta izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo. Družba oziroma njeni predstavniki pa so sodelovali tudi v postopku formalnega posvetovanja z uporabniki storitev oziroma interesnimi skupinami v zvezi z nacionalnimi stroškovnimi bazami in cenami storitev na rednem junijskem in novembrskem zasedanju Razširjenega odbora za pristojbine na zračnih poteh (Enlarged Committee for Route Charges) v okviru organizacije Eurocontrol in Evropske komisije.

### 3.15 JAVNA NAROČILA

Družba je oseba javnega prava, ki je ustanovljena za opravljanje dejavnosti v splošnem interesu in nima industrijskega ali poslovnega značaja, ter opravlja dejavnost in zagotavlja infrastrukturo za prevoznike po zraku. Družba je zavezanica za javna naročila, in sicer na podlagi Zakona o javnem naročanju (Uradni list RS, št. 91/15, 14/18, 121/21 in 10/22) (v nadaljevanju: ZJN-3) tako na splošnem kot na infrastrukturnem področju. Navedeno izhaja tudi iz Uredbe o informativnem seznamu naročnikov in obveznih informacijah v obvestilih za postopek naročila male vrednosti (Uradni list RS, št. 37/16).

Družba je pri nabavi blaga, storitev in gradenj, ki so neposredno povezane z zagotavljanjem letališke infrastrukture ali infrastrukture v drugih terminalih za prevoznike po zraku, kar spada v osnovno dejavnost družbe, tj. zagotavljanje navigacijskih služb zračnega prometa, izvajala postopke skladno z vsakokrat veljavno zakonodajo s področja javnega naročanja na infrastrukturnem področju. Za nabavo blaga, storitev in gradenj, ki niso v neposredni povezavi z osnovno dejavnostjo družbe, so se izvajali postopki skladno z vsakokrat veljavno javno naročniško zakonodajo na splošnem področju.

Vpliv razmer zaradi pojava pandemije COVID-19 se je tudi v letu 2021 odrazil na postopkih javnega naročanja družbe. Zakon o interventnih ukrepih za zajezitev epidemije COVID-19 in omilitev njenih posledic za državljane in gospodarstvo (Uradni list RS, št. 49/20, 61/20, 152/20 – ZZUOOP, 175/20 – ZIUOPDVE, 15/21 – ZDUOP in 206/21 – ZDUPŠOP) (v nadaljevanju: ZIUZEOP) in Zakon o začasnih ukrepih za omilitev in odpravo posledic COVID-19 (Uradni list RS, št. 152/20, 175/20 – ZIUOPDVE, 82/21 – ZNB-C, 112/21 – ZNUPZ, 167/21 – odl. US in 206/21 – ZDUPŠOP) (v nadaljevanju: ZZUOOP) sta posegla tudi v določbe ZJN-3, z veljavnostjo do konca leta 2021. Julija 2021 je Državni zbor Republike Slovenije sprejel Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o javnem naročanju (ZJN-3B), s pričetkom veljavnosti 1. 1. 2022. V posodobljen ZJN-3 so vključene tudi določbe ZIUZEOP in ZZUOOP v delih, kjer sta posegala v ZJN-3, kot na primer zvišanje mejne vrednosti za uporabo zakona na splošnem področju ter mejne vrednosti za uporabo postopka naročila male vrednosti.

Leta 2021 je bilo izvedenih 236 postopkov oddaje javnih naročil; od tega je bilo pet (5) postopkov zaključenih brez oddaje, uspešno zaključenih postopkov oddaje javnih naročil pa je bilo 231, v skupni vrednosti 6.419.471,00 EUR brez DDV.

Od vseh izvedenih postopkov javnih naročil je bilo:

- 90 postopkov v skupni vrednosti 897.032,00 EUR brez DDV izvedenih skladno z Zakonom o javnem naročanju na splošnem področju, medtem ko sta bila dva neoddana (skupaj 92 postopkov);
- 141 postopkov v skupni vrednosti 5.522.439,00 EUR brez DDV izvedenih skladno z Zakonom o javnem naročanju na infrastrukturnem področju ter tremi neoddanimi postopki (skupaj 144 postopkov).

Preglednici oziroma tabeli v nadaljevanju sta pripravljene na podlagi evidence, ki jo je družba skladno z ZJN-3 dolžna voditi. Omenjena evidenca vsebuje podatke o vseh postopkih javnih naročil družbe v letu 2021. Tabela 9 vključuje dva postopka v skupni vrednosti 81.989,04 EUR brez DDV oziroma sklenjeni pogodbi za predmet naročila, ki se skladno z ZJN-3 šteje za izjemo oziroma za katerega se ZJN-3 ne uporablja (27. člen ZJN-3).

Tabela 9: Postopki skladno z Zakonom o javnem naročanju na splošnem področju

Izvedeni postopki oddaje javnih naročil, vključno z evidenčnimi naročili v letu 2021				
Vrsta	Št. postopkov	Št. neodanih	Št. oddanih	Vrednost v EUR
<b>Blago</b>	41	1	40	291.020,00
<b>Gradnje</b>	0	0	0	0,00
<b>Storitve, od tega:</b>	51	1	50	605.012,00
<i>Intelektualne storitve</i>	11	1	10	205.520,00
<i>Vzdrževalne in servisne storitve</i>	8	0	8	100.279,00
<i>Druge storitve</i>	32	0	32	299.213,00
	<b>92</b>	<b>2</b>	<b>90</b>	<b>897.032,00</b>

Tabela 10: Postopki skladno z Zakonom o javnem naročanju na infrastrukturnem področju

Izvedeni postopki oddaje javnih naročil, vključno z evidenčnimi naročili v letu 2021				
Vrsta	Št. postopkov	Št. neodanih	Št. oddanih	Vrednost v EUR
<b>Blago</b>	45	2	43	2.037.001,00
<b>Gradnje</b>	3	0	3	72.000,00
<b>Storitve, od tega:</b>	96	1	95	3.413.438,00
<i>Intelektualne storitve</i>	9	0	9	99.500,00
<i>Vzdrževalne in servisne storitve</i>	29	1	28	1.632.931,00
<i>Druge storitve</i>	58	0	58	1.681.007,00
	<b>144</b>	<b>3</b>	<b>141</b>	<b>5.522.439,00</b>



## 4 PODATKI O ZRAČNEM PROMETU ZA LETO 2021

### 4.1 UVOD

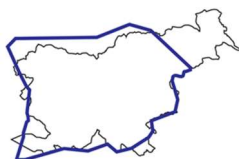
Družba izvaja storitve navigacijskih služb zračnega prometa v slovenskem zračnem prostoru (FIR Ljubljana) v imenu Republike Slovenije, in sicer skladno z Zakonom o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa. Področje odgovornosti, na katerem družba izvaja storitve navigacijskih služb zračnega prometa, je poleg Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa opredeljeno tudi v Sporazumih med sosednjimi centri območnih kontrol zračnega prometa (Letters of Agreement between Area Control Centres, v nadaljevanju: LoAs), ki določajo meje odgovornosti za izvajanje storitev v zračnih prostorih. Območna kontrola zračnega prometa Ljubljana je tako skladno z LoAs zadolžena za izvajanje storitev v zračnem prostoru, ki ni enak FIR Ljubljana.

**Prikaz 10: FIR Ljubljana**



FIR Ljubljana je nacionalni zračni prostor, v katerem ima skladno s Čikaško konvencijo izključno suverenost Republika Slovenija in za katerega Republika Slovenija skladno z mednarodnimi pogodbami zaračunava pristojbine za izvedene storitve v vseh fazah leta (prelet, terminal), ne glede na to, kdo je dejanski izvajalec storitev.

**Prikaz 11: Sektor Dolsko**



V fazi preleta je za izvajanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa v sektorju Dolsko, ki vključuje tudi del avstrijskega, italijanskega in hrvaškega zračnega prostora, zadolžena Območna kontrola zračnega prometa Ljubljana, medtem ko je za izvajanje storitev v sektorju Mura zadolžena Območna kontrola zračnega prometa Dunaj.

**Prikaz 12: Sektor Mura**



Poleg storitev v fazi preleta družba izvaja storitve tudi v fazi terminala, in sicer v terminalnih conah Ljubljana, Maribor in Portorož. Družba je tako zadolžena za izvajanje storitev v sektorju Dolsko v fazi preleta in vseh treh terminalnih conah.

**Prikaz 13: Terminalne cone v FIR Ljubljana**



## Število enot storitev

Cena storitve za posamezen IFR-let, ki ni oproščen plačila pristojbine, se določi na podlagi produkta cene na enoto storitve («unit rate») v preletu oziroma terminalu in števila enot storitve v fazi preleta oziroma terminala.

Število enot storitve v fazi preleta («en-route service units») se izračuna po formuli:

$$\text{Število enot storitve v fazi preleta} = \frac{\text{razdalja}}{100} \times \left(\frac{\text{MTOW}}{50}\right)^{0,5}$$

Število enot storitve v fazi terminala («terminal service units») se izračuna po formuli:

$$\text{Število enot storitve v terminalu} = \left(\frac{\text{MTOW}}{50}\right)^{0,7}$$

pri čemer je:

razdalja – najkrajša razdalja v kilometrih med vhodno in izhodno točko v FIR Ljubljana;

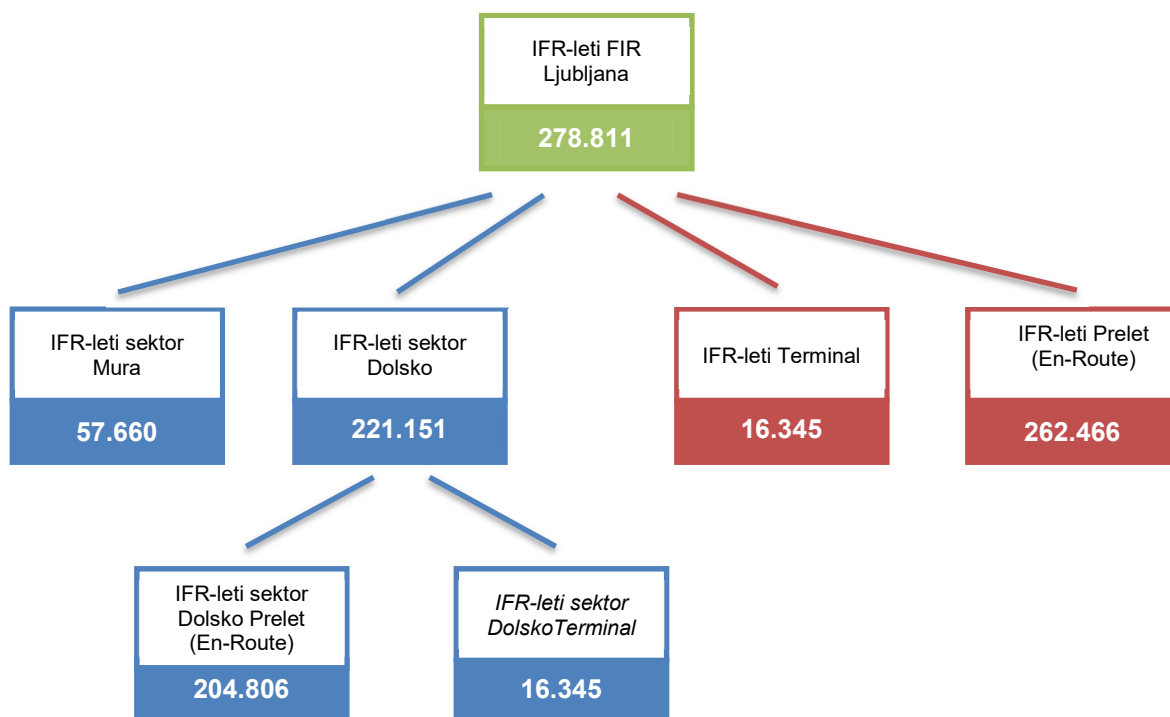
MTOW – najvišja dovoljena vzletna teža letala («maximum take-off weight»).

## 4.2 ANALIZA ZRAČNEGA PROMETA

Analiza zračnega prometa obravnava gibanje števila IFR-letov in povezanost tega gibanja s številom enot storitve, ki v fazi preleta in fazi terminala vplivajo na višino prihodka družbe. Vir podatkov, uporabljenih v analizi, so podatki družbe ter podatki organizacije Eurocontrol STATFOR in CRCO.

Leta 2021 je bilo v zračnem prostoru Republike Slovenije (FIR Ljubljana) opravljenih skupaj 297.586 letov, od tega je bilo 18.775 VFR-letov (pravila vizualnega letenja) in 278.811 IFR-letov (pravila instrumentalnega letenja). IFR-lete delimo glede na fazo leta na prelete in terminalne lete ter glede na del zračnega prostora, v katerem so leti izvedeni. Za boljše ponazoritev se uporablja diagram v prikazu 14, ki prikazuje dve različni razdelitvi IFR-letov.

### Prikaz 14: Razdelitev IFR-letov glede na fazo leta in glede na zračni prostor

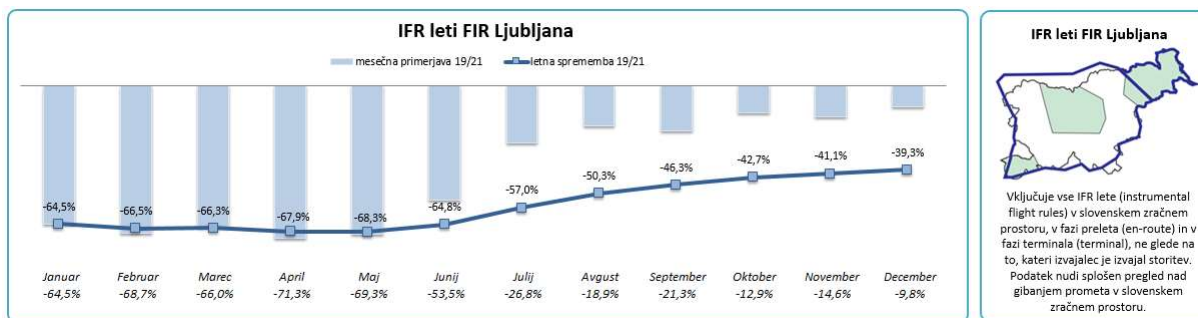


V letu 2021 je kljub postopnemu okrevanju na obseg zračnega prometa še vedno negativno vplivala pandemija COVID-19, ki je zaradi ukrepov držav za omejitve širjenja bolezni vplivala na možnosti potovanja in s tem na povpraševanje po letalskih prevoznih, kar se odraža na podatkih o zračnem prometu v slovenskem zračnem prostoru tako po številu letov kot po številu enot storitve.

## FIR Ljubljana

V letu 2021 je bilo v primerjavi z letom 2019 v Republiki Sloveniji za 39,3 % manj IFR-letov, na evropski ravni pa je število IFR-letov padlo za 44 %. Za primerjavo je znašal padec števila IFR letov v Republiki Sloveniji v letu 2020 v primerjavi z letom 2019 57,5 %.

**Prikaz 15: IFR-leti v FIR Ljubljana**



V tabeli 11 je predstavljeno gibanje števila vseh IFR-letov na območju Republike Slovenije v obdobju 2011 – 2021. Za primerjavo so navedene tudi stopnje rasti IFR-letov v EU-28. Navedene vrednosti se nanašajo na vse IFR-lete v FIR Ljubljana (faza preleta in terminala), ne glede na izvajalca storitev navigacijskih služb zračnega prometa in ne glede na fazo leta.

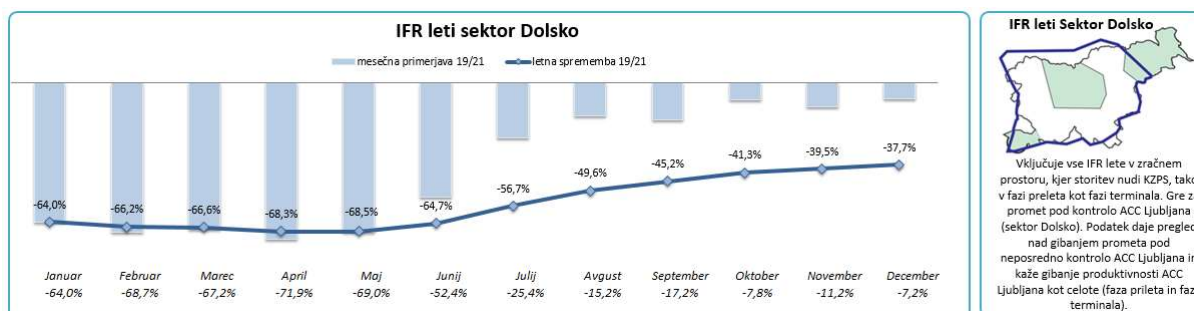
**Tabela 11: Število IFR-letov v Republiki Sloveniji v obdobju 2011 – 2021**

Leto	Število IFR-letov v RS	Stopnja rasti IFR-letov v RS (v odstotkih)	Stopnja rasti IFR-letov v EU-28 (v odstotkih)
2011	352.789	+7,5 %	+2,6 %
2012	345.683	-2,0 %	-3,0 %
2013	329.004	-4,8 %	-1,7 %
2014	347.987	+5,8 %	+1,9 %
2015	347.122	-0,2 %	+1,6 %
2016	353.063	+1,7 %	+3,1 %
2017	385.897	+9,3 %	+3,8 %
2018	423.154	+9,7 %	+3,9 %
2019	459.597	+8,6 %	+1,2 %
2020	195.283	-57,5 %	-56,4 %
2021	278.811	+42,8 %	ni primerljivega podatka

## Sektor Dolsko

V sektorju Dolsko, v katerem storitev izvaja družba prek Območne kontrole zračnega prometa Ljubljana (ACC Ljubljana), je leta 2021 v primerjavi z letom 2019 število vseh IFR-letov (faza preleta in terminala) padlo za -37,74 %.

Prikaz 16: IFR-leti v sektorju Dolsko



Vir: Eurocontrol (STATFOR), družba 2022

V tabeli 12 je predstavljeno gibanje števila vseh IFR-letov v sektorju Dolsko v obdobju 2011 – 2021.

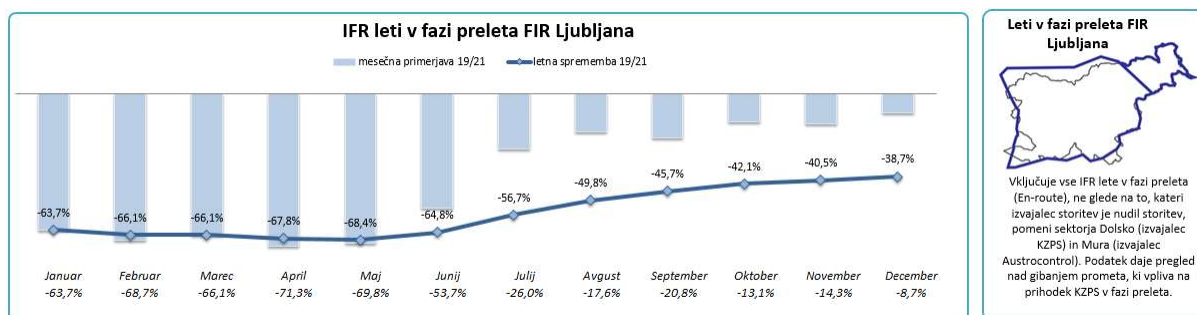
Tabela 12: Število vseh IFR-letov v sektorju Dolsko v obdobju 2011 – 2021

Leto	Število IFR-letov v sektorju Dolsko	Stopnja rasti (v odstotkih)
2011	267.502	+10,1 %
2012	268.037	+0,2 %
2013	256.917	-4,1 %
2014	271.474	+5,7 %
2015	264.800	-2,5 %
2016	272.687	+3,0 %
2017	304.490	+11,7 %
2018	331.292	+8,8 %
2019	355.234	+7,2 %
2020	150.397	-57,6 %
2021	221.151	+47,0 %

## 4.2.1 Promet v fazi preleta

V fazi preleta se je število IFR-letov v letu 2021 v primerjavi z letom 2019 zmanjšalo za 38,7 %.

Prikaz 17: IFR-leti v fazi preleta v FIR Ljubljana



Vir: Eurocontrol (STATFOR), družba 2022

V tabeli 13 je predstavljeno gibanje števila IFR-letov v fazi preleta v FIR Ljubljana v obdobju 2011 – 2021.

**Tabela 13: Število IFR-letov v fazi preleta v FIR Ljubljana v obdobju 2011 – 2021**

Leto	Število IFR-letov v fazi preleta v FIR Ljubljana	Stopnja rasti (v odstotkih)
2011	318.056	+9,1 %
2012	314.554	-1,1 %
2013	299.655	-4,7 %
2014	319.717	+6,7 %
2015	316.955	-0,9 %
2016	323.362	+2,0 %
2017	352.738	+9,1 %
2018	388.404	+10,1 %
2019	428.323	+10,3 %
2020	182.671	-57,4 %
2021	262.466	+43,7 %

Podatki o prometu v fazi preleta v FIR Ljubljana po številu enot storitve prav tako kažejo rast glede na leto 2020 in sicer za 40,1 %, kar pa še vedno predstavlja 41 % nižje število enot storitev glede na leto 2019. V letu 2021 je bilo za primerjavo doseženo za 1,3 % višje število enot storitev kot v letu 2010, ko je to znašalo 365.201 enot storitve oziroma 12,9 % nižje kot v letu 2011.

**Prikaz 18: Enote storitve v fazi preleta v FIR Ljubljana**

Vir: Eurocontrol (CRCO), družba 2022

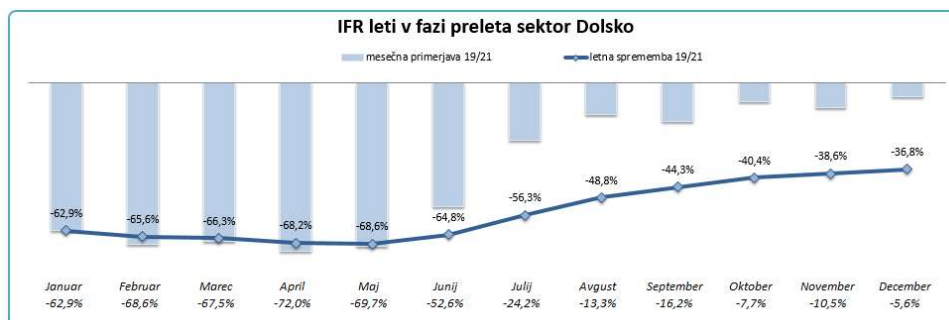
V tabeli 14 je predstavljeno gibanje števila enot storitve v fazi preleta v obdobju 2011 – 2021.

**Tabela 14: Število enot storitve v fazi preleta v obdobju 2011 – 2021**

Leto	Število enot storitve v fazi preleta	Stopnja rasti (v odstotkih)
2011	424.565	+16,3 %
2012	425.205	+0,1 %
2013	411.103	-3,3 %
2014	459.206	+11,7 %
2015	466.264	+1,5 %
2016	501.752	+7,6 %
2017	524.771	+4,6 %
2018	571.894	+9,0 %
2019	627.329	+9,7 %
2020	263.994	-57,9 %
2021	369.971	+40,1 %

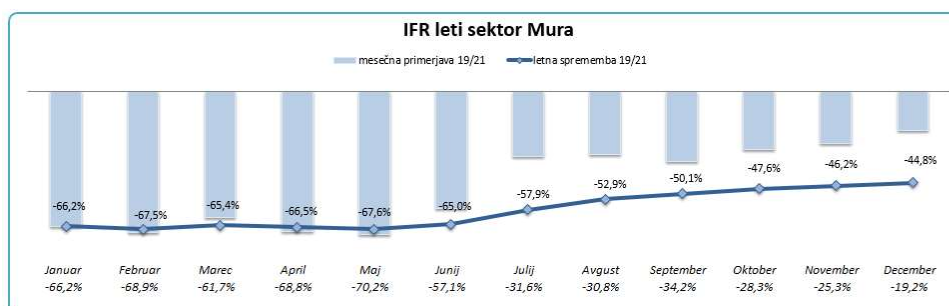
Gibanje števila IFR-letov in gibanje števila enot storitve nista vedno konsistentna, saj je število enot storitve v fazi preleta odvisno od preletene razdalje in teže letal. Preletene razdalje v sektorju Dolsko so namreč daljše kot v sektorju Mura.

## Prikaz 19: IFR-leti v fazi preleta v sektorju Dolsko



Vir: Eurocontrol (STATFOR), družba 2022

## Prikaz 20: IFR-leti v fazi preleta v sektorju Mura



Vir: Eurocontrol (STATFOR), družba 2022

V letu 2021 se je v primerjavi z letom 2019 število IFR-letov v fazi preleta v sektorju Dolsko zmanjšalo za 36,8 %, v sektorju Mura pa za 44,8 %. Promet po številu enot storitev pa je bil v FIR Ljubljana v letu 2021 glede na leto 2019 nižji za 41 %.

V tabeli 15 je predstavljeno gibanje števila IFR-letov v fazi preleta v sektorju Dolsko in v sektorju Mura v obdobju 2011 – 2021.

Tabela 15: Število IFR-letov v fazi preleta v sektorju Dolsko in v sektorju Mura v obdobju 2011 – 2021

Leto	Število IFR-letov v fazi preleta v sektorju Dolsko	Stopnja rasti (v odstotkih)	Število IFR-letov v sektorju Mura	Stopnja rasti (v odstotkih)
2011	232.769	+12,8 %	85.287	+0,1 %
2012	236.908	+1,8 %	77.646	-9,0 %
2013	227.568	-3,9 %	72.087	-7,2 %
2014	243.204	+6,9 %	76.513	+6,1 %
2015	234.633	-3,5 %	82.322	+7,6 %
2016	242.986	+3,6 %	80.376	-2,4 %
2017	271.331	+11,7 %	81.407	+1,3 %
2018	296.542	+9,3 %	91.862	+12,8 %
2019	323.960	+9,2 %	104.363	+13,6 %
2020	137.785	-57,5 %	44.886	-57,0 %
2021	204.806	+48,6 %	57.660	+28,5 %

## IFR-promet pod kontrolo družbe

Podatki v nadaljevanju vključujejo le promet IFR, za katerega je bila odgovorna družba, torej se nanašajo na promet v sektorju Dolsko. Uporabljeni podatki so iz podatkovnih baz družbe in organizacije Eurocontrol (STATFOR).

Območna kontrola zračnega prometa Ljubljana, ki opravlja storitev v sektorju Dolsko, je leta 2021 ugotovila 37,74-odstotno zmanjšanje prometa v primerjavi z letom 2019 (v odnosu na 2020 porast za 47,04 %). Skupaj je bilo v sektorju Dolsko leta 2021 izvedenih 221.151 letov, v povprečju 606 IFR-operacij

dnevno (za primerjavo je bilo v letu 2019 v povprečju 973 IFR-operacij dnevno). Ob tem so bili doseženi naslednji mejniki v primerjavi s preteklimi dosežki (število IFR-operacij).

**Tabela 16: Mejniki v številu IFR-letov v sektorju Dolsko v obdobju 2011 – 2021**

Maksimalne vrednosti v preteklih letih				
Leto	Največ IFR-operacij na uro je bilo 31. 7. 2021 med 11.00 in 12.00 UTC	Največ IFR-operacij na dan je bilo 31. 7. 2021	Največ IFR-operacij v tednu je bilo od 16. 8. 2021 do 22. 8. 2021	Največ IFR-operacij v letu je bilo opravljenih v avgustu 2021
2011	91	1.184	7.129	30.861
2012	99	1.263	7.281	31.691
2013	99	1.255	7.223	31.106
2014	99	1.353	7.595	33.338
2015	97	1.306	7.344	32.113
2016	97	1.244	7.583	32.717
2017	105	1.427	8.341	36.285
2018	108	1.522	9.272	39.943
2019	110	1.551	9.613	41.931
2020	76	960	5.211	22.915
2021	102	1.344	8.100	35.561

Območna kontrola zračnega prometa Ljubljana lahko zračni prostor, v katerem opravlja storitev, deli na največ pet vertikalnih sektorjev. S tem se preprečuje preobremenitev kontrolorjev zračnega prometa in skrbi za ustrezno pretočnost zračnega prostora. Število sektorskih ur dnevno je seštev ek odprtosti vseh petih sektorjev. Podatek je neposredno povezan s človeškimi viri, ki so na voljo v Območni kontroli zračnega prometa Ljubljana.

V letu 2021 je bilo opravljenih 13.023 sektorskih ur. Na dan je bilo v letu 2021 opravljenih povprečno 35,7 sektorskih ur, kar predstavlja 21-odstotno povečanje glede na prejšnje leto, -18,5 % glede na 2019. Leta 2021 je Območna kontrola zračnega prometa Ljubljana skupaj beležila največ 56 sektorskih ur dnevno. Vsi podatki o številu sektorskih ur so zbrani v spodnji tabeli.

**Tabela 17: Število sektorskih ur v obdobju 2011 – 2021**

Leto	Skupno število sektorskih ur	Stopnja rasti (v odstotkih)	Maksimalno dnevno število sektorskih ur	Stopnja rasti (v odstotkih)	Povprečno število sektorskih ur na dan	Stopnja rasti (v odstotkih)
2011	16.015	+6,0 %	58	+5,5 %	43,9	+6,0 %
2012	16.007	-0,05 %	65	+12,1 %	43,7	-0,5 %
2013	15.944	-0,4 %	64	-1,5 %	43,8	+0,2 %
2014	15.713	-1,5 %	65	+1,5 %	43,1	-1,5 %
2015	14.879	-5,3 %	59	-9,2 %	40,8	-5,3 %
2016	14.656	-1,5 %	58	-1,7 %	40,0	-1,8 %
2017	14.875	+1,5 %	58	+0,0 %	40,8	+1,8 %
2018	15.654	+5,2 %	66	+13,8 %	42,9	+5,3 %
2019	15.999	+2,1 %	65	-1,5 %	43,8	+2,1 %
2020	10.790	-32,6 %	47	-27,7 %	29,5	-32,6 %
2021	13.023	+21,0 %	56	+19,1 %	35,7	+21,0 %

Leta 2021 je Območna kontrola zračnega prometa Ljubljana opravila 18.775 VFR operacij, kar je 29,9 % več kot leta 2020 in največ do sedaj.



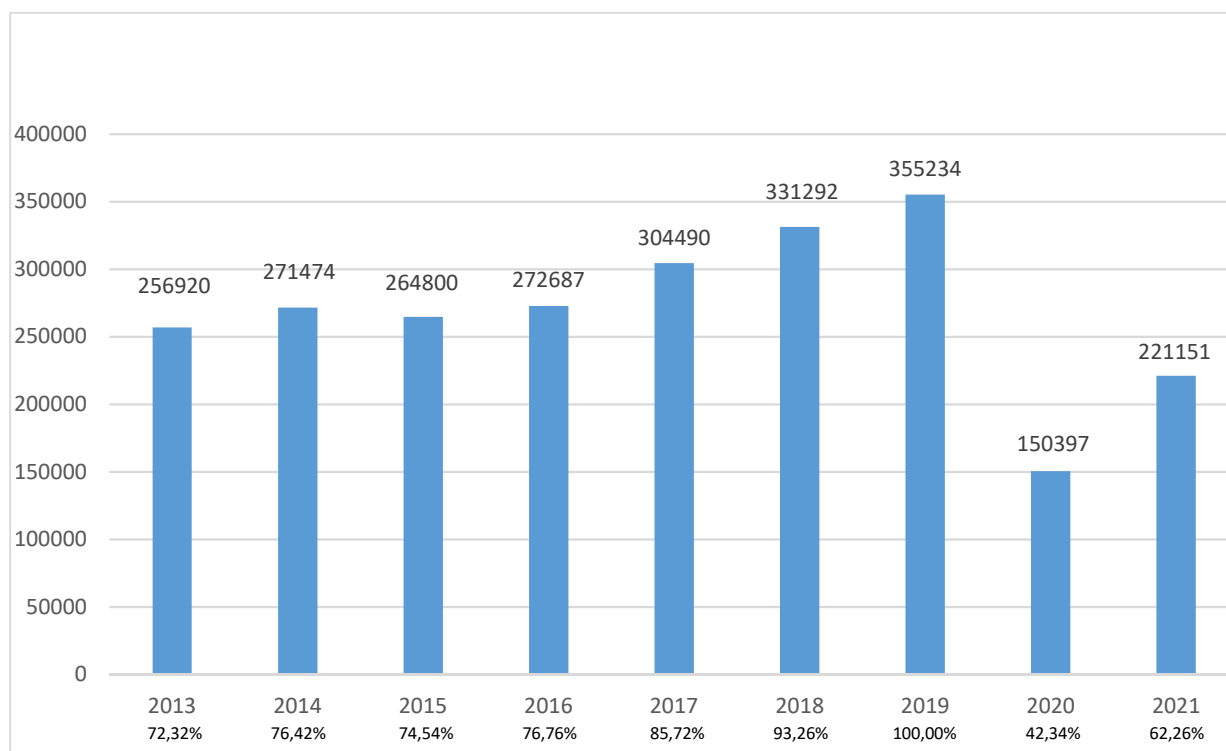
Tabela 18: Število VFR-letov v obdobju 2011 – 2021

Leto	Število VFR-letov	Stopnja rasti (v odstotkih)
2011	17.074	+24,3 %
2012	15.050	-11,9 %
2013	13.683	-9,1 %
2014	13.098	-4,3 %
2015	15.569	+18,9 %
2016	14.859	-4,6 %
2017	15.968	+7,5 %
2018	16.132	+1,0 %
2019	17.744	+10,0 %
2020	14.443	-18,6 %
2021	18.775	+29,9 %

### Predvidevanja in realni promet leta 2021 v sektorju Dolsko

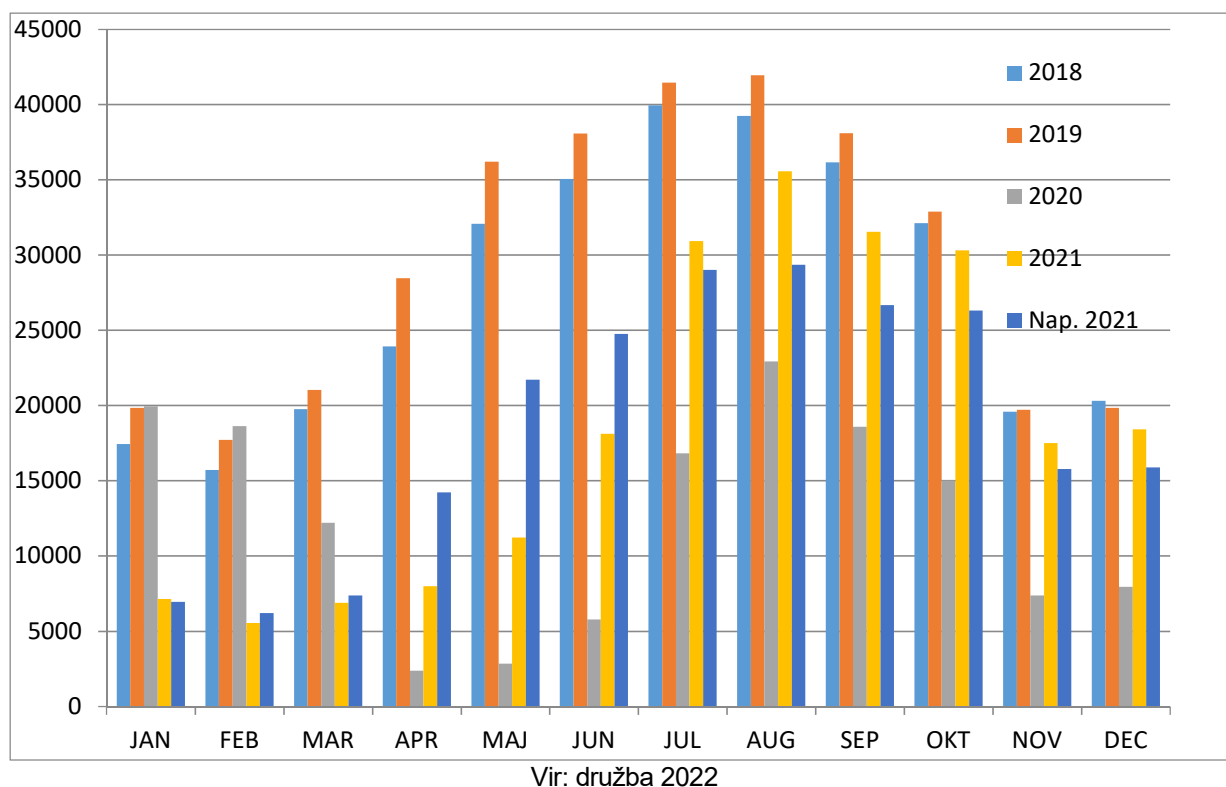
Leta 2021 je bil promet še vedno daleč od obsega prometa v letu 2019. Družba je predvidela, da bo doseženo 63,11 % prometa iz leta 2019. Dejanski obseg prometa je bil 62,26 %, nekje na ravni leta 2007. V primerjavi z letom 2020 je bil porast prometa za +47,04 %. Osnovni razlog za to je nadaljevanje pandemije COVID-19 in s tem povezani ukrepi doma in po svetu.

Prikaz 21: Promet od leta 2013 do leta 2021



Vir: družba 2022

Primerjava v prikazu 21 je predstavljena v odnosu na leto 2019 kot 100 %.

**Prikaz 22: Promet v letih 2018, 2019, 2020, predvidevanja za 2021 in dejanski promet 2021**

### Podatki o nivojih leta

Podatki o nivojih leta so iz baze podatkov družbe. Upoštevane so vse spremembe do avtomatske predaje najave leta sosednji kontroli zračnega prometa.

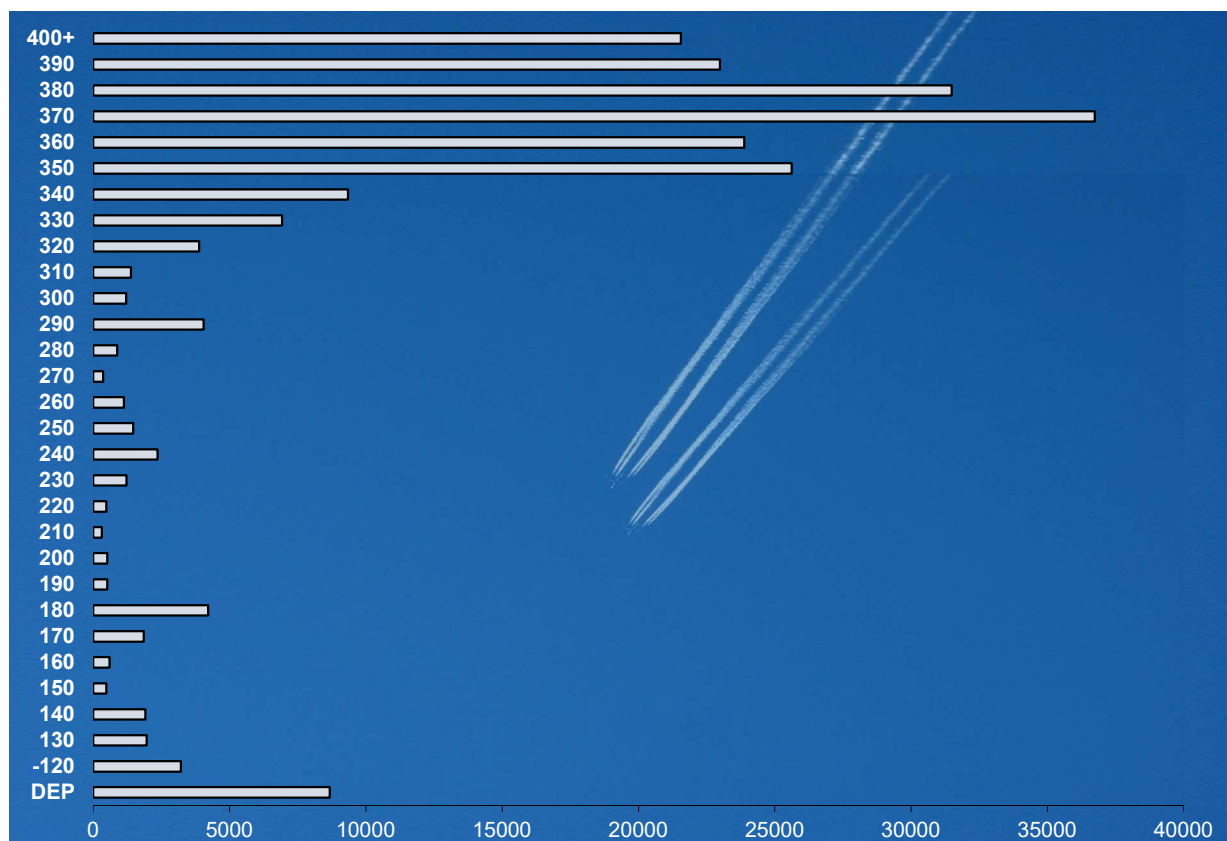
V vrstici DEP (prikaz 23) so vsebovane vse IFR-operacije, začete na domačih letališčih. Zaradi preglednosti prikaza so združeni podatki pod FL120 in nad FL400. Višinski raspored letal najbolj zgovorno ponazarja podatek, da je na enem samem nivoju letenja (FL370) 16,61 % vsega IFR-prometa. Ta številka je bila v preteklih letih nekoliko nižja (14 do 15 %), v letu 2020, ko ni bilo »gneče«, je bila celo 17,01 % in je to dober pokazatelj, kolikšen delež prometa bi uporabljal nivo letenja FL370.

Letalski promet v zračnem prostoru Republike Slovenije je razdeljen:

Nad FL280 85,48 % (2020 83,84 %; 2019 84,04 %; 2018 81,61 %; 2017 80,39 %)

Pod FL280 14,52 % (2020 16,16 %; 2019 15,95 %; 2018 18,39 %; 2017 19,61 %).

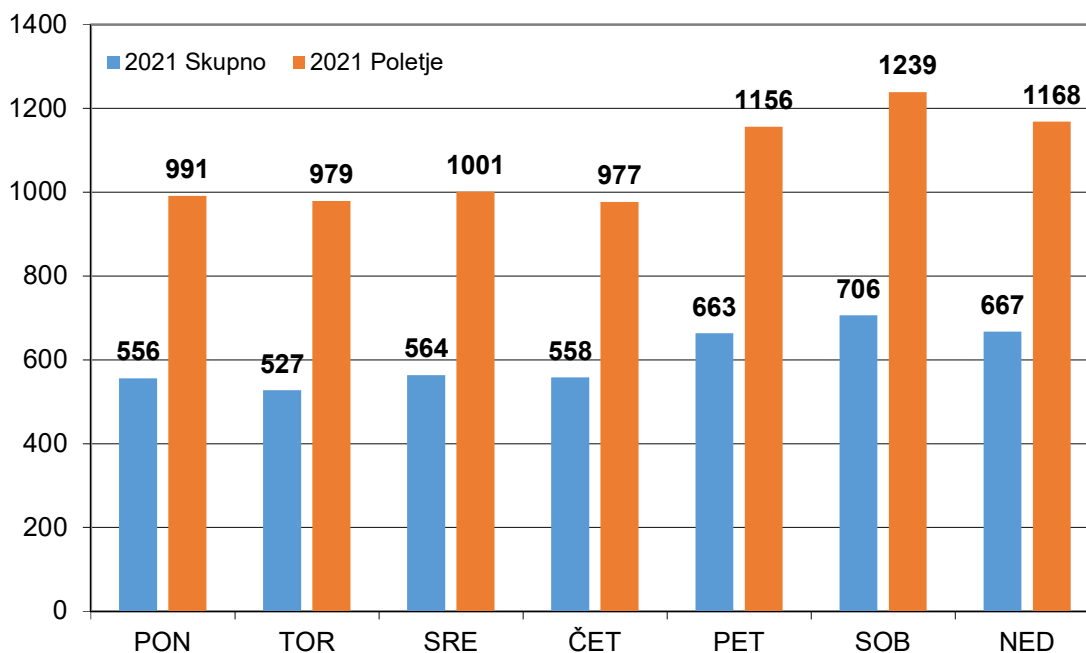
Primerjava s prejšnjimi leti kaže, da je padec prometa bolj izrazit v spodnjem segmentu zračnega prostora.

**Prikaz 23: Promet po nivojih leta v sektorju Dolsko v letu 2021**

Vir: družba 2022

**Struktura prometa po dnevih**

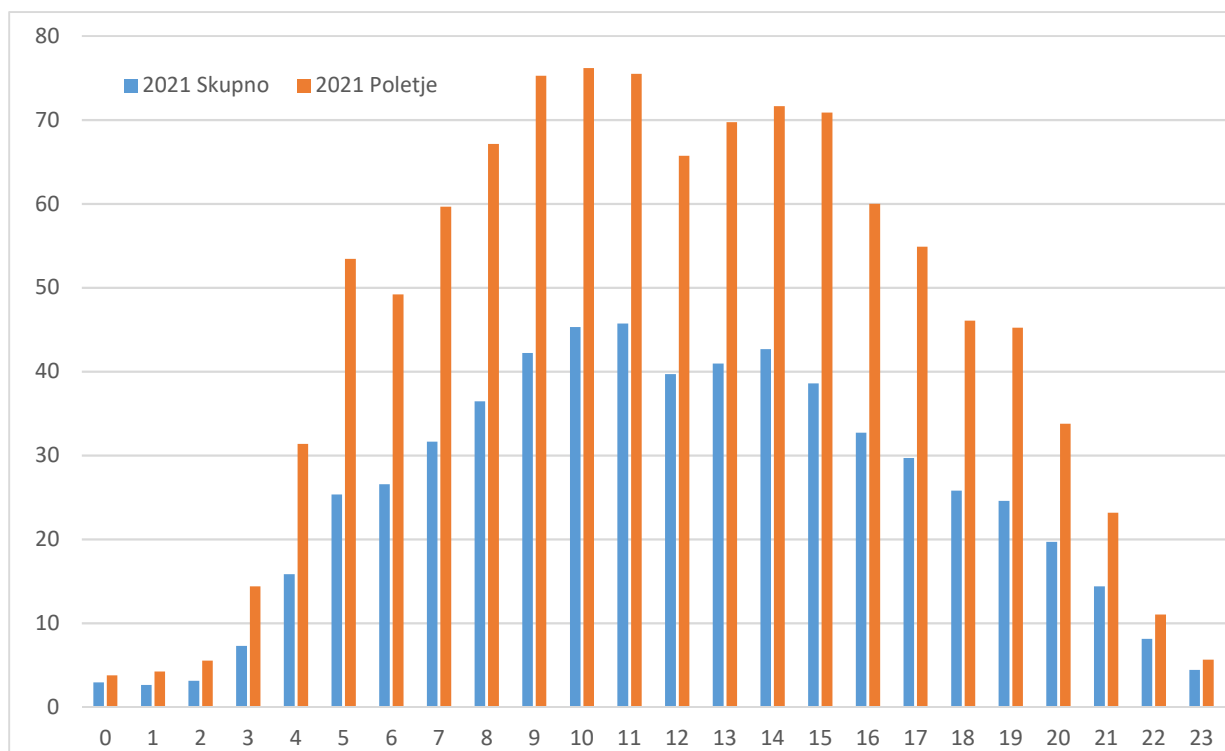
V sektorju Dolsko so IFR leti razporejeni po dnevih kot v prikazu 24. Z modrimi stolpci je prikazano povprečno število letov v celotnem letu 2021. Oranžni stolpec prikazuje razporeditev IFR-letov v sektorju Dolsko po dnevih v poletni sezoni (1. julij – 15. september), povprečje 11 tednov, najmanj 798 IFR-letov dnevno in največ 1344 letov dnevno, ko je bil vpliv pandemije COVID-19 dejansko najmanjši.

**Prikaz 24: Povprečno število IFR-letov v sektorju Dolsko po dnevih v tednu (poletna sezona in celoletno)**

Vir: družba 2022

**Povprečno število IFR-letov v sektorju Dolsko po urah dneva**

Gledano po urah je bil promet v letu 2021 razporejen, kot je prikazano s spodnjim grafom (modri stolpci v prikazu 25). Potrebno je upoštevati, da je to povprečje in se vzorec razlikuje med dnevi v tednu, tudi spreminjanje lokalnega časa (marec – oktober), po katerem se odpirajo letališča in potujejo potniki, vplivajo na celoletno sliko.

**Prikaz 25: Promet po urah (UTC)**

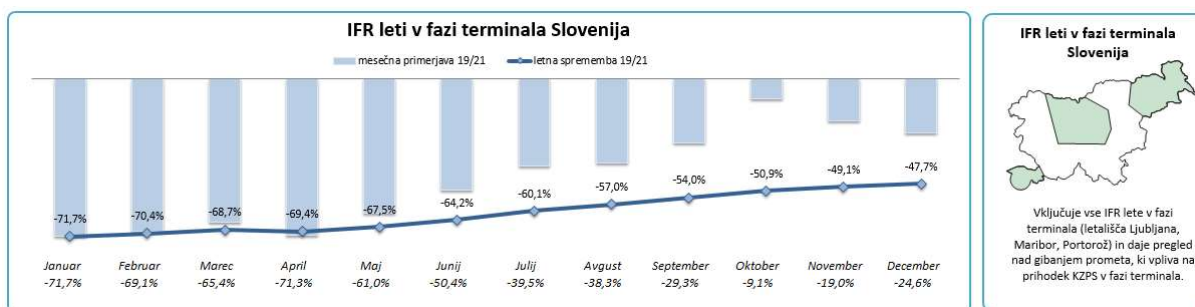
Vir: družba 2022

Gledano po urah je promet v poletni sezoni razporejen, kot je prikazano z oranžnimi stolpci na prikazu 25. Na grafu je prikazano urno povprečje in ne skupno število operacij. Zaradi vpliva pandemije COVID-19 na letalski promet je prikaz zgolj informativen in na njegovi osnovi ni mogoče sklepati o tendencah prometa.

#### 4.2.2 Promet v fazi terminala

V fazi terminala je v letu 2021 pod vplivom pandemije COVID-19 in s prenehanjem delovanja slovenskega prevoznika Adrie Airways, d. o. o., v letu 2019, število IFR-letov drastično upadlo, kar je vidno na spodnjem prikazu.

Prikaz 26: IFR-leti v fazi terminala



Vir: Eurocontrol (STATFOR), družba 2022

V spodnji tabeli je predstavljeno gibanje števila IFR-letov v fazi terminala v obdobju 2011 – 2021.

Tabela 19: Število IFR-letov v fazi terminala v obdobju 2011 – 2021

Leto	Število IFR-letov v fazi terminala	Stopnja rasti (v odstotkih)
2011	34.733	-5,0 %
2012	31.129	-10,4 %
2013	29.349	-5,7 %
2014	28.270	-3,7 %
2015	30.167	+6,7 %
2016	29.701	-1,5 %
2017	33.159	+11,6 %
2018	34.750	4,8 %
2019	31.274	-10,0 %
2020	12.612	-59,7 %
2021	16.345	+29,6 %

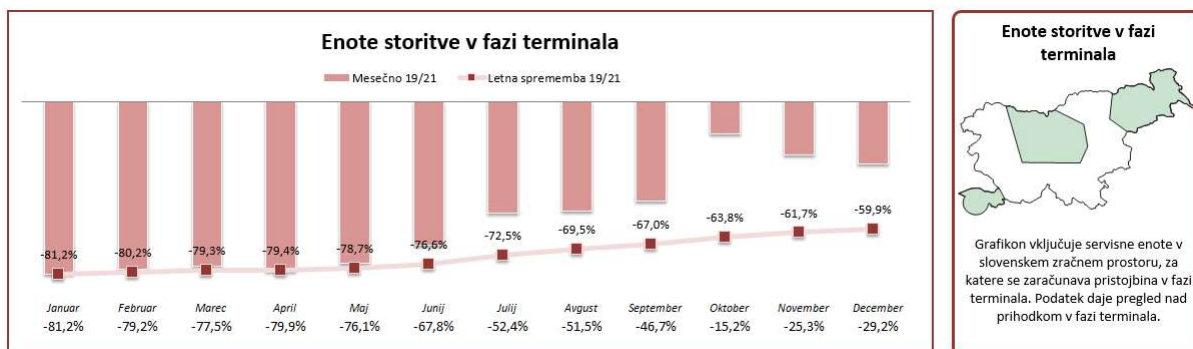
Osnovni podatki o prometu, pridobljeni od posameznih letaliških kontrol zračnega prometa, so zbrani v tabeli 20.

Tabela 20: Podatki o prometu za posamezne letališke kontrole zračnega prometa (LKZP)

	LKZP Portorož	LKZP Maribor	LKZP Brnik	LKZP Cerklje ob Krki
Število operacij IFR leta 2021	2.377	2.880	13.194	321
Povprečno dnevno število operacij IFR	6,5	7,9	36,1	2,3
Največje dnevno število operacij IFR	25	38	87	16
Število VFR leta 2021	13.220	27.881	11.243	6.050
Povprečno dnevno število operacij VFR	36,2	76,4	30,9	25,8
Največje dnevno število operacij VFR	151	262	118	122

Število enot storitve v fazi terminala je leta 2021 v primerjavi z letom 2020 zraslo za 29,2 %, kar še vedno predstavlja za 59,9 % nižje število enot storitev kot v letu 2019. Število enot storitve v fazi terminala je seveda zelo odvisno od števila IFR-letov v fazi terminala. V prikazu in tabeli v nadaljevanju je predstavljeno gibanje števila enot storitve v fazi terminala v obdobju 2011 – 2021.

**Prikaz 27: Enote storitve v fazi terminala**



Vir: Eurocontrol (CRCO), družba 2022

**Tabela 21: Število enot storitve v fazi terminala v obdobju 2011 – 2021**

Leto	Število enot storitve v fazi terminala	Stopnja rasti (v odstotkih)
2011	12.555	+0,3 %
2012	11.198	-10,8 %
2013	11.354	+1,4 %
2014	11.162	-1,7 %
2015	12.031	+7,8 %
2016	11.625	-3,4 %
2017	13.058	+12,3 %
2018	13.965	+6,9 %
2019	12.601	-9,7 %
2020	3.910	-69,0 %
2021	5.052	+29,2 %

**4.2.3 Povzetek analize zračnega prometa**

**Število IFR-letov**

Letalski promet si je po strmem padcu števila IFR-letov leta 2009, ki je bil posledica splošne gospodarske krize, v Republiki Sloveniji leta 2010 bistveno hitreje opomogel (2010/2009: +4,8 %) kot v EU-27 (2010/2009: 0,2 %) in je bil v Republiki Sloveniji celo višji kot leta 2008 (2010/2008: +0,4 %), kar pa ne velja za EU-27 (2010/2008: -7 %). Leta 2011 je bila v EU-27 nadaljnja 2,6-odstotna rast, medtem ko je bila v Republiki Sloveniji rast 7,5-odstotna. Leta 2012 je bila rast 1,8-odstotna v fazi preleta v sektorju Dolsko, medtem ko je v sektorju Mura promet v fazi preleta upadel za 9 %. V fazi terminala je bil padec še občutnejši, saj je promet upadel za 10,4 %. V letu 2013 je promet v vseh sektorjih in fazah leta upadel. Število IFR-letov v Republiki Sloveniji je v letu 2013 upadlo za 4,8 %, medtem ko je v EU-28 ugotovljen manjši padec, in sicer za 1,7 % IFR-letov. Leta 2014 smo znova dočakali porast skoraj vsega prometa. Število IFR-letov je v Republiki Sloveniji naraslo za 5,8 %, v EU-28 pa za 1,9 %. V letu 2015 je število IFR-letov v Republiki Sloveniji malce upadlo, namreč za 0,2 %, v EU-28 pa znova naraslo, za 1,6 %. Leta 2016 se je število IFR-letov v Republiki Sloveniji dvignilo za 1,7 %, v EU-28 pa za 3,1 %. Leto 2017 pa prinaša izrazit skok prometa za +9,3 %, v EU-28 pa 3,8 %. V letu 2018 se je v Republiki Sloveniji nadaljevala rast prometa za 9,7 %, medtem ko je znašala stopnja rasti na ravni EU-28 3,9 %. V letu 2019 v Republiki Sloveniji beležimo rast IFR prometa za 8,6 %, v EU-28 pa le za 1,2 %.

V zračnem prostoru, v katerem storitev izvaja družba (sektor Dolsko v fazi preleta in trije terminali v fazi terminala), je promet v letu 2019 glede na prejšnje leto narasel za 7,2 %. Navedeno gibanje prometa velja kot povprečje obeh faz letov (preletna in terminalna). Sicer je promet v celotnem zračnem prostoru Republike Slovenije v fazi preleta narasel za 10,3 %, v sektorju Dolsko za 9,2 % in v sektorju Mura za 13,6 %.

V letu 2020 je zračni promet upadel v vseh segmentih zaradi posledic pandemije COVID-19. Skupni IFR promet je upadel za 57,5 %, v sektorju Dolsko za 57,7 % in v Mura sektorju za 57,0 %. V kolikor primerjamo IFR lete v fazi preleta, je upad 57,4 %, v terminalu pa 59,7 %. Za primerjavo je število IFR letov v EU-28 v letu 2020 upadlo za 56,4 %.



V letu 2021 je zračni promet rasel v vseh segmentih v primerjavi z letom 2020, skupni IFR promet za +42,8 %, v sektorju Dolsko za +47 % in v Mura sektorju +28,5 %. V kolikor ga primerjamo z letom 2019, se je IFR promet znižal za 39,3 %, v sektorju Dolsko -36,8 % in v sektorju Mura -44,8 %. Za primerjavo je število IFR letov v Evropi v letu 2021 upadlo za 44 % glede na leto 2019.

#### Število enot storitve (»service units«)

Število enot storitve v fazi preleta je po trendu sledilo gibanju prometa (2021/2020: +40,1 %). Število enot storitve v fazi terminala se je leta 2021 v primerjavi z letom 2020 zvišalo za 29,2 %.

#### 4.3 ANALIZA REGULACIJ IN ZAMUD LETA 2021

V letu 2021 Center območne kontrole zračnega prometa Ljubljana (ACC Ljubljana) ni imel regulacij. Objavljene sektorske konfiguracije in načrtovanje operativnega osebja so bili optimalni.

## 5 INVESTICIJE

Družba z vlaganji v sodobno opremo in tehnologijo na področju ATM sistemov in infrastrukture za izvajanje storitev upravljanja zračnega prometa (ATM) / navigacijskih služb zračnega prometa (ANS) skladno s poslovnimi načrti sledi strategiji razvoja skladno z evropskimi predpisi, ki opredeljujejo zahteve glede nadaljnjega tehnološkega razvoja (European ATM Master plan, SESAR). Predhodno navedenim zavezam pri izvajanju investicij je družba sledila tudi v letu 2021, upoštevajoč revidiran načrt investicij kot posledico negativnega vpliva pandemije COVID-19 na poslovanje družbe in njen finančni položaj.

Družba je v letu 2021 začela z aktivnostmi za nadaljevanje projekta razširitve sistema multilateracije WAM na vzhodni del Slovenije. Implementacija MAM (Maister Multilateration) sistema sledi cilju strategije družbe uvajanja novih tehnologij na področju nadzornih sistemov. Z implementacijo MAM sistema želi družba izboljšati detekcijo zrakoplovov na področju vzhodnega dela Slovenije in zagotoviti dodatno (dvojno) sekundarno pokrivanje omenjenega področja. Projekt je bil začel kot projekt »Slovenia Wide Area Multilateration System« (SLOWAM) s postavitvijo sprejemnih oz. sprejemno-oddajnih anten sistema na devetnajst (19) lokacij po vsej Republiki Sloveniji in predan v operativno uporabo konec marca 2019. MAM bo vzporedni sistem detekcije zrakoplovov, s katerem želi družba zagotavljati neodvisno detekcijo zrakoplovov. Majhni lokalno razporejeni sprejemniki bodo omogočali zaznavanje nižje letečih zrakoplovov oziroma njihovo detekcijo na področjih, ki jo obstoječi radarski sistemi zaradi svojih lokacij ne morejo zagotoviti, oziroma bo zagotovil dodatno dvojno pokrivanje prostora, ki ga sedaj zagotavlja SLOWAM. MAM sistem med drugim ustrezno zmanjšuje frekvenčno prezasedenost spektra, kar je tudi priporočilo organizacije Eurocontrol. V letu 2021 so bile pripravljene tehnične zahteve za implementacijo sistema.

Družba je v letu 2021 z Ministrstvom za obrambo sklenila dolgoročno pogodbo o najemu radarskega položaja na Ljubljanskem vrhu nad Vrhniko, na katerem ima družba postavljen MODE-S radarski sistem. Skladno z omenjeno pogodbo je družba obnovila električno instalacijo in si zagotovila neodvisen rezervni, kakor tudi neprekinjeni sistem električnega napajanja ter izvedla gradbeno sanacijo radarske ploščadi pred zatekanjem meteorne vode v objekt.

V letu 2021 se je začel glavni del projekta za nabavo in implementacijo VHF sistemov na letališčih Portorož in Maribor ter na lokaciji Janče. Na podlagi javnega razpisa je bil izbran dobavitelj. Potek projekta je zaznamovala COVID-19 kriza, dobava opreme je kasnila zaradi pomanjkanja določenih elektronskih komponent, vendar večje zamude pri realizaciji projekta ne bo, novi VHF sistemi bodo postali operativni spomladi 2022.

Nadaljeval se je projekt vzpostavitve lastnih MW povezav (MicroWave – mikrovalovne povezave), s katerim bo družba povečala redundanco v govorni komunikaciji A/G in zmanjšala odvisnost od ponudnikov telekomunikacijskih storitev. Zaradi vpliva COVID-19 krize je bil koncept izvedbe poenostavljen, tako da je projekt tik pred zaključkom.

V letu 2020 je bila nabavljena strojna oprema – strežniki, s katerimi se bo nadomestilo večino trenutne strojne opreme na operativnih sistemih. Za ta namen se je začelo s pripravo dokumentacije in testiranjem opreme v »OFFLINE« okolju. Menjava strežnikov v operativnem okolju se je pričela v drugi polovici 2021 in se bo nadaljevala še v letu 2022. Družba je izvedla tudi menjavo mrežne opreme (stikala in usmerjevalniki). Začele so se tudi priprave na zamenjavo strojne in programske opreme za sistem ATIS, izvedba pa je načrtovana za drugo polovico leta 2022. V pripravi je projekt zamenjave DME MB in DME ILB ter analize za postavitev novih DME za pokrivanje zračnega prostora z DME/DME. Uspešno so bile izvedene tudi nadgradnje sistema FDPS.

Družba je tudi v letu 2021 z izbranim izvajalcem razvila novo aplikacijo eARO 2.0 in jo uspešno vključila v operativno delovanje službe ARO. Predstavniki družbe so sodelovali predvsem v smislu strokovnega poznavanja področja in zahtev.

Družba je v sektorju SLI pričela z aktivnostmi priprave tehničnih specifikacij za potrebe nadgradnje AFTN/AMHS sistema in ADMT (AIM Portal).

Za namen snemanja in ponovnega predvajanja radarskih podatkov se v družbi trenutno uporablja produkt "RRR - Comsoft". Ta produkt omogoča funkcije, ki so potrebne za zakonsko predvideno hrambo radarskih podatkov in tudi za tehnično analizo sistemov, povezanih z obdelavo radarskih podatkov. Zaradi starosti omenjenega sistema se je v letu 2021 pričela implementacija novega sistema (VCR) lastnega razvoja, ki bo nadomestil obstoječi sistem, hkrati pa bo odpravil bistvene omejitve trenutnega sistema in omogočil

nemoteno snemanje radarskih podatkov tudi v naslednjih letih. Zaključek projekta je načrtovan za prvo polovico leta 2022.

V družbi trenutno kot glavni »tracker« uporabljamo ARTAS (verzija 8B4), kot »fallback tracker« pa Comsoft RPX. Tracker RPX se uporablja že od leta 2005. V tem času je družba odkupila izvorno kodo in opravila nekaj nadgradenj (npr. MODE-S). S prihodom novih radarskih tehnologij (WAM, ADS-B) pa se je izkazalo, da v prihodnosti enostavna nadgradnja trackerja RPX ne bo več mogoča. Ker pa je nakup »trackerja« znatna investicija, smo se v družbi odločili RPX tracker nadomestiti z dodatno implementacijo najnovejše verzije ARTAS-a.

Junija 2021 je bila izvedena implementacija meteorološkega informacijskega sistema za letališke kontrole zračnega prometa – TWR QAM, s katerim se prikazujejo podatki, posredovani iz meteorološke (METEO) službe Agencije Republike Slovenije za okolje na posameznih letaliških kontrolnih stolpih na delovnih pozicijah kontrolorjev zračnega prometa.

V preteklih letih je družba začela aktivno delovati na področju pridobivanja evropskih sredstev, s katerimi si zagotavlja dodatne vire financiranja za vlaganja v nove sisteme in naprave, potrebne za zagotavljanje ustrezne tehnološke opremljenosti, skladnosti z zahtevami merodajnega pravnega okvira Evropske unije, doseganja zahtevanih ravni varnosti in operativnih zmogljivosti ter ohranjanja konkurenčnosti njenih storitev. Med pomembne dosežke družbe tako štejemo uspešno pridobitev evropskih finančnih sredstev za sedem projektov, od katerih je šest že zaključenih. V teku je tako samo še projekt »SWIM Common PKI and policies & procedures for establishing a trust framework«, katerega namen je določiti vlogo, politiko in postopke potrebne pri kreiranju, upravljanju, distribuciji, uporabi, hrambi in preklicu digitalnih potrdil in upravljanju ključev za kriptiranje. Družba pri tem projektu sodeluje kot projektni partner, koordinator pa je Eurocontrol. Pet projektov je pridobilo 50-odstotno sofinanciranje evropskih sredstev iz programa »Connect Europe Facilities – CEF«, dva pa sta pridobila 43-odstotno sofinanciranje.

Družba je nadaljevala tudi z izvajanjem projekta »ATM Data as a Service – Cluster Deployment« (ADaaS2)«, čigar implementacija predstavlja ključni element v umeščenosti družbe v evropskem prostoru. Gre za projekt, ki je na pragu razvoja prototipa operativnega sistema, s katerim si lahko družba v prihodnje zagotovi konkurenčno prednost in možnost dodatne tržno usmerjene dejavnosti zagotavljanja operativnih storitev za druge izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa. Ciljni scenarij ima tako za posledico dva izvajalca zagotavljanja ATM podatkov (ATM Data Service Providers (ADSPs)) za potrebe vsaj dveh operativnih enot služb zračnega prometa (Air Traffic Service Units (ATSUs)) za začetno skupino ADaaS. To bo prva operativna uporaba koncepta v Evropi med različnimi dislociranimi civilnimi izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa. Trajanje projekta je predvideno do 31. 12. 2023.

Družba je zaključila projekt, katerega cilj je bil zagotoviti neodvisno elektroenergetsko napajanje vseh uporabnikov znotraj družbe, vključno z letališkim kontrolnim stolpom in napravami na območju Letališča Edvarda Rusjana Maribor. Z neodvisno in neposredno priključitvijo družbe na distributerja električne energije je namreč družba zagotovila elektroenergetsko neodvisnost od ostalih uporabnikov na letališču Edvarda Rusjana Maribor. Pomladi 2021 je bil uspešno nadgrajen sistem napajanja kritičnih porabnikov Tier IV PS, tako da so sedaj srednje napetostna stikala v obeh transformatorskih postajah daljinsko upravljana iz distribucijskega dispečerskega mesta distributerja Elektro Gorenjska. Z nadgradnjo se je zvišala stopnja varnosti pri delu in s tem tudi razpoložljivost oz. zanesljivost napajanja. Meseca junija je bil prvič po začetku obratovanja opravljen t. i. »power stres test« napajanja kritičnih električnih porabnikov iz vseh razpoložljivih napajalnih virov. Postopki so vključevali tehnične, postopkovne in organizacijske vidike za primer hujše odpovedi napajalnih gradnikov ali havarije v obeh transformatorskih postajah v objektu ATCC. Analiza je pokazala, da je razpoložljivost napajalnega sistema na visoki ravni, tako na tehnični ravni kot na ravni usposobljenosti za hitro odpravo degradacij.

Tehnični sistem varovanja je bil nadgrajen s posameznimi rešitvami za učinkovitejše delovanje sistema in lažje prepoznavanje potencialnih odstopanj od reda na varovanem območju ali drugih škodnih dogodkov. V letu 2021 so bile, glede na zmožnosti, primarno predvidene investicije v posodobitve strojne in programske opreme tehničnega sistema varovanja, predvsem v centralni oz. strežniški del sistema in nadgradnja programske opreme t. i. »offline« komponent sistema pristopne kontrole. V sklopu zagotavljanja neprekinjenega delovanja je vzpostavljena polno delujoča kopija sistema na DRC lokaciji, ki se bo nadaljevala v letu 2022. Predvideva se nadaljnje opremljanje dislociranih objektov, uvrščenih v kritično infrastrukturo, s tehničnim varovanjem, vključno z javljanjem požara in sodelovanje z Oddelkom za informatiko pri vzpostavitvi RF brezžičnega kroga, ki omogoča povezljivost sistema na dislocirani lokaciji s centralno lokacijo, za izvedbo katerega je bila konec leta sklenjena pogodba, izvedba pa se nadaljuje v letu 2022.

Poleg omenjenih večjih investicij je družba v letu 2021 izvedla načrtovana nujna investicijska in vzdrževalna dela na infrastrukturi, objektih in opremi v lasti družbe z namenom ohranitve oziroma posodobitve funkcionalnosti objektov in z objekti povezanih naprav. Na tem področju so bila med drugim izvedena tudi načrtovana investicijska in vzdrževalna dela na objektih letaliških kontrol zračnega prometa, zlasti letališkem stolpu Brnik v skladu s potrjenim Načrtom investicijskega vzdrževanja kontrolnega stolpa Brnik (zamenjava dvigala, sanacija terase in vetrolova zaradi zamakanja vode, ureditev samostojnega sistema ogrevanja). Na področju požarne varnosti sta bili realizirani načrtovani investiciji na lokaciji letališkega kontrolnega stolpa Brnik. Posodobljen je bil sistem javljanja požara ter prenovljena varnostna razsvetljava. Ob tem je družba vzpostavila sistem daljinskega nadzora nad delovanjem varnostne razsvetljave na lokacijah Brnik, Maribor in Portorož. Poleg omenjenega so bila izvedena tudi manjša vzdrževalna dela na objektih letaliških kontrol Maribor in Portorož. Ker gre za objekte v lasti Republike Slovenije so bila dela izvedena na podlagi soglasja upravljavca objekta, tj. Ministrstva za infrastrukturo.

## 6 UPRAVLJANJE TVEGANJ

Dejavnost vodenja in kontrole zračnega prometa je zelo specifična in zahtevna, hkrati pa je izpostavljena številnim splošnim in posebnim tveganjem. Družba se zaveda pomena ustreznega sistema upravljanja tveganj, ki mora zagotavljati prepoznavanje in ocenjevanje, ustrezno spremljanje in vodenje pomembnih tveganj za stabilnost poslovanja in rezultatov.

Družba je upoštevala njeno dejavnost eden od ključnih dejavnikov varnosti v letalstvu in predstavlja element kritične infrastrukture države v skladu z Zakonom o kritični infrastrukturi. Kot taka je zavezanica za obvezno organiziranje službe varovanja, obrambno načrtovanje in neločljiv element civilnega letalstva; dolžna je zagotavljati varovanje civilnega letalstva pred dejanji nezakonitega vmešavanja v tehnologijo dela navigacijskih služb zračnega prometa ter ustrezno raven varnosti družbe in njenih procesov. Družba je na podlagi Zakona o informacijski varnosti in odločitve Vlade Republike Slovenije tudi določena kot izvajalec bistvenih storitev.

Predhodno omenjena predpisa v svojem bistvu od družbe zahtevata izpolnjevanje pogojev za zagotavljanje neprekinjenega delovanja družbe oziroma njenih bistvenih storitev. Ključni pogoj za doseg neprekinjenega delovanja je identifikacija virov tveganja oziroma groženj, ki s svojo manifestacijo lahko predstavljajo vzrok za prekinitve izvajanja storitev; posledično se zahteve obeh zakonov in njihovih podrejenih podzakonskih aktov nanašajo tudi na strukturirano obravnavo in vrednotenje tveganj. Iz Zakona o kritični infrastrukturi izhaja, da je družba, skladno z 12. členom zakona dolžna pripraviti oceno tveganj za delovanje kritične infrastrukture. Ocena mora biti pripravljena skladno z Navodilom za ocenjevanje tveganj za delovanje kritične infrastrukture (Uradni list RS, št. 7/19) in pridobljenimi strokovnimi usmeritvami nosilca sektorja (INTERNO), ki jih je družba pridobila od Ministrstva za infrastrukturo. Hkrati iz 11. člena Zakona o informacijski varnosti izhajajo zahteve, da izvajalci bistvenih storitev izvedejo analizo, oceno in vrednotenje tveganj ter na tej osnovi pripravijo in izvedejo potrebne ukrepe za obvladovanje tveganj glede varnosti omrežij in informacijskih sistemov, ki jih uporabljajo pri bistvenih storitvah. Analiza tveganj mora biti skladna z zahtevami Pravidnika o varnostni dokumentaciji in varnostnih ukrepih izvajalca bistvenih storitev (Uradni list RS, št. 32/19 in 95/21 – ZInfV-A).

Po vsebinskih zahtevah oba zakona zahtevata pripravo ustrezne ocene tveganj, ki vsebuje vsaj analizo in vrednotenje virov tveganj / groženj, prepozna možne ranljivosti sredstev družbe, izvede oceno tveganj ter določi oceno sprejemljive ravni tveganja glede na vrednotenje ugotovljenih tveganj. Obe oceni se med seboj dopolnjujeta in skupaj še z drugimi ocenami tveganj (npr. na finančnem področju) predstavljata izhodišče za oblikovanje ukrepov za varnost in zaščito družbe ter posledično zagotavljanje neprekinjenega delovanja oziroma poslovanja družbe.

Družba redno posodablja Oceno tveganj za delovanje kritične infrastrukture ter je v letu 2020 pridobila soglasje nosilca sektorja kritične infrastrukture. Prav tako ima družba pripravljeno Oceno tveganj na področju varnosti oziroma zaščite informacijskih sistemov, ki jo redno posodablja oziroma prilagaja glede na spremenjene varnostne razmere. Bistvo ocene tveganj na področju informacijske varnosti je prepoznavanje možnih groženj za izgubo celovitosti, razpoložljivosti in zaupnosti sredstev, s katerimi družba opravlja svojo dejavnost.

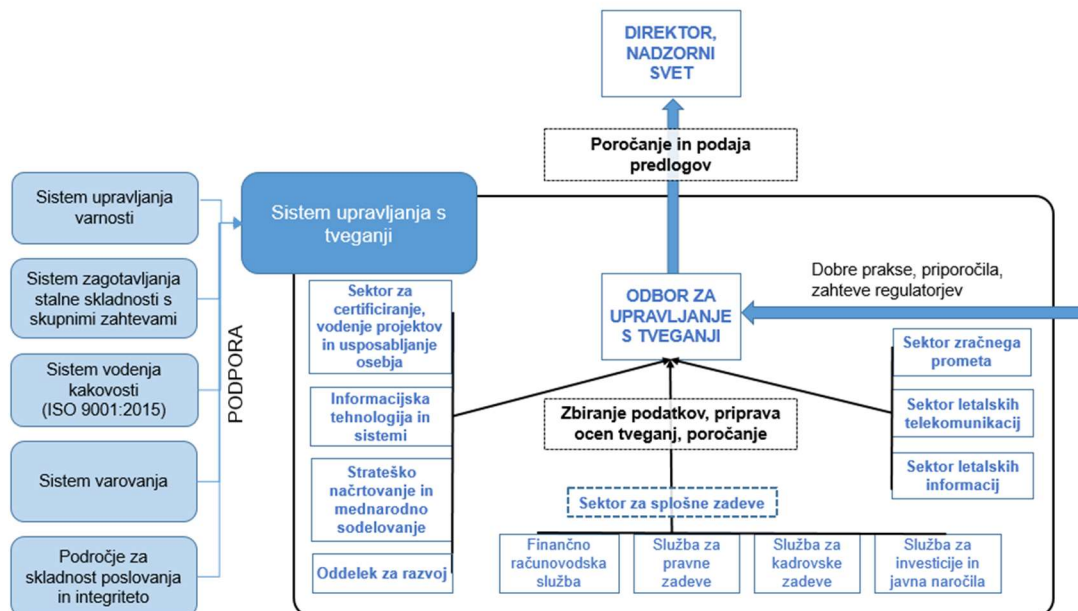
Na ravni Evropske unije se sprejema nova CER (Critical Entities Resilience) direktiva (direktiva o odpornosti kritičnih entitet – kritične infrastrukture), na podlagi katere bo morala vsaka država sprejeti nacionalno strategijo za zagotavljanje odpornosti kritičnih subjektov, za katere bo veljala obveznost za povečanje njihove odpornosti na tveganja, vključno z ocenami tveganj na ravni posameznega subjekta, sprejetjem tehničnih in organizacijskih ukrepov ter obveščanjem o incidentih, pri čemer se incidenti ne nanašajo samo na "IT / kibernetike" incidente ampak na vsak dogodek, ki lahko pomeni prekinitve delovanja subjekta oziroma družbe, posledično bo morala družba ustrezno modificirati sistem upravljanja tveganj.

Sistem upravljanja tveganj v družbi je v povezavi z njeno dejavnostjo učinkovito podprt s sistemom upravljanja varnosti, sistemom zagotavljanja stalne skladnosti s skupnimi zahtevami za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, določenih z Izvedbeno uredbo Komisije 2017/373/EU, s sistemom vodenja kakovosti po mednarodnem standardu ISO 9001:2015 ter smernicami standarda ISO 31000:2018 in sistemom varovanja. Sistem je dodatno podprt še s funkcijo pooblaščenca za skladnost poslovanja in integriteto.

Zaradi dejstva, da je varno izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa za varnost zračnega prometa prioriteta družbe, je upravljanje varnostnih tveganj zagotovljeno z učinkovitim izvajanjem aktivnosti v

sklopu sistema upravljanja varnosti. Pomembno je, da družba vzdržuje ustrezen pregled nad tveganji in zagotavlja ustrezne mehanizme za njihovo obvladovanje. S tem namenom je bila oblikovana delovna skupina (odbor) za upravljanje in nadzor nad upravljanjem tveganj in imenovan koordinatorski področja upravljanja tveganj, ki vodi omenjeni odbor. Umestitev, vloga in razmerja sistema upravljanja tveganj glede na druge organizacijske enote v družbi je povzeta v prikazu.

**Prikaz 28: Sistem upravljanja s tveganji**



Družba uporablja kvantitativni pristop k vrednotenju tveganj, tj. tveganja so ovrednotena z vidika učinka na denarni tok, poslovni izid oziroma izkaz finančnega položaja družbe. Tveganja se ovrednotijo tako prek individualnega učinka na denarni tok, poslovni izid ali izkaz finančnega položaja, kot tudi prek mejnega doprinosa k celotnemu tveganju – pri tem pa so upoštevane tudi morebitne soodvisnosti in povezave med posameznimi dejavniki tveganja.

Na sliko tveganosti družbe pomembno vplivajo enotna pravila Evropske unije, ki določajo način oblikovanja nacionalnih stroškovnih baz in s tem cen na enoto storitev (t. i. »unit rate« oz. pristojbin) ter mehanizem za delitev tveganja, povezanega s prometom, inflacijo in investicijami, t. i. usklajevalni mehanizem. Družba tveganja kvantificira predvsem z vidika možnih negativnih učinkov na denarni tok, saj so slednji zaradi posebnega usklajevalnega mehanizma večji kot dolgoročnejsi kapitalski učinki tveganj.

Družba je identificirala ključne vrste tveganj, katerim je izpostavljena in mehanizme ter ukrepe za njihovo obvladovanje. Družba v okviru vzpostavljenega sistema za upravljanje s tveganji nadaljuje s sistematičnim in neprekinjenim procesom ugotavljanja, spremljanja, merjenja oz. ocenjevanja in obvladovanja tveganj v zvezi s poslovanjem družbe ter poročanjem o upravljanju s tveganji.

Podrobneje so posamezna tveganja opisana v nadaljevanju, vključno s poročilom o ključnih tveganjih in njihovim vplivom na poslovanje družbe v letu 2021.

## 6.1 STRATEŠKA TVEGANJA

Pri opredelitvi strateških tveganj mora družba upoštevati svojo opredeljeno strategijo in tveganja, ki izhajajo iz uresničevanja izbrane strategije. Dejavnost vodenja in kontrole zračnega prometa je strateškega pomena tudi za državo, zato je razvoj novih tehničnih sistemov, infrastrukture ter tehnoloških rešitev in operativne izvedbe vodenja in kontrole zračnega prometa strateško pomemben tudi za razvoj širše družbe. Družba je močno vpeta v mednarodno okolje globalnega zračnega prometa, zato je regionalno povezovanje na vseh področjih ključnega pomena, hkrati pa je zaradi mednarodne vpetosti pomembno spoštovanje mednarodnih pogodb in mednarodnih standardov računovodskega poročanja.



Najpomembnejša tveganja, ki izhajajo iz opredeljene strategije in poslovanja družbe, so opisana v nadaljevanju.

Regulatorno tveganje – mehanizem delitve tveganja, povezanega s prometom in inflacijo (usklajevalni mehanizem): na sliko tveganosti družbe pomembno vpliva tveganje, ki je povezano z določbami Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 390/2013 z dne 3. maja 2013 o določitvi načrta izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja (UL L št. 128, z dne 9. 5. 2013, str. 1) (v nadaljevanju: Izvedbena uredba Komisije 390/2013/EU) in Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 391/2013 z dne 3. maja 2013 o določitvi skupne ureditve pristojbin za navigacijske službe zračnega prometa (UL L št. 128, z dne 9. 5. 2013, str. 31) (v nadaljevanju: Izvedbena uredba Komisije 391/2013/EU) (relevantni le z vidika učinkov usklajevalnega mehanizma iz drugega referenčnega obdobja, ki vplivajo na ceno v 2020 in 2021) ter Izvedbene uredbe Komisije 317/2019/EU (relevantna za tretje referenčno obdobje 2020 – 2024), ki določajo način oblikovanja nacionalnih stroškovnih baz in s tem cen na enoto storitev (t. i. »unit rate«) ter mehanizem za delitev tveganja, povezanega s prometom in inflacijo oziroma v tretjem referenčnem obdobju tudi tveganja iz naslova investicij. Zaradi negativnega vpliva pandemije COVID-19 na letalstvo pa je z vidika vpliva na usklajevalni mehanizem za tretje in četrto referenčno obdobje spremljanja vseevropskih ciljev uspešnosti pomemben tudi začasno spremenjen pravni okvir, kot izhaja iz Izvedbene uredbe Komisije 2020/1627/EU o izrednih ukrepih za tretje referenčno obdobje (2020 – 2024) načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu.

Skladno z omenjenimi uredbami mora Republika Slovenija in s tem družba pri pripravi stroškovnih baz, ki predstavljajo petletno (5) napoved stroškov izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa, napovedati stroške izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa, izražene v nominalni vrednosti, vključno z načrtovanimi investicijami, napovedi prometa skladno z zadnjimi sedemletnimi napovedmi organizacije Eurocontrol in predvideno višino inflacije, kot jo napoveduje Mednarodni denarni sklad. Po zaključku posameznega leta pa je potrebno upoštevati vpliv t. i. usklajevalnega mehanizma iz naslova inflacije in delitve tveganj iz naslova prometa ter od 1. 1. 2020 naprej tudi tveganja iz naslova investicij, kot ga določa Izvedbena uredba Komisije 317/2019/EU. Ugotovljeni stroški, izraženi v nominalni vrednosti, se za vsako končano leto (n) prilagodijo na podlagi razlike med dejansko inflacijo in napovedano inflacijo za navedeno leto (n) ter vključijo kot prilagoditev za izračun cene na enoto za leto (n + 2). Podobno se v primeru odstopanja dejanskega prometa od napovedi prometa, kar privede do spremenjenega prihodka glede na predvideni prihodek, sproži mehanizem delitve tveganja iz naslova prometa, t. i. »traffic risk sharing« med izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa (družba) in uporabniki storitev (letalske družbe), ki v primeru odstopanja prometa:

- do +/-2%, celotno tveganje nosi izvajalec storitve;
- med +/-2% do +/-10%, 30 % tveganja nosi izvajalec, 70% pa uporabnik;
- nad +/-10% celotno tveganje nosi uporabnik storitev.

V najslabšem možnem scenariju tako izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa nosi tveganje iz naslova nihanja prometa do -4,4 % na leto, z negativnim vplivom na prihodke, poslovni izid in likvidnostno situacijo.

Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa je v tretjem referenčnem obdobju izpostavljen še mehanizmu tveganja, povezanega s stroški amortizacije in stroški kapitala, ki se nanaša na odstopanja dejanskih investicij od načrtovanih. Tveganje opisanega usklajevalnega mehanizma se izrazi v preveč oziroma premalo pridobljenih prihodkih (t. i. »over/under recovery«), ki jih je treba vključiti (vračati/poračunati) v izračun cene na enoto v letu (n + 2).

V primerih občutnih odstopanj pri napovedi inflacije in napovedi prometa, kot jim je bila družba priča v zadnjih letih, prihaja do neustrezno visokih dobičkov v letu (n), ki se odrazijo v izgubi v letu (n + 2). Vpliv predhodno opisanega učinka odstopanj dejanske inflacije od napovedane in delitve tveganj iz naslova prometa, v obdobju RP3 pa tudi mehanizma tveganja, povezanega z investicijami, lahko vodi v občutno nihanje prihodkov in poslovnega izida družbe ter v nerealen prikaz uspešnosti poslovanja družbe, na katerega družba nima vpliva, saj je način določitve cene in s tem prihodkov ter poslovnega izida reguliran z evropskimi predpisi.

Predhodno opisan vpliv usklajevalnega mehanizma je v drugem referenčnem obdobju (2015 – 2019) veljal za Republiko Slovenijo tako za fazo preleta kot za fazo terminala, medtem ko je v tretjem referenčnem obdobju v skladu z Uredbo o izvajanju izvedbene uredbe (EU) o določitvi načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu (Uradni list RS, št. 3/2020) faza terminala izločena iz t. i. »performančne sheme«, zato zanjo velja načelo popolnega pokrivanja stroškov oziroma t. i. »full cost recovery« režim, ob smiselni uporabi pravil faze preleta in Uredbe o terminalni pristojbini. Slednje pomeni,

da so za fazo terminala z vidika obravnave regulatornega tveganja usklajevalnega mehanizma relevantni le učinki iz let 2018 in 2019.

Medtem ko je tveganje, ki izhaja iz usklajevalnega mehanizma iz naslova inflacije, eksogeno in nanj družba nima vpliva, saj mora pri oblikovanju napovedi upoštevati mednarodne institucije, družba delitev tveganja, povezanega s prometom, obvladuje z uporabo čim bolj natančnih in realnih napovedi prometa za potrebe načrtovanja, predvsem statističnih napovedi organizacije Eurocontrol in baze podatkov družbe, rednim spremljanjem podatkov o gibanju prometa, prihodkov, stroškov in denarnih tokov ter koriščenjem kratkoročnih kreditnih linij, sklenjenih z izbranimi bankami za obdobje do enega leta. Tveganja, ki izvirajo iz vpliva usklajevalnega mehanizma iz naslova investicij, ki bodo lahko imela vpliv na poslovanje družbe v tretjem referenčnem obdobju, so povezana in obravnavana v skupini tveganj v povezavi s strateškim načrtovanjem.

Tveganja v povezavi z domačimi in tujimi predpisi: upravljanje zračnega prometa in izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa in s tem poslovanje družbe je podrejeno v prvi vrsti evropskemu področnemu pravnemu redu, pa tudi nacionalni zakonodaji. Oba komplementarna pravna reda se spreminjata z dinamiko razvoja globalnega zračnega prometa, to spreminjanje pa vpliva na poslovanje, v najbolj črnogledi negativni posledici pa celo na obstoj družbe. Neizpolnjevanje merodajne zakonodaje ima lahko za posledico izrek sankcij v inšpekcijskih in prekrškovnih postopkih. Čeprav gre za eksogeni razlog tveganja, družba z uspešnim sodelovanjem v mednarodnih in nacionalnih strokovnih telesih z znanjem lastnih strokovnjakov in s proaktivnim sistemskim pristopom k spremljanju in zagotavljanju izpolnjevanja zahtev ter notranjim procesom spremljanja skladnosti z zahtevami merodajnega pravnega reda ta tveganja v izvedljivem delu obvladuje.

Tveganja neskladnosti z internimi akti: na podlagi domačih in tujih predpisov ter internih potreb delovnih procesov družba sprejema interne akte, ki vsebujejo postopke dela in navodila ravnanja za zaposlene. Družba je med ključna tveganja uvrstila tudi tveganja neskladnosti z internimi akti, ki lahko v primeru odstopanj ali neskladij omenjenih aktov glede na veljavne in za družbo zavezujoče predpise ter v primeru nespoštovanja oz. neizvajanja internih aktov (neskladnost delovanja zaposlenih) predstavljajo tveganja, ki lahko prav tako pomembno vplivajo na izpolnjevanje predpisanih zahtev in v končni posledici lahko pomenijo izrek sankcij v inšpekcijskih in prekrškovnih postopkih. Družba tveganje obvladuje z ustreznim sistemom dostopa in seznanjanja zaposlenih z veljavnimi internimi akti družbe in njihovimi spremembami, z nadzorom in spremljanjem dela zaposlenih s strani neposredno nadrejenih, z internim sistemom odobranja relevantnih aktivnosti s strani nadrejenih, z vzpostavljenim sistemom notranjih kontrol in notranjim procesom spremljanja skladnosti z merodajnim pravnim okvirom (funkcija pooblaščenca za skladnost poslovanja in integriteto, notranje presoje po standardu ISO, notranji nadzor skladnosti v povezavi z zahtevami Izvedbene uredbe Komisije 2017/373/EU) ter ustreznim zavarovanjem poklicne letalske in splošne odgovornosti.

Tveganja v povezavi z mednarodnim povezovanjem: za uspešno delovanje in razvoj se mora družba nujno povezovati z izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa v drugih državah, nujno pa ji je v povezovanjih treba zagotoviti enakovredno vlogo. S tem v zvezi je najpomembnejše delovanje družbe v okviru funkcionalnega bloka zračnega prostora srednje Evrope in širše s ciljem doseganja ciljev evropskih predpisov o enotnem evropskem nebu (Single European Sky – SES), saj bi neizpolnjevanje teh ciljev s strani Republike Slovenije lahko imelo za posledico izrek finančnih sankcij s strani EU za Republiko Slovenijo, medtem ko evropska zakonodaja ne predvideva neposrednih sankcij za izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa. Družba je zavezana h krepitvi sodelovanja in svoje vloge s sosednjimi državami pri predvidenem preoblikovanju zračnega prostora v regiji, tako na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora FAB CE kot v sodelovanju in povezovanju z drugimi FAB-i (BALTIC FAB, DANUBE FAB, BLUE MED FAB, GATE ONE), pa tudi pri aktivnem sodelovanju z mednarodnimi organizacijami na področju civilnega letalstva (Eurocontrol, EASA, ICAO, CANSO, ECAC, ATCA).

Tveganja v povezavi s strateškim načrtovanjem: naložbe v potrebno, drago in v zahtevno tehnično opremo in tehnologijo zahtevajo dolgoročno načrtovanje, mednarodne pogodbe in sodelovanje. Družba je skladno z evropsko zakonodajo enotnega evropskega neba (SES) kot izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa zavezana pripravljati letne in petletne poslovne načrte, ki morajo izkazovati skladnost z vsakokrat veljavnim načrtom izvedbe (Performance Plan) za Republiko Slovenijo. Načrti izvedbe skladno z omenjeno zakonodajo pokrivajo petletna referenčna obdobja. Načrt izvedbe med drugim vključuje ugotovljene stroške navigacijskih služb zračnega prometa za vsako leto referenčnega obdobja in za vsako območje zaračunavanja ter predvidene naložbe, vključno s tistimi, ki so potrebne za doseganje ciljev uspešnosti, s podrobnim opisom njihove ustreznosti v zvezi z osrednjim načrtom za ATM v Evropi, strateškim načrtom omrežja in skupnimi projekti. V povezavi s strateškim načrtovanjem je družba izpostavljena tveganju, da v načrtu izvedbe ne predvidi vseh potrebnih naložb, ki izhajajo iz zavezujočih

predpisov, ki opredeljujejo zahteve glede nadaljnega tehnološkega razvoja na področju navigacijskih služb zračnega prometa, zaradi česar se ji nato stroški takih naložb ne bodo povrnili skozi ceno enote storitev.

Družba obvladuje tveganje s strateškim načrtovanjem, regionalnim sodelovanjem in povezovanjem v okviru projekta FAB CE ter z načrtovanjem investicij, skladno z evropskimi predpisi, ki opredeljujejo zahteve glede nadaljnega tehnološkega razvoja (European ATM Master plan, SESAR).

Tveganja v povezavi s pridobivanjem in lastništvom sredstev: s sprejetjem sprememb Zakona o letalstvu in Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa so bile dane pravne podlage za prenos infrastrukture v lasti države, ki jo je uporabljala družba (z izjemo letaliških kontrolnih stolpov), na družbo kot kapitalski vložek, ki je bil realiziran v decembru 2013.

Družba je aktivno sodelovala z resornim ministrstvom za sklenitev generalne pogodbe med družbo in državo za dolgoročno ureditev medsebojnih razmerij v povezavi z uporabo zemljišč, na katerih stojijo objekti, sistemi in naprave, ki so namenjeni izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa. Pogodba o ureditvi medsebojnih razmerij in ustanovitvi stavbne pravice za namen zagotavljanja navigacijskih služb zračnega prometa v Republiki Sloveniji je bila sklenjena 30. 12. 2019 za obdobje 30 let. S sklenitvijo pogodbe so tako v pretežni meri urejena tudi razmerja v povezavi z uporabo zemljišč, na katerih stojijo objekti, ter sistemi in naprave, ki so z dokapitalizacijo prešli v last družbe in so namenjeni izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa. Družbi kot izvajalcu navigacijskih služb zračnega prometa je s tem omogočeno, da skladno s predpisi Evropske unije celovito načrtuje, razvija, nabavlja in vzdržuje zmogljivosti, ki so potrebne za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, predvsem za zagotavljanje varnosti in pretočnosti zračnega prometa v slovenskem zračnem prostoru.

Pomemben element sredstev za izvajanje osnovne dejavnosti družbe so tudi letališki kontrolni stolpi, ki jih družba uporablja sicer kot nelastna sredstva. Medtem ko je družba v letu 2016 z državo kot lastnico sklenila najemno pogodbo za kontrolni stolp na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana, pa zaradi neurejenega pravnega stanja lastništva na kontrolnih stolpih na Letališču Edvarda Rusjana Maribor in Letališču Portorož ostaja neurejena podlaga za uporabo slednjih dveh kontrolnih stolpov. V postopku ureditve pravnega stanja oz. lastništva države na omenjenih kontrolnih stolpih, ki bo podlaga za sklenitev najemne pogodbe, družba aktivno sodeluje z vsemi razpoložljivi informacijami, ki jih ima.

Trg in struktura trga: sta eksogeni dejavnik, ki sproža tveganja, ki se v okviru Evropske unije, kjer se brišejo meje med državami, zlasti v zračnem prometu, izražajo v spreminjajoči se strukturi zračnega prometa. Pri tem gre za spreminjanje obsega zračnega prometa z vplivom na intenziteto obremenjenosti ključnih delovnih procesov vodenja in kontrole zračnega prometa in s kvantitativnim vplivom na servisne enote storitev služb zračnega prometa. Čeprav gre za eksogeni dejavnik in družba nima neposrednega vpliva na strukturo trga, med uporabniki storitev pa skladno z merodajnim pravnim redom ne sme razlikovati, se družba na posledična tveganja odziva v prvi vrsti z dinamičnim prilagajanjem zmogljivosti zračnega prostora v svoji domeni.

Ohranjanje in obnavljanje veljavnosti dovoljenja (certifikata) za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa: družba mora skladno s slovensko in evropsko zakonodajo izpolnjevati predpisane zahteve za izvajalce storitev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa ter ohranjati dovoljenje za izvajanje dejavnosti, ki je pogoj za opravljanje dejavnosti družbe. Gre za izrazit eksogeni vir tveganj, katerih obvladljivi del družba obvladuje s časovno progresivno sistemizirano metodologijo spremljanja in zagotavljanja skladnosti z zahtevami za izvajanje storitev upravljanja zračnega prometa (ATM) / izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa (ANS) oziroma navigacijskih služb zračnega prometa, zagotavljanjem zmogljivosti spremljanja skladnosti, proaktivnim razvojem metodologije vzročno-posledične analize za ugotavljanje razlogov potencialne pojavnosti neskladij, učinkovitim načrtovanjem in pravočasno izvedbo korektivnega ukrepanja ter z zagotavljanjem pogojev za razvoj potrebnih kompetenc za spremljanje in izkazovanje skladnosti z zahtevami.

Vseevropski cilji uspešnosti: doseganje ciljev, ki jih v načrtu izvedbe sprejme država kot zavezujoče cilje, prek katerih Republika Slovenija prispeva k doseganju vseevropskih ciljev in ciljev funkcionalnega bloka zračnega prostora FAB CE, pomembno vpliva na poslovanje družbe. Družba mora skladno z evropsko zakonodajo enotnega evropskega neba (SES) kot izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa izkazovati ustrezen prispevek k doseganju nacionalnih ciljev uspešnosti, skladno z vseevropskimi cilji uspešnosti, kot so opredeljeni v vsakokrat veljavnem nacionalnem načrtu izvedbe (Performance Plan). Odgovornost za doseganje ciljev nosi Republika Slovenija.

Tveganje družba obvladuje s skladnostjo letnih in petletnih poslovnih načrtov s sprejetim načrtom izvedbe ter z rednim četrtletnim in letnim spremljanjem uspešnosti doseganja zastavljenih ciljev na ključnih področjih uspešnosti, analiziranjem razlogov za odstopanja med rezultati in cilji, ter s poročanjem in pravočasnim ter učinkovitim sprejemanjem korektivnih ukrepov.

Zahteve sistema vodenja kakovosti po mednarodnih standardih: mednarodni standardi kakovosti pripomorejo k osredotočenosti podjetja na kakovost, kar prispeva k varčnejši in prožnejši organizaciji, ki je bolj usposobljena za osvajanje novih priložnosti na vedno bolj konkurenčnem globalnem trgu. Koristi, ki jih ima družba od izvajanja sistema vodenja kakovosti na podlagi ISO 9001:2015, so predvsem v zmožnosti za dosledno izvajanje storitev, zadovoljstvo odjemalcev, konkurenčno prednost na trgu, kar potencialno vpliva na poslovne prihodke. Družba je uvedla podrobnejše popise tveganj po področjih, pri čemer je upoštevala mednarodni standard ISO 31000:2018, ki predstavlja smernice o obvladovanju tveganj. Z vidika družbe je torej ključno tveganje in s tem največja možna izguba povezana z izgubo certifikata za izvajanje dejavnosti. Ukrepi družbe, s katerimi obvladuje tveganje v zvezi z zahtevami sistema vodenja kakovosti, so redno spremljanje in izpolnjevanje zahtev standarda, izobraževanje zaposlenih, izvajanje rednih notranjih presoj, spremljanje skladnosti s procesi in dokumentacijo ter letne zunanje presoje akreditacijske hiše.

## 6.2 FINANČNA TVEGANJA

Družba je pri svojem poslovanju v večji ali manjši meri izpostavljena vsem finančnim tveganjem:

Likvidnostno tveganje: čeprav likvidnostno tveganje ne obstaja v odsotnosti preostalih tveganj, ki lahko povzročijo padec prihodkov ali povečanje stroškov, pa so posamezne družbe na račun sezonskosti bolj izpostavljene šokom na prihodkovni ali stroškovni strani. Tako je družba zaradi sezonskega vpliva na poslovanje/dejavnost likvidnostnemu tveganju izpostavljena predvsem v zimski sezoni. Poleg omenjenega je družba, kot se je izkazalo ob pojavu COVID-19, lahko zaradi negativnega vpliva zunanjih ekstremnih dogodkov, kot so naravne katastrofe, epidemije, varnostni dogodki, pojav recesije ali drugih šokov na trgih (naftni šoki) izpostavljena večjemu tveganju denarnih tokov. Našteti dejavniki preko vpliva na padec zračnega prometa ter s tem na prihodke družbe in posledično denarni tok povečujejo izpostavljenost družbe večjemu likvidnostnemu tveganju.

Usklajevanje sredstev na aktivni strani in obveznosti na pasivni strani po različnih ročnostih je ključnega pomena za zagotavljanje trajne plačilne sposobnosti. Razpoložljivost zadostnih finančnih virov v določenem obdobju pa je ključna za zagotovitev pravočasne poravnave tekočih obveznosti. Tako nezadostni finančni viri kot tudi oportunitetne izgube presežnega denarja na bančnih računih predstavljajo t. i. likvidnostna tveganja.

Družba je tako v času pandemije COVID-19 obvladovanju likvidnostnega tveganja namenila izjemno pozornost z ustrezno ravnanjem zadolževanja, z načrtovanjem potrebnih finančnih sredstev ter s simulacijami denarnega toka vnaprej. Nad roki zapadlosti obveznosti do dobaviteljev, finančnih institucij, države in drugih ima družba zagotovljen sistemski nadzor, tako da pravočasno in redno poravnava obveznosti do upnikov. Poleg omenjenega družba likvidnostno tveganje obvladuje z rednim tedenskim in mesečnim spremljanjem podatkov o gibanju prometa, prihodkov, stroškov in denarnih tokov ter s koriščenjem kratkoročnih kreditnih linij.

Učinek likvidnostnega tveganja je ocenjen v računovodskem poročilu, v poglavju 3.2.25 Finančni instrumenti in obvladovanje finančnih tveganj.

Obrestno tveganje: družba ima najete kredite, katerih obrestna mera je vezana na Euribor. Zaradi tega je družba izpostavljena tveganju spremembe (referenčne) obrestne mere – tveganju, da v določenem časovnem obdobju pride do večjih sprememb vrednosti Euribor, kar bi za družbo pomenilo spremembe v višini plačil obresti za najete kredite. Družba za zdaj še nima sklenjene pogodbe ščitenja pred tveganjem porasta Euribora, obrestno tveganje pa vendarle obvladuje s spremljanjem obrestnih mer, s pogajanjem za doseg konkurenčnih pogojev zadolževanja s kreditnimi institucijami, z načrtovanjem potrebnih dodatnih finančnih sredstev ter kvantifikacijo tveganja z vidika učinkov na denarni tok družbe kot podlago za odločanje o ustreznem finančnem zavarovanju pred omenjenim tveganjem.

Učinek morebitnih sprememb višine variabilnih obrestnih mer je ocenjen v računovodskem poročilu, v poglavju 3.2.25 Finančni instrumenti in obvladovanje finančnih tveganj.

Tveganje neizpolnitve obveznosti nasprotne stranke (kreditno tveganje): družba ima dva glavna vira prihodkov, in sicer prihodke iz pristojbin na zračnih poteh (v fazi preleta) in prihodke iz terminalnih

pristojbin (v fazah prileta in odleta). Kreditno tveganje se pojavlja v segmentu terminalnih pristojbin, saj je za prihodke družbe iz terminalnih pristojbin značilna manjša razpršenost strank. Z vidika kreditnega tveganja je pomembno, da prihodki iz opravljenih storitev v terminalu predstavljajo manj kot 10 odstotkov vseh prihodkov od prodaje.

Za prihodke iz pristojbin družba obvladuje tveganje z vključenostjo v skupni sistem zaračunavanja opravljenih storitev in izterjave preko organizacije Eurocontrol (stroške opravljenih storitev letalskim prevoznikom zaračunava Eurocontrol, ki nato sredstva za opravljene storitve nakaže družbi). Dodatni ukrep je spremljanje poslovanja/ finančno zdravje pomembne stranke in po potrebi prilagajanje pogojev odplačevanja obveznosti. V primeru povečanega tveganja (npr. možnost stečaja) pa se družba štiti lahko z lastno kapitalsko rezervo (v tem primeru je potreba po kapitalu enaka pričakovani škodi iz naslova kreditnega tveganja), oziroma bi preverila možnost zavarovanja preko specializiranih zavarovalnic. Dodatno možnost ščitenja predstavlja možnost ukrepa zavrnitve storitev služb zračnega prometa (ATS) dolžniku v skladu z določbami Uredbe o izvajanju izvedbene uredbe 2019/317/EU.

Cenovno tveganje: način financiranja dejavnosti navigacijskih služb zračnega prometa je urejen z evropsko zakonodajo enotnega evropskega neba (SES), ki ureja način določanja cene storitev. Skladno s tem so cene za opravljene storitve oblikovane na podlagi predvidenih stroškov in prometa, upoštevajoč predvideno inflacijo. Sistem določa povračilo vseh predvidenih stroškov ob upoštevanju dejanske inflacije ter mehanizma tveganja iz naslova prometa ter spodbud. Zaradi sistema delitve tveganja, povezanega s prometom, inflacijo in investicijami, je cenovno tveganje nizko in obvladljivo.

Družba cenovno tveganje obvladuje z načinom izračunavanja cene pristojbin skladno s predpisi Evropske unije in smernicami Evropske organizacije za varnost zračne plovbe (Eurocontrol), Načeli za ugotavljanje stroškovne osnove pristojbin na zračnih poteh in izračun cene na enoto.

Tveganje spremembe cene surovin: kljub temu da prodajne cene družbe niso neposredno povezane s ceno nekaterih surovin ali storitev, je družba pri poslovanju posredno izpostavljena tveganju spremembe cene nafte. Pri tem lahko spremembe cene nafte za družbo predstavljajo negativne učinke (nižjo prodajo) tako v primeru manjšega padca cene, kot tudi v primeru velikega porasta cene nafte:

- Letalski prevozniki se srečujejo z optimizacijskim problemom, kjer robne pogoje predstavljajo cene nafte na eni in cene pristojbin na zračnih poteh na drugi strani. Tako lahko v primeru manjšega padca cene nafte letalski prevozniki s ciljem plačila nižjih pristojbin izbirajo daljše poti, kar za družbo efektivno pomeni nižje prihodke.
- V primeru visokega porasta cene nafte pa gre pričakovati splošno znižanje števila preletov, kar ponovno pomeni nižje prihodke za družbo.

Omenjeno tveganje družba obvladuje z uporabo čim bolj natančnih in realnih napovedi prometa za potrebe načrtovanja, predvsem statističnih napovedi organizacije Eurocontrol in baze podatkov družbe, rednim spremljanjem podatkov o gibanju prometa, prihodkov, stroškov in denarnih tokov ter koriščenjem kratkoročnih kreditnih linij, sklenjenih z izbranimi bankami za obdobje do enega leta.

Tveganje koncentracije prihodkov: tveganje, povezano s koncentracijo prihodkov, je zaradi relativno velike razpršenosti kupcev v segmentu storitev v preletu omejeno, saj največji kupec ne dosega visokih odstotkov celotnega prometa v tem segmentu. Vendar pa je to tveganje vseeno prisotno, saj v primeru izgube enega od petih največjih kupcev družba izpadlih prihodkov ne bi mogla v celoti nadomestiti, kar bi posledično pomenilo upad prihodkov, EBITDA in poslovnega izida. V segmentu storitev v terminalu je do vključno leta 2019 predstavljala največja stranka visok delež prometa, vendar je bilo to z vidika tveganj manj pomembno, saj prihodki iz opravljenih storitev v terminalu predstavljajo manj kot 10 odstotkov vseh prihodkov od prodaje. V prihodnje se ne pričakuje tako visok delež enega kupca.

Družba tveganje obvladuje s spremljanjem podatkov o ključnih partnerjih v obeh segmentih storitev (v preletu in terminalu) na podlagi podatkov Eurocontrol, z vključenostjo družbe v skupni sistem zaračunavanja opravljenih storitev in izterjave preko organizacije Eurocontrol, z uporabo čim bolj natančnih in realnih napovedi prometa za potrebe načrtovanja, predvsem statističnih napovedi organizacije Eurocontrol in baze podatkov družbe, rednim spremljanjem podatkov o gibanju prometa, prihodkov, stroškov in denarnih tokov ter koriščenjem kratkoročnih kreditnih linij, sklenjenih z izbranimi bankami za obdobje do enega leta.

## 6.3 OPERATIVNA TVEGANJA

Družba med najpomembnejša operativna tveganja uvršča:

Zunanji ekstremni dogodki in tveganja, povezana s pojavom in trajanjem varnostnih kriz v regiji in širše: zunanji ekstremni dogodek, kot so npr. naravne katastrofe (izbruhi vulkanov), morebitni teroristični dogodki, varnostne in politične krize (Bližnji vzhod, Ukrajina) ter epidemije bolezni, bi lahko imeli kratkoročne (do enega leta) občutne negativne učinke na prihodke in posledično denarni tok družbe zaradi izpada prihodka iz naslova nižjega števila preletov. Družba v omenjeno skupino tveganj uvršča predvsem globalne gospodarske krize v povezavi z varnostnimi krizami in pandemije bolezni kot je COVID-19, s katero se spopada trenutno ves svet, ki predstavljajo eksogeni dejavnik, ki glede na trajanje in globino kriz bistveno vpliva na obseg zračnega prometa po svetu, ceno goriva in na izbiro turističnih destinacij. Omenjeni vplivi neposredno pogojujejo tokove zračnega prometa in izbiro zračnih poti, kar zlasti za majhne države lahko pomeni velike spremembe v obsegu storitev. Našteto prinaša pomembna tveganja za uresničitev letnega načrta in ciljev družbe. Gre za izrazito eksogene dejavnike, ki jih družba v obvladljivem delu obvladuje z uporabo čim bolj natančnih in realnih napovedi prometa za potrebe načrtovanja, predvsem statističnih napovedi organizacije Eurocontrol in baze podatkov družbe, z rednim spremljanjem podatkov o gibanju prometa ter z dinamičnim prilagajanjem zmogljivosti zračnega prostora v njeni domeni.

Tveganje recesije: tveganje recesije predstavlja enega od pomembnejših dejavnikov tveganja, ki jim je družba pri svojem poslovanju izpostavljena (gre za vidik potencialnih negativnih učinkov na poslovni izid družbe). Tveganje se uresniči predvsem prek upada povpraševanja, ki sledi recesiji/začetku recesije. Analize kažejo na značilni negativen vpliv recesije na povpraševanje po letalskih prevozihi. Posledično pride do izpada prihodkov ter izpada EBITDA, kar za družbo pomeni neposredne negativne učinke na poslovni izid. Dano tveganje je v veliki meri zmanjšano zaradi predhodno omenjenega usklajevalnega mehanizma, kot ga določa Izvedbena uredba Komisije 317/2019/EU. Tveganje družba obvladuje z uporabo čim bolj natančnih in realnih napovedi prometa za potrebe načrtovanja, predvsem statističnih napovedi organizacije Eurocontrol in baze podatkov družbe, rednim spremljanjem podatkov o gibanju prometa, stroškov in denarnih tokov ter koriščenjem kratkoročnih kreditnih linij, sklenjenih z izbranimi bankami za obdobje do enega leta.

Tveganja, povezana z gibanjem prometnih tokov v letalskem prometu, ter s tem povezani dejavniki: tveganja, povezana z gibanjem prometnih tokov v letalskem prometu, ter s tem povezani dejavniki (nepredvidene omejitve v zračnem prometu v sosednjih državah) lahko vplivajo na obseg zračnega prometa. Družba obvladuje navedena tveganja z rednim tedenskim, mesečnim in četrtletnim spremljanjem obsega zračnega prometa, z dinamičnim prilagajanjem zmogljivosti zračnega prostora v njeni domeni ter z operativnim prilagajanjem izvajanja dejavnosti vodenja in kontrole zračnega prometa, ki ima zlasti v delu prilagajanja omrežja zračnih poti učinek s časovnim zadržkom.

Tveganje prenasičenosti zračnega prostora: ob hitri rasti letalskega prometa v zadnjih desetletjih in napovedih za nadaljnjo rast te dejavnosti v svetu in Evropi je družba kot izvajalec storitev vodenja in kontrole zračnega prometa v izrazito majhnem slovenskem zračnem prostoru izpostavljena tveganju prenasičenosti zračnega prostora. Tveganje družba dobro obvladuje, saj je zaradi izogibanja prenasičenosti zračnega prostora organiziran »Network Manager« (to vlogo opravlja organizacija Eurocontrol) oziroma upravljavec omrežja, ki strateško (dolgoročno) in taktično (dnevno ter urno) upravlja prometne tokove zračnega prometa v evropskem zračnem prostoru. Tveganje se tako obvladuje z ustreznim načrtovanjem prometnih tokov skozi slovenski zračni prostor.

Tveganja na področju kadrov: v omenjeni skupini tveganj je družba kot ključni skupini tveganj prepoznala tveganje ključnih zaposlenih in tveganja povezana z varnostjo in zdravjem pri delu. Tveganje, povezano s ključnimi zaposlenimi v družbi, izhaja iz štirih virov – tveganje nekompetentnosti, tveganje odhoda, tveganje smrti ključnega zaposlenega in tveganje, povezano z upokojevanjem. Čeprav je po podatkih družbe stopnja fluktuacije na ravni družbe relativno nizka, ima lahko to tveganje negativne učinke na poslovanje družbe (predvsem stroški v povezavi z zaposlovanjem in šolanjem novih kadrov), ki jih je težko meriti. Omenjeno tveganje družba obvladuje z načrtovanjem kadrov, z urejenimi socialnimi pravicami delavcev, ustreznim nagrajevanjem, dobrimi pogoji dela in urejenim delovnim okoljem ter uveljavljenimi ukrepi na področju varstva in zdravja pri delu.

Tveganje na področju kadrov predstavlja tudi pomanjkljiva sistemska (zakonska) ureditev pogojev upokojevanja, ki delodajalcu ne daje učinkovitih vzvodov za upravljanje s kadrovskimi viri – delodajalec namreč nima vpliva na odločitev delavca za upokojeitev kljub izpolnjenim pogojem, kar je lahko izjemnega pomena pri operativnem osebju (izguba kompetenčne usposobljenosti). Tveganje družba obvladuje z



vzpostavljenim sistemom preverjanja in ohranjanja kompetenc ter z ustrezno prilagodljivostjo, stalnim spremljanjem in analiziranjem kadrovskih potreb ter pravočasnim zagotavljanjem nadomestnih zaposlitev na področjih, na katerih je identificirana potreba po nadomestitvi obstoječega osebja.

Tveganja povezana z varnostjo in zdravjem pri delu so povezana z zagotavljanjem predpisanih ravni varnosti in zdravja pri delu, zlasti sprejema ustreznih ukrepov za zaščito zdravja in varnosti delavcev pri delu ter preprečevanja pojavnosti nesreč pri delu in poklicnih bolezni. Za izvajanje dejavnosti družbe je ključni dejavnik ustrezno usposobljeno operativno osebje služb zračnega prometa (ATS), komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb (CNS) ter letalskih informacijskih služb (AIS), ki mora usposobljenost tudi dokazljivo ohranjati na ustrezni visoki ravni, ki se zahteva za ohranjanje pooblaščenosti za izvajanje operativnih del in nalog. Pogoji za ohranjanje pooblaščenosti (veljavnosti dovoljenj) tega osebja pa je tudi predpisana zdravstvena sposobnost.

Družba tveganja na tem področju obvladuje s skladnostjo in doslednim izvajanjem predpisanih zahtev nacionalne in evropske zakonodaje ter internih aktov družbe, vključno s preprečevanjem, odpravljanjem in obvladovanjem nevarnosti pri delu, obveščanjem in usposabljanjem delavcev, z ustrezno organiziranostjo in potrebnimi materialnimi sredstvi. Družba ima sprejeto Izjavo o varnosti z oceno tveganja delovnih mest s strokovno zdravstveno oceno, skladno s katero izvaja vse predpisane ukrepe na področju varnosti in zdravja pri delu. Sistem varnosti in zdravja pri delu, skupaj s sistemom varnosti v družbi skrbi tudi za ustrezne preventivne ukrepe, predpisana usposabljanja (kot je na primer usposabljanje iz varnosti in zdravja pri delu ter varstva pred požarom, usposabljanje za delo na višini ter za varno delo z elektriko in z nevarnimi snovmi) in obveščanje vseh zaposlenih. Prav tako je dodatno podprt z izvajanjem aktivnosti skupine za zdravje skladno s sprejeto Strategijo promocije zdravja pri delu, ki svoje aktivnosti usmerja zlasti na področje ozaveščanja o zdravi in uravnoteženi prehrani, splošni telesni dejavnosti in gibanju v delovnem okolju, preprečevanju poškodb pri delu, predvsem z vidika ergonomskih ukrepov na delovnem mestu, skrbi za duševno zdravje, preprečevanju in obvladovanju stresa ter ozaveščanju in preprečevanju mobinga na delovnem mestu. Družba spodbuja zaposlene k skrbi za njihovo zdravje tudi z objavo različnih prispevkov in nasvetov s področja zdravja na portalu družbe.

Tveganja, povezana z nekompetentnostjo operativnega osebja družba obvladuje s shemami usposobljenosti, in sicer kontrolorjev zračnega prometa (ATCO), osebja za področje varnosti zračnega prometa (ATSEP), osebja za področje upravljanja zračnega prometa (ATM) in osebja za področje upravljanja z aeronavtičnimi podatki (AIM), pri čemer te sheme usposobljenosti vključujejo tudi vnaprej pripravljene procese in postopke za povračilo kompetentnosti za izvajanje operativnih nalog.

Tveganja, povezana z razvojem in vlaganji ter z vzdrževanjem tehničnih sistemov in naprav za izvajanje dejavnosti družbe, pri čemer gre za sestavljeno tveganje, ki se v delu nanaša na nova vlaganja v tehnične sisteme in naprave skladno s tehnološkimi zahtevami, ki izhajajo iz nacionalne zakonodaje in pravnega reda Evropske unije, v največjem parcialnem delu pa na operativno tveganje, ki ga predstavlja večja okvara na enem ali več pomembnejših tehničnih sistemih in napravah. Družba tveganje obvladuje z vrsto ukrepov, najpomembnejši so:

- ustrezno in pravočasno načrtovanje novih vlaganj v tehnične sisteme in naprave;
- vzpostavljeno preventivno vzdrževanje ter 24/7 nadzor nad delovanjem tehničnih sistemov in naprav ter posodobitve, katerih cilj je ekonomsko in operativno upravičeno povečevanje zanesljivosti delovanja tehničnih sistemov in naprav;
- neprekinjen razvoj (ki obsega pridobivanje, ohranjanje in obnavljanje) kompetenc tehničnega osebja za preventivno in kurativno vzdrževanje ter nadzor tehničnih sistemov in naprav za izvajanje dejavnosti družbe;
- omejevanje negativnih posledic z zagotavljanjem ustrezne redundance za ključne komponente tehničnih sistemov in naprav, s čimer se skrajša čas nerazpoložljive parcialne funkcionalnosti, v ključnih primerih pa redundantnost (»back up«) sistemov odpravlja časovni zadržek nerazpoložljivosti funkcionalnosti za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa;
- omejevanje negativnih posledic z zagotavljanjem ustrezne rezerve za ključne komponente tehničnih sistemov in naprav, s čimer se skrajša čas popravila morebitnih okvar in (vsaj kratkoročno) zmanjša odvisnost od dobaviteljev opreme in naprav;
- parcialni del tveganja, ki ga pogojujejo odvisnost od dobaviteljev opreme, kompleksnost sistemov in naprav ter njihova vpetost v celoto, kar onemogoča hitro zamenjavo dobavitelja; družba ga obvladuje skozi sistem upravljanja varnosti z nadzorom dobaviteljev oziroma zunanjih izvajalcev ter ustreznimi SLA (Service Level Agreement), ki določajo tehnične podrobnosti odzivanja dobaviteljev glede na kritičnost parametra, ki vzpostavlja tveganja v zvezi z vzdrževanjem tehničnih sistemov in naprav.

V tej skupini tveganj pomembno tveganje predstavlja tveganje izpada TEH1 in TEH2, ki pomeni hkratno odpoved delovanja sistemov ATM v med seboj redundantnih prostorih TEH1 in TEH2, vključno z RDD1 in RDD2, kar lahko v ekstremnem scenariju vodi v ohromitev družbe in posledično zaradi odpovedi med seboj redundantnih sistemov za daljše časovno obdobje povzroči velik izpad prihodkov kot tudi škodo na samih sredstvih (napravah, sistemih). Poleg predhodno naštetih ukrepov za obvladovanje tveganj v zvezi s tehničnimi sistemi in napravami so za obvladovanje omenjenega tveganja pomembni ukrepi še: ognjevarna pregrada/zid med TEH1 in TEH2, razvod napajanja po standardu TIER IV (najvišja stopnja redundance in razpoložljivosti obratovanja), ločeni hladilni sistemi, kineta pod TEH1 in TEH2, ki ima vlogo varovanja prostorov pred poplavami, izdelani in periodično redno posodobljeni postopki izvajanja nadzora v tehnično-nadzornem centru, sporazumi SLA z elektro distributerji ter za vzdrževanje sistemov neprekinjenega napajanja in pomožnih dizel električnih generatorjev, ustrezni postopki ob nepredvidenih dogodkih («contingency») za kontrolorje zračnega prometa za ukrepanje v takih razmerah (npr. vodenje prek baterijskih radijskih postaj), s sporazumi s sosednjimi enotami služb zračnega prometa za ravnanje v tovrstnih situacijah in ustreznimi zavarovanji odgovornosti.

Tveganja na področju varovanja («security»), povezana z velikim številom (tudi dislociranih) objektov: družba mora nenehno ocenjevati in vrednotiti varnostna («security») tveganja, ki se porajajo v njenem okolju, ter na njihovi podlagi usklajevati ocene ogroženosti in temu primerno prilagajati koncept integrirane varnosti v družbi. Na podlagi ustreznih ocen varnostnih tveganj je družba sposobna preventivno delovati ter zmanjševati tveganja in morebitno škodo oziroma škodne pojave, ki bi lahko nastali zaradi neidentificiranih in neobravnavanih varnostnih tveganj. Obvladovanje tveganj se izvaja z ustreznim načrtovanjem, investicijami in rednimi postopki za obvladovanje varnostnih tveganj. V tej skupini tveganj je družba z vidika možnega negativnega vpliva prepoznala posamezne ključna tveganja, med katerimi izpostavlja; tveganje za izvedbo sabotáže oziroma vandalizma, tveganje nastanka požara, ter tveganja hibridnih groženj.

Sabotaža oziroma vandalizem ali druga podobna kriminalna dejanja, v oziroma na poslovnih objektih družbe, lahko povzroči motnje v izvajanju bistvenih storitev, ter posledično izpad prihodka oziroma povzročijo gmotno škodo, ki ima za posledico stroške sanacije. Družba tveganje obvladuje z zaščito objektov, sistemov in naprav s fizičnim in tehničnimi sistemi varovanja, z mehanskimi sistemi (npr. ograja) in požarnim javljanjem, z zagotavljanjem odziva intervencijskih služb v primeru zaznave škodnega dogodka, z daljinskim nadzorom delovanja sistemov, ozaveščanjem zaposlenih ter sklenjenim premoženjskim zavarovanjem.

Požar ima lahko v najslabšem scenariju občutne negativne učinke na denarni tok družbe prek škode, ki jo povzroči na sredstvih družbe (družba ima sicer sklenjeno zavarovanje pred požarom, vendar pa bi kratkoročno kljub temu utrpela likvidnostni šok), v najslabšem scenariju pa bi lahko prišlo tudi do nezmožnosti poslovanja oziroma izvajanja storitev v določenem obdobju in posledičnega izpada prihodka. Glede na možne posledice družba tveganje obvladuje z naslednjimi ukrepi:

- ustrezno zasnovo požarne varnosti;
- izvajanjem ustreznih usposabljanj za varstvo pred požarom;
- izvajanjem ustreznih preventivnih tehničnih pregledov tehničnih sredstev, ustrezno menjavo izrabljenih delov;
- vgrajenimi sistemi zgodnjega odkrivanja oz. javljanja požarov;
- ustreznim izvajanjem vročih del;
- pogodbeno dogovorjenimi odzivi intervencijskih služb (prenos signala iz naprav za javljanje požara na napravo gasilskega centra izvajalca, npr. GRS Kranj, vezava prek Infraneta);
- 24/7 delovanjem tehnično-nadzornega centra (TNC) in varnostno-nadzornega centra (VNC) – hitra zaznava in lokalizacija požara v najkrajšem času;
- sklenjenim ustreznim premoženjskim zavarovanjem.

Tveganje hibridnih groženj predstavlja eno najbolj kompleksnih tveganj v družbi. Kombinacija realizacije fizičnih groženj ter hkratni povezavi z načrtno ali naključno realizacijo kibernetске grožnje, oboje realizirano v nepravem trenutku, lahko pomeni zaustavitev delovanje družbe tudi na daljše časovno obdobje. Hibridnim grožnjam je v svetu trenutno izpostavljena predvsem kritična infrastruktura posameznih držav, med katere v Republiki Sloveniji sodi tudi družba.

Odpornost družbe zoper hibridne grožnje zahteva obsežno horizontalno koordinacijo vseh ključnih deležnikov družbe, dobro zavedanje in osveščenost predvsem srednjih vodij o možnih grožnjah njihovim sredstvom, ter centralno vodenje oziroma usmerjane preventivnega delovanja. Cilj preventivnega delovanja je doseči čim boljšo odpornost na grožnje, tako sistemov v tehničnem smislu, kot sistemov oziroma (poslovnih) procesov v družbi, ter organizirati sistem oziroma proces, ki bo dovolj zgodaj

prepoznal indikatorje, ki nakazujejo na možnosti uresničevanja hibridnih groženj. Družba tudi ni nujno neposredni končni cilj akterjev, temveč je zaradi vpetosti v mednarodne okolje in pomembnost izvajanja svojih storitev za državo ali dele njenega nacionalno varnostnega sistema, lahko le »orodje« za povzročitev kaskadnega učinka hibridnih groženj.

Zahteve po odprtosti letaliških kontrol zračnega prometa, ki z ekonomskega vidika niso upravičene: družba se na navedene zahteve odziva z aktivnim dialogom z vsemi deležniki, nanje pa se odziva tudi z iskanjem ustreznih rešitev za optimizacijo stroškov v stroškovni bazi v fazi terminala.

Zahteve sistema upravljanja varnosti: procesi sistema upravljanja varnosti morajo biti usklajeni s predpisi Evropske unije in Republike Slovenije, standardi, zahtevami in priporočili mednarodnih organizacij za civilno letalstvo (ICAO, CANSO) ter priporočili organizacij in združenj, ki delujejo na področju upravljanja varnosti zračnega prometa. Mednarodni in nacionalni predpisi, standardi, zahteve in priporočila ter opredeljene dobre prakse upravljanja varnosti pripomorejo k osredotočenosti podjetja na učinkovitost, formalnost, preglednost in ekonomičnost procesov sistema upravljanja varnosti, kar posledično prispeva k najvišji možni ravni varnosti izvajanja storitev navigacijskih služb zračnega prometa. Doseganje in zagotavljanje skladnosti sistema upravljanja varnosti z veljavnimi zahtevami in predpisi ter stalno izboljševanje uveljavljenih procesov je ključnega pomena za družbo, saj je skladno z evropsko zakonodajo (Izvedbeno uredbo Komisije 2017/373/EU) pogoj za ohranjanje veljavnosti dovoljenja (certifikata) za izvajanje dejavnosti družbe.

Družba ima kot izvajalka navigacijskih služb zračnega prometa skladno z določili Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa sklenjeno zavarovanje odškodninske (poklicne) odgovornosti z ustreznim zavarovalnim kritjem, poleg tega pa ima sklenjeno premoženjsko zavarovanje sistemov, naprav in objektov pred poškodbami in uničenjem ter zavarovanje splošne odgovornosti. Vsa ta tveganja družba obvladuje z aktivnim sistemom upravljanja varnosti zračnega prometa. Poleg omenjenega obvladuje tveganje v zvezi izpolnjevanjem zahtev za skladnost sistema upravljanja varnosti z rednim spremljanjem in izpolnjevanjem veljavnih predpisov in zahtev, izobraževanjem zaposlenih, izvajanjem notranjih pregledov, spremljanjem skladnosti s procesi in dokumentacijo ter letnimi zunanjimi presojami, s katerimi se preverja učinkovitost sistema upravljanja varnosti (Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije, EASA, Eurocontrol, CANSO).

Tveganja zavarovanja: družba med ključna tveganja uvršča tudi tveganje sklenitve neustrezne zavarovalne police in neuveljavljanje škodnih zahtevkov. Tveganje zajema sklepanje zavarovalnih pogodb, ki ne zajemajo vseh ključnih zavarovaljivih nevarnosti, ni upoštevana metoda cost / benefit in slabo poznavanje kritja iz sklenjenih zavarovalnih pogodb. Tveganje zajema tudi neskladnost z zavarovalnimi pogoji (opuščanje dolžne skrbnosti). S tem povezano je tudi tveganje za nedodelane evidence škodnih dogodkov in neučinkovito uveljavljanje kritja po zavarovalnih policah. Družba tveganje obvladuje z določitvijo skrbništva zavarovalnih pogodb tako, da se dodeli usposobljeni odgovorni osebi, z obdobjem najemanjem zunanjih zavarovalnih strokovnjakov za oblikovanje zavarovalnih pogojev in ustreznega kritja ter z rednim poročanjem zaposlenih o nastalih škodnih dogodkih in uveljavljanjem odškodninskih zahtevkov/zahtevkov za bonus za dober škodni rezultat. Tveganje je obvladovano tudi skozi vzpostavljenim učinkovitim sistemom upravljanja varnosti.

Tveganje odgovornosti za čezmejno opravljanje storitev: družba opravlja dejavnost vodenja in kontrole zračnega prometa tudi v čezmejnih območjih v zračnem prostoru sosednjih držav. Prav tako izvajalci storitev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa sosednjih držav zagotavljajo storitve v zračnem prostoru Republike Slovenije (»cross border«). Opravljanje storitev je dogovorjeno v sporazumih s sosednjimi izvajalci (ANSP-ji), ki določajo meje odgovornosti za izvajanje storitev v zračnih prostorih. Tveganje izvira iz neustrezno sklenjenih sporazumov (ne definirana razdelitev odgovornosti, neustrezen postopek odobritve), neustreznega opravljanja storitev in nastanka škode iz naslova varnostnih dogodkov v teh območjih.

Družba tveganje obvladuje z zavarovanjem odškodninske (poklicne) odgovornosti za vsa območja (tudi čezmejna) območja, v katerih opravlja storitev, z ustreznim dogovorjeno razmejitvijo odgovornosti izvajalcev storitev znotraj zračnega prostora Republike Slovenije in z vzpostavljenim učinkovitim sistemom upravljanja varnosti.

Tveganje uvrstitve katere izmed strank družbe na seznam letalskih prevoznikov, za katere velja prepoved opravljanja letov v Evropski uniji (črna lista letalskih prevoznikov): Evropska komisija redno osvežuje seznam letalskih prevoznikov, ki jim je zaradi nezadostnega zagotavljanja varnosti potnikov prepovedano leteti v Evropski uniji. Na seznamu letalskih družb, ki jim je prepovedano leteti v Evropski uniji zato, ker ne dosegajo varnostnih standardov, je trenutno po podatkih Evropske komisije 97 letalskih prevoznikov.

Družba v preteklosti še ni imela takšnega primera, uvrstitev katere izmed strank družbe na seznam prepovedi pa ima lahko vpliv na prihodke družbe. Velikost tega vpliva je odvisna od deleža, ki ga ima posamezni prevoznik v prihodkih družbe. Ob upoštevanju strukture in izvora letalskih družb s »črne liste« se verjetnost za pojavnost tega tveganja ocenjuje kot zanemarljiva.

Poleg naštetih ukrepov družba operativna tveganja zmanjšuje na najmanjšo možno in sprejemljivo raven še z naslednjimi ukrepi:

- zagotavljanjem zadostnih finančnih sredstev za investicije v nove sisteme ter rednim in pravočasnim posodabljanjem izrabljenih tehničnih sredstev;
- zagotavljanjem visoko usposobljenega strokovnega kadra za postavljanje in vzdrževanje tehničnih sredstev;
- rednimi preverjanji procesov v družbi za zagotavljanje oziroma vzdrževanje pridobljenega certifikata kakovosti po mednarodnem standardu ISO 9001:2015;
- rednimi in izrednimi pregledi Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije;
- vsakoletno redno neodvisno revizijo poslovanja družbe, ki jo izvede revizijska hiša, ki jo imenuje ustanovitelj.

## 6.4 INFORMACIJSKA TVEGANJA

Informacijska tveganja se znotraj družbe pojavljajo na področju obvladovanja poslovnih podatkov, poslovnih informacijskih sistemov in internih poslovnih procesov. Informacije in informacijsko-tehnološki (IT) sistemi predstavljajo pomembno podporo družbi pri poslovanju organizacije, hkrati pa, glede na naravo dela družbe, tudi pomembno podporo poslovnim procesom partnerjev družbe. Potreba po jasni informacijski varnostni strategiji se je v zadnjih letih zelo povečala. Samo uporaba varnostnih orodij in zaščita posameznih delov organizacije nista več dovolj. Resnično reševanje težav informacijske varnosti pomeni zagotavljanje celovite varnostne strategije družbe. Zato je družba v ta namen vzpostavila Oddelek za kibernetiko kot nadzorno entiteto, ki hkrati predpisuje ukrepe in preverja izvajanje le-teh na posameznih ravneh organizacije.

Informacijska varnost zajema mnoga ožja področja: od varovanja omrežja in infrastrukture, varovanja aplikacij in podatkovnih zbirk, varnostnega testiranja, revizije informacijskih sistemov, zaščite in varovanja osebnih podatkov ter načrtovanja neprekinjenega poslovanja do digitalne forenzike in postopkov za preprečevanje računalniškega kriminala. Glavni cilji informacijske varnosti so zaščita zaupnosti informacij, zaščita celovitosti informacij ter zagotavljanje pravočasne razpoložljivosti informacij avtoriziranim uporabnikom (ISO 27000:2014).

Primarni cilj družbe na področju informacijske varnosti je celovito obvladovanje tveganj, ki na tem področju vsakodnevno nastajajo, ter varovanje vse ključne infrastrukture pred morebitno namerno ali nenamerno zlorabo, katere rezultat bi lahko bil bodisi izpad storitev, bodisi škoda družbe ali z njo povezanih dejavnosti. Če je v preteklosti informacijska varnost cilje opredelila pretežno skozi ukrepe IT in s tem zmanjševanje števila rešitev v uporabi ter povečevanje stroškovne učinkovitosti, je danes ključen celovitejši pogled od zgoraj. Družba uporablja informacijska sredstva na vseh področjih delovanja, iz nje so sestavljeni tako operativni kot poslovni sistemi, celo industrijski sistemi in sistemi za senčenje ali prezračevanje pisarn. Osredotočanje zgolj na področje poslovnih informacijskih sistemov je tako nezadostno. V tem pogledu je velika pozornost družbe namenjena vzdrževanju varnostne politike družbe, krepitvi ozaveščanja uporabnikov ter nenehnemu spremljanju novosti ter možnih napadov in zlorab, ki se dogajajo v naši soseščini in širše. Družba se tako skozi delovanje Oddelka za kibernetiko varnost ukvarja z vsemi elementi informacijske varnosti, ki jo sestavljajo: zaupnost, neokrnjenost, razpoložljivost, verodostojnost, zanesljivost, obvladovanje tveganj in kontrola.

Standardi informacijske varnosti so v družbi sestavni del informacijskega sistema in se uporabljajo kot dejavnik zaščite na organizacijski, fizični in osebni ravni. Glavni cilj je z elementi informacijske varnosti zagotoviti varnost podatkov in informacijskih sistemov pred nezakonitim dostopom, uporabo, razkritjem ali uničenjem podatkov, in to ne glede na njihovo obliko. To vključuje zagotavljanje nedotakljivosti operativnih sistemov, ne glede na stopnjo zaupnosti podatkov, ki jih obdelujejo. Informacije v letalstvu so pogosto javne ali javno dostopne, s tem pa se z vidika informacijske varnosti lahko pogosto napačno tolmačijo kot nepomembne. Informacijska varnost se je v preteklosti primarno ukvarjala s tveganjem razkritja zaupnosti ali morebitne zlorabe iz tega konteksta. Na ta način se je tehtnejši obravnavi kibernetičnih tveganj v preteklosti lahko izognila večina ključnih operativnih sistemov, zgolj zaradi narave informacij, ki jih obdelujejo, hkrati pa ravno ti sistemi omogočajo izvajanje temeljne dejavnosti družbe, zato jim je treba nameniti posebno pozornost.

Pravna in organizacijska osnova je informacijska varnost ter z njo povezane varnostne politike, ki opredeljujejo posamezne elemente. V ta namen je družba začela prenavo krovnega dokumenta varnostnih politik v podjetju, ki po segmentih vsebuje vse elemente, ki predpisujejo oziroma regulirajo postopke, dejanja in pravila, povezana z varnostjo informacijskega sistema.

Družba za področje informatike obvladuje informacijska tveganja že od leta 2016. V procesu prepoznavanja le-teh se je razkritih tveganj lotila z zmanjševanjem in omejevanjem realizacije tveganj v letih 2016 - 2018. Težavo pri takšnem pristopu predstavlja tako industrija kibernetkega kriminala, kot tudi dejstvo, da poslovna informatika v družbi predstavlja le del sistemov, ki so lahko tarča napadov. V novejših ocenah tveganj (2018, 2019) je postalo jasno, da mora družba to področje institucionalizirati in enovito pokriti ažuriranje vseh sprememb, ki se na področjih informacijskih sistemov izvajajo. V ta namen je bil ustanovljen Oddelek za kibernetko varnost in proceduralno uvrščen v sisteme upravljanja sprememb.

Ob porastu kibernetkih napadov na kritično infrastrukturo in letalstvo nasploh temu področju posvečamo posebno pozornost, zato so poleg preteklih odkritih tveganj integralno obravnavana tudi kibernetka tveganja, posledično pa tudi ukrepi za zmanjševanje le-teh.

V vseh delih družbe se bodo nenehno uvajale nove informacijske podpore delovnim procesom oziroma se bodo nadgrajevali obstoječi. Procese bo družba obvladovala z ustrezno organiziranostjo, vključenostjo različnih strokovnih področij, notranjo revizijo, s skrbnim testiranjem in projektnim vodenjem. Družba bo skrbela, da bodo informacijski sistemi v letu 2022 dobro delovali, kar pomeni, da ne bo večjih motenj, ki bi opazno vplivale na poslovanje družbe, in bo v ta namen razširila zmogljivosti centra za okrevanje po katastrofi tudi na druga področja delovanja družbe.

Družba bo v letu 2022 nadaljevala intenzivne ukrepe in spremembe informacijskih sistemov, potrebne za skladnost z Uredbo (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (UL L št. 119, z dne 4. 5. 2016, str. 1) (v nadaljevanju: Uredba št. 679/2016/EU), Direktivo (EU) 2016/1148 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. julija 2016 o ukrepih za visoko skupno raven varnosti omrežij in informacijskih sistemov v Uniji (UL L št. 194, z dne 19. 7. 2016, str. 1), Zakonom o kritični infrastrukturi ter drugo zakonodajo, ki jo zavezuje. V ta namen bo okrepila infrastrukturo podjetja v obliki programske, strojne in varnostne opreme z vključeno strojno in programsko opremo tudi na oddaljenih lokacijah. Prav tako bo družba nadaljevala strategijo povezovanja z različnimi strokovnjaki IT in dobavitelji pri razvoju programske opreme, da bi tako zagotovila ustrezne zmogljivosti za kritične razvojne potrebe. Izvedbo velikih projektov z novimi poslovnimi storitvami bo družba tudi v prihodnje izvajala s strokovnjaki na področju IT, lokalnimi dobavitelji informacijske tehnologije in lastnimi kadri, s čimer bo ohranila kompetenčna znanja.

## 6.5 KLJUČNA TVEGANJA IN NJIHOV VPLIV NA POSLOVANJE DRUŽBE V LETU 2021

Za poslovanje družbe v letu 2021, kot tudi v letu 2020, sta ključna dva dejavnika tveganja, ki vplivata na uresničitev letnega načrta in ciljev družbe, vpliv usklajevalnega mehanizma iz naslova delitve tveganja povezanega s prometom in inflacijo iz leta 2019 (oz. 2018 v letu 2020) ter negativni vpliv pojava globalne epidemije COVID-19 na letalski promet.

Pojav globalne epidemije koronavirusne bolezni COVID-19, ki je izjemno prizadela sektor letalstva, je zaradi neposrednih in posrednih učinkov preko realizacije ostalih tveganj pokazal, da je družba ob pojavu tovrstnih eksternih ekstremnih dogodkov, na katere nima neposrednega vpliva, lahko izpostavljena zelo visokemu tveganju, saj so lahko na kratek do srednji rok preko izpada prihodka iz naslova nižjega obsega prometa realizirani znatni negativni učinki na prihodke in poslovni izid ter posledično denarni tok družbe. Obseg in posledice obstoječe epidemije (nove variante virusa in s tem novi valovi s povečevanjem števila okuženih in obolelih, razpoložljivost cepiva in hitrost cepljenja), ki jo spremljajo še negativne gospodarske posledice, z nujnimi državnimi posegi v gospodarsko okolje, so tudi v letu 2021 vplivali na povpraševanje po letalskih prevozih in s tem na hitrost okrevanja sektorja letalstva.

Zaradi pojava eksternega ekstremnega dogodka pandemije COVID-19 je bila tudi v letu 2021 povečana stopnja tveganosti poslovanja družbe predvsem na področju finančnih tveganj (likvidnostno tveganje, kreditno tveganje in obrestno tveganje) ter na področju strateških tveganj kot posledice sprememb predpisov na področju določanja cen storitev družbe (tveganja povezana s strateškim načrtovanjem in tveganja povezana z določitvijo novih vseevropskih ciljev uspešnosti) in z njo povezanim mehanizmom delitve tveganja (usklajevalni mehanizem). Omenjeni mehanizem je, kot že predhodno opisano, posledica pravil, ki izhajajo iz določb Izvedbenih uredb Komisije 390/2013/EU in 391/2013/EU (relevantnih za drugo referenčno obdobje spremljanja vseevropskih ciljev uspešnosti v obdobju 2015 - 2019), ki določajo način

oblikovanja nacionalnih stroškovnih baz in s tem cen na enoto storitev (t. i. »unit rate«) ter mehanizem za delitev tveganja, povezanega s prometom in inflacijo. Vpliv usklajevalnega mehanizma na ceno in s tem na prihodke družbe v letu 2021 je bil pri izračunu cene storitev bistven.

Ugotovljeni vpliv usklajevalnega mehanizma iz leta 2019 bi v primeru, da bi bil realiziran promet v letu 2021 v višini načrtovanega prometa, za družbo znašal 4,777 mio EUR. Glede na to, da je bil, zaradi krize COVID-19, promet v letu 2021 bistveno nižji od načrtovanega, znaša ugotovljeni vpliv usklajevalnega mehanizma za družbo na njeno poslovanje v letu 2021 2,751 mio EUR. Prihodki od prodaje v letu 2021 bi bili torej brez vpliva usklajevalnega mehanizma za 2,751 mio EUR višji, ustrezno bi bila dosežena manjša izguba in boljši kazalniki poslovanja. Nepovrnjena sredstva usklajevalnih mehanizmov iz let 2018 (1,656 mio EUR) in 2019 (2,026 mio EUR) so upoštevana v cenah enote storitve za leti 2022 in 2023 ter bodo dodatno zniževala prihodke in poslovni izid.

Z vidika negativnega vpliva pojava COVID-19 in s tem povezanega padca letalskega prometa v letih 2020 in 2021 je za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa pomemben sprejem Izvedbene uredbe Komisije 2020/1627/EU, s katero je Evropska komisija vzpostavila začasno spremenjeni pravni okvir za tretje referenčno obdobje, ki upošteva izredne razmere v letalskem sektorju in s tem sprejela začasne ukrepe zaradi izrednih razmer kot posledice pandemije COVID-19. Skladno z omenjeno uredbo je Evropska komisija 2. junija 2021 sprejela Izvedbeni sklep Komisije 2021/891/EU o določitvi revidiranih vseevropskih ciljev uspešnosti za omrežje za upravljanje zračnega prometa za tretje referenčno obdobje, države članice pa so morale Komisiji v oceno predložiti revidirane Načrte izvedbe (Performance Plan) za tretje referenčno obdobje, kar je družba upoštevala tudi ob pripravi že sprejetih poslovnih načrtov družbe za obdobje 2022 – 2024 (revidiranega Poslovnega načrta 2020 – 2024 in Letnega poslovnega načrta 2022). Skladno s slednjim je bil Komisiji predložen Načrt izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo, ki je že ocenjen kot skladen s cilji. Z vidika vpliva usklajevalnega mehanizma na poslovanje družbe so relevantne določbe, ki spreminjajo obdobje uskladitve za preveč/premalo dobljena sredstva iz naslova delitve tveganj povezanih s prometom, inflacijo in investicijami v letih 2020 in 2021 tako, da se ta ne vključijo v izračun cene na enoto storitve v letu (n+2), temveč se enakomerno porazdelijo na petletno obdobje od leta 2023 do 2027, kar za fazo preleta pomeni znesek 5,375 mio EUR na leto oziroma skupaj 26,877 mio EUR za obdobje petih let.

Realizacija finančnih tveganj je povezana z realizacijo ostalih tveganj, povezanih z negativnim vplivom COVID-19 na letalski sektor in s tem na obseg letalskega prometa, ki se odraža v padcu prihodkov in ob visokem deležu fiksnih stroškov poslovanja, bistveno poslabšani likvidnostni situaciji ter povečani zadolženosti družbe. Zaradi negotovosti je družba na likvidnostno tveganje še posebej pozorna. Poleg rednega tedenskega in mesečnega spremljanja gibanja prometa, spremljanja napovedi prometa strokovnih organizacij (predvsem Eurocontrol), spremljanja prihodkov, stroškov ter sprejemanja ukrepov za racionalizacijo vseh stroškov poslovanja, družba likvidnostno tveganje obvladuje preko najema kreditnih linij na bančnem trgu. Družba ima za zagotovitev ustrezne likvidnosti najeta dva kratkoročna revolving kredita in dolgoročni kredit za financiranje potrebnih investicij v letih 2020 – 2022 z moratorijem na odplačilo glavnice do februarja 2023, ki ga je najela v drugi polovici leta 2020. Brez ukrepov, ki jih je družba sprejela, bi bila ogrožena zmožnost družbe za poravnavanje obveznosti ter s tem njena plačilna sposobnost. Podrobnejši podatki o finančnih obveznostih družbe so razkriti v točkah 3.2.10 Nekratkoročne finančne obveznosti in 3.2.11 Kratkoročne finančne obveznosti.

Družba je izvajala ukrepe za znižanje stroškov poslovanja na področju investicij, stroškov storitev in dobav blaga ter stroškov dela. Racionaliziran investicijski načrt je vključen v revidiran Načrt izvedbe (Performance plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo (2021). Zaradi v letu 2020 najetega dolgoročnega kredita za financiranje investicij v obdobju 2020 – 2022 za obdobje 10 let, z odlogom plačila glavnice do leta 2023, bo družba kljub obrestni meri, vezani na Euribor, bolj skrbno spremljala in obvladovala izpostavljenost tveganju večje spremembe obrestnih mer. Dodatno skrb družba namenja rednemu spremljanju kapitalske ustreznosti.

Družba je tudi v letu 2021 aktivnosti usmerjala v izvajanje ukrepov za preprečevanje širjenja okužbe z virusom SARS-CoV-2 v družbi in posledično zagotavljanje neprekinjenega delovanja družbe oz. njenih bistvenih storitev. Na področju varovanja so bili realizirani cilji s področja varovanja civilnega letalstva, zaščite kritične infrastrukture, požarne varnosti, obrambnega načrtovanja, varovanja tajnih podatkov in sodelovanja na področju informacijske varnosti.

Glede na vse predhodno navedeno družba tudi v letu 2021 ni uspela realizirati načrtovanega poslovanja in je poslovno leto zaključila z negativnim poslovnim izidom.

Zaradi splošne negotovosti glede razvoja epidemije bodo prizadevanja družbe tudi v letu 2022 usmerjena v zagotavljanje vseh potrebnih ukrepov za preprečevanje pojava okužbe med zaposlenimi, z namenom neprekinjenega izvajanja dejavnosti, sprejemanja vseh potrebnih ukrepov za obvladovanje vseh ostalih tveganj pri poslovanju ter spremljanje dejanskega gibanja prometa in novih napovedi relevantnih organizacij ter fleksibilno prilagajanje vseh zmogljivosti, predvsem kadrovskih virov, za zagotavljanje potrebne kapacitete v zračnem prostoru, ki je v domeni družbe.

Dodatni dejavnik tveganja, na katerega bo družba v letu 2022 še posebej pozorna, je izbruh vojaškega konflikta med Ukrajino in Rusko Federacijo, z možnimi vplivi na obseg zračnega prometa in spremembe zračnih tokov ter posledično na prihodke družbe glede na medsebojno uvedene sankcije (zaprtje zračnega prostora oz. prepovedi letov, gospodarske sankcije) med Evropsko unijo in Rusko federacijo, ki zaradi širšega gospodarskega vpliva na razpoložljivost in rast cen energentov (zlasti cen nafte in ostalih energentov) ter surovin in posledične splošne inflacije in padca gospodarske rasti (ali celo pojava stagflacije) lahko negativno vplivajo na okrevanje letalskega sektorja.

Družba trenutno ugotavlja, da omenjeni konflikt (zaenkrat) nima bistvenega vpliva na »normalne« tokove zračnega prometa v slovenskem zračnem prostoru, saj ti tokovi zaradi zaprtja ukrajinskega zračnega prostora niso spremenjeni. Zaradi konflikta v Ukrajini in poslabšane varnostne situacije je družba zaznala povečanje tveganja na področju kibernetične varnosti ter sprejela ustrezne dodatne ukrepe. Družba zaradi spremenjenih geopolitičnih razmer zaradi nastale krize še ne zaznava dodatnih ali novih tveganj, saj so v zvezi s pojavom omenjenega vojaškega konflikta le-ta že identificirana v naboru tveganj, ki jih družba upravlja v okviru sistema upravljanja s tveganji.

Družba spremlja situacijo, zlasti pa podatke o letalskem prometu in napovedi Eurocontrol, aktivno sodeluje s pristojnimi državnimi organi (Ministrstvom za infrastrukturo, Ministrstvom za obrambo in Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije, Uradom Vlade Republike Slovenije za informacijsko varnost) pri pripravi pravnih podlag in sprejemanju ter izvajanju ukrepov na področju letalstva, ki so potrebni tudi zaradi izvajanja nalog zavezništva v okviru NATO.



## 7 DRUŽBENA ODGOVORNOST IN TRAJNOSTNI RAZVOJ

Družba si v skladu s konceptom družbeno odgovorno podjetje prizadeva k celoviti obravnavi vseh vidikov trajnostnega poslovanja, tako ekonomskih, družbenih in okoljskih, ki so vključeni v poslovno strategijo družbe. V družbi zato pri načrtovanju in izvajanju dejavnosti upoštevamo vplive družbe na širše gospodarsko okolje, razvijamo in spodbujamo odgovoren odnos do zaposlenih, naših strank in drugih deležnikov ter načrtujemo in spremljamo prispevek družbe k doseganju okoljskih ciljev.

Družba pri svojem delovanju sledi naslednjim temeljnim načelom družbene odgovornosti in trajnostnega razvoja:

- etično in pošteno poslovanje;
- krepitev konkurenčnosti in razvoja letalstva;
- pošteno, pregledno in enakopravno obravnavanje zaposlenih, uporabnikov naših storitev in ostalih deležnikov;
- odgovorno ravnanje z okoljem in okoljskimi vplivi dejavnosti družbe;
- odgovoren odnos do ožje lokalne skupnosti in širšega družbenega okolja.

Družbena odgovornost in trajnostni razvoj sta integrirana v celotno organizacijo družbe in se zrcalita v vseh njenih odnosih ter vključujeta vse deležnike, ki so v kakršnikoli interakciji z družbo.

### Etični kodeks

Družba je pomembno storitveno podjetje, ki zagotavlja varen in učinkovit pretok zračnega prometa v Republiki Sloveniji. Zagotavljanje navigacijskih služb zračnega prometa kot osnovne dejavnosti družbe zahteva nenehno sodelovanje in izobraževanje vseh zaposlenih pri doseganju ciljev družbe, zahteva visoko poslovno etiko ter razumevanje skupnih vrednot in poslanstva družbe. Družba je zato v Etičnem kodeksu opredelila osnovne vrednote družbe, načela razmerij med družbo in zaposlenimi ter vsa področja odgovornosti – odgovoren odnos družbe do ustanovitelja, zgled vodstva družbe, odgovoren odnos družbe do zaposlenih in spoštovanje človekovih pravic, odgovoren odnos zaposlenih do družbe, odgovoren odnos družbe do uporabnikov storitev, partnerjev in uradnih oseb, odgovornost družbe do širše družbene skupnosti in odgovoren odnos družbe do javnosti in medijev. Kodeks vsebuje tudi določbe glede izvajanja kodeksa, nadzora, sistema notranjega opozarjanja na nepravilnosti in nezakonitosti v družbi (ki je sicer podrobneje opredeljen v Pravilniku o sistemu notranjega opozarjanja na nepravilnosti in nezakonitosti v družbi) in nadaljnjega razvoja.

V družbi smo prepoznali in opredelili skupne vrednote, ki vodijo vse zaposlene in so del organizacijske kulture ter predstavljajo temelj poslanstva in vizije družbe. Razmerje med družbo in zaposlenimi tako temelji na vzajemnem:

- zaupanju in poštenem sodelovanju;
- skupnem spoznanju, da je upoštevanje etičnih in pravnih standardov v poslovnem prometu v interesu družbe in zaposlenih;
- prizadevanju za obstoj delovnega okolja, ki privlači zelo dobro usposobljene kadre;
- prizadevanju za enakost, ne glede na raso, nacionalnost, spol, spolno usmerjenost, veroizpoved, invalidnost ali starost;
- prizadevanju za obstoj delovnega okolja brez diskriminacije, nadlegovanja ali represije;
- prizadevanju za izvajanje politike »odprtih vrat«, ki zaposlenim omogoča dostop do vodstva družbe, zaposleni pa to možnost koristijo;
- ustvarjanju kulture, usmerjene v učinkovitost za dobro družbe in zaposlenih, s konkurenčnim sistemom nagrajevanja in mesečno izvedenimi poštenimi in objektivnimi ocenami, ki upoštevajo individualni prispevek k doseganju ciljev in učinkovitemu delu celotne družbe;
- kulturnem obnašanju in osebni urejenosti kot odrazu spoštovanja do sebe, sodelavcev in družbe ter z namenom sooblikovanja pozitivne podobe družbe.

S sprejetjem novega Etičnega kodeksa je družba v skladu z veljavno zakonodajo podala najnovejše smernice za delovanje vseh, ki z družbo kakorkoli sodelujejo, tj. da so v družbi zaposleni, so predstavniki organov vodenja ali nadzora, ali v razmerja z družbo vstopajo kot poslovni partnerji oziroma uporabniki storitev, predstavniki državnih organov in organov lokalnih skupnosti, različnih interesnih skupin ter širše javnosti.

V družbi se zavedamo svoje odgovornosti za aktivno in dosledno uveljavljanje temeljnih načel in pravil sprejetega kodeksa v praksi ter prizadevanje za nadaljnji razvoj.

Dodatno k uveljavljanju in spoštovanju načel in pravil Etičnega kodeksa ter razvoju na področju trajnostnega poslovanja prispeva tudi funkcija pooblaščenca za skladnost poslovanja in integriteto, zlasti na področju skladnosti poslovanja družbe z zavezujočimi predpisi in internimi akti, pri upravljanju s tveganji skladnosti in integritete, pri obravnavi prijav kršitev veljavnih predpisov in internih aktov v skladu z internim aktom o sistemu notranjega opozarjanja na nepravilnosti in nezakonnosti, ki je bil v letu 2021 v celoti prenovljen, poročanjem ter informiranjem, osveščanjem, izobraževanjem in svetovanjem o krepitvi integritete in skladnosti poslovanja.

V letu 2021 ni bila podana oziroma obravnavana nobena prijava domnevne nepravilnosti in nezakonnosti v družbi, kar kaže na visoko stopnjo ozaveščenosti in spoštovanja pravnih predpisov ter etičnega ravnanja zaposlenih v družbi.

## 7.1 EKONOMSKI VIDIKI TRAJNOSTNEGA POSLOVANJA DRUŽBE

Družba je skladno s slovensko in evropsko zakonodajo enotnega evropskega neba določen (designated) in certificiran izvajalec storitev ATM / ANS - storitev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa. Družba ima status javnega podjetja, saj svojo osnovno dejavnost zagotavlja v pogojih obvezne republiške gospodarske javne službe in se uvršča med strateške naložbe v lasti Republike Slovenije in upravljanju SDH.

Družba je usposobljena za varno, kakovostno in učinkovito izvajanje dejavnosti vodenja in kontrole zračnega prometa v vseh fazah leta zrakoplovov ter varnega poteka prometa na treh javnih letališčih in na vojaško-civilnem letališču, izvajanje služb letalskih informacij, izvajanje komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb ter služb avtomatiziranih sistemov v podporo upravljanju zračnega prometa, izvajanje nadgradnje, uvedbe in vzdrževanja tehničnih sistemov in naprav za vodenje in kontrolo zračnega prometa ter za usposabljanje in zagotavljanje kompetentnosti operativnega osebja.

S strokovnim znanjem pospešuje razvoj področja zračnega prometa s sodelovanjem v domačih in mednarodnih organizacijah na področju civilnega letalstva ter prispeva k odločitvam v korist Republike Slovenije. V sodelovanju z državnimi organi, predvsem z Ministrstvom za obrambo Republike Slovenije in s Slovensko vojsko, tvori pomemben segment na področju nacionalne varnosti in suverenosti, saj ima dejavnost vodenja in kontrole zračnega prometa za državo strateški pomen ter je tudi eden izmed sodelujočih segmentov nadzora slovenskega zračnega prostora.

Kot pomemben deležnik v civilnem letalstvu družba prispeva k odprtosti in povezljivosti slovenskega gospodarstva, mobilnosti prebivalstva ter gospodarski rasti države, prispeva h konkurenčnosti in razvoju letalstva v slovenskem in v evropskem merilu, doseganju vseevropskih ciljev na področju stroškovne učinkovitosti in cenovne konkurenčnosti ob upoštevanju vseh zavezujočih ciljev na področju varnosti, zmogljivosti in okolja. Republika Slovenija je članica funkcionalnega bloka zračnega prostora FAB CE, ki je namenjen sodelovanju pri defragmentaciji zračnega prostora. Družba je zelo dejavna v vseh čezmejnih projektih FAB CE z namenom izboljšanja zmogljivosti zračnega prostora in stroškovne učinkovitosti.

Strateška usmeritev in cilj družbe je prispevati h konkurenčnosti in razvoju letalstva v Republiki Sloveniji pa tudi širše skozi doseganje:

- ciljne vrednosti kazalnika uspešnosti na področju stroškovne učinkovitosti in
- ciljne vrednosti kazalnika na področju zmogljivosti,

kot sta določena z vseevropskimi cilji uspešnosti, ki jih za vsako referenčno obdobje spremljanja uspešnosti določi Evropska komisija, ter so opredeljeni v poslovnem načrtu družbe. Pomembna tveganja v zvezi z doseganjem omenjenih ciljev družba sistematično obravnava v okviru sistema upravljanja s tveganji. Poročilo o doseganju ciljnih vrednosti kazalnikov uspešnosti je predstavljeno v točki 2.1 Kazalniki uspešnosti.

## 7.2 DRUŽBENI VIDIKI TRAJNOSTNEGA POSLOVANJA DRUŽBE

Z vidika družbenih vplivov poslovanja družba upošteva in obravnava tako vprašanja odgovornosti do zaposlenih kot do uporabnikov storitev, med katere šteje predvsem letalske prevoznike, letališča, državne organe, Slovensko vojsko in policijo, do poslovnih partnerjev in uradnih oseb ter odgovornosti družbe do lokalne skupnosti in širšega okolja, v katerem posluje.

## Spoštovanje človekovih pravic pri poslovanju

Družba je svojo družbeno odgovornost dodatno utrdila s podpisom Zaveze o spoštovanju človekovih pravic pri poslovanju, s katero se je zavezala k implementaciji relevantnih načel Nacionalnega akcijskega načrta Republike Slovenije za spoštovanje človekovih pravic v gospodarstvu. S sprejemom Akcijskega načrta za implementacijo Zaveze k spoštovanju človekovih pravic pri poslovanju in imenovanjem skrbnika za človekove pravice je družba sprejela program aktivnosti z roki izvedbe za sistematični razvoj področja spoštovanja človekovih pravic pri poslovanju, ki vključuje naslednje aktivnosti:

- umestitev spoštovanja človekovih pravic med vrednote oziroma temeljna načela družbe in ustrezne interne dokumente;
- ozaveščanje in izobraževanje vodilnega kadra in vseh zaposlenih s področja zagotavljanja spoštovanja človekovih pravic;
- vzpostavitev pritožbenega mehanizma za obravnavanje kršitev človekovih pravic;
- vzpostavitev in izvajanje skrbnega pregleda spoštovanja človekovih pravic;
- poročanje o spoštovanju človekovih pravic (in skrbnem pregledu) v letnem poročilu družbe;
- spodbujanje spoštovanja človekovih pravic pri poslovnih partnerjih ter iskanje skupnih rešitev in sodelovanje s ključnimi deležniki z namenom napredka v spoštovanju človekovih pravic pri poslovanju.

Poleg omenjenega družba v odnosu z vsemi uvodoma naštetimi skupinami deležnikov, kjer je to predpisano, ustrezno spoštuje veljavne predpise na področju varstva osebnih podatkov.

## Odgovornost do zaposlenih

Družba posveča veliko pozornosti ohranjanju spoštljivega, ustvarjalnega in prijaznega delovnega okolja. Motivacija, izkušnje in znanje zaposlenih, vključujoč kakovost medsebojnih odnosov in spremljanje novosti pri vodenju družbe, pomembno prispevajo k spodbujanju ustvarjalnosti zaposlenih, krepitvi njihove pripadnosti in pozitivnemu vsakodnevnemu utripu podjetja. Posebno pozornost družba posveča znanju zaposlenih, zato si prizadeva, da je strokovno izobraževanje in usposabljanje zagotovljeno vsem zaposlenim. Spodbujanje inovativnosti zaposlenih ima poseben pomen za družbo, saj zaposleni z lastno inovativnostjo, znanjem in izkušnjami pripomorejo k boljšim rezultatom družbe.

Zaradi pomena zaposlenih in njihovega znanja je med strateške usmeritve kot tudi vsakoletni cilj družbe določen razvoj zaposlenih, ki mora biti sistematičen in ciljno usmerjen, podprt s sodobnimi pristopi pri upravljanju kadrov. Družba v okviru kadrovske funkcije zagotavlja načrtovanje delovnih mest in pridobivanje kadrov (kadrovski načrti), uvajanje novih zaposlenih (vzpostavljen proces uvajanja in prenosa informacij za novo zaposlene), izobraževanje, usposabljanje in razvoj zaposlenih (vzpostavljen proces za sistematično načrtovanje izobraževanj in usposabljanj ter spremljanje realizacije), razvoj vodstvenih kadrov, sistem nagrajevanja v skladu z veljavnimi kolektivnimi pogodbami in sistemom uspešnosti, skrb za socialni dialog, karierni razvoj in upravljanje s ključnimi kadri, skrb za varnost in zdravje pri delu ter skrb za razvoj skupne korporativne kulture. Ključni cilj na področju kadrov je zagotoviti zadostno število ustrezno usposobljenega kadra za nemoteno izvajanje dejavnosti družbe.

Odgovornost do zaposlenih družba izraža tudi z zagotavljanjem varnih pogojev dela, motiviranjem, pohvalami in priznanji za uspešno končane projekte kakor tudi z notranjim komuniciranjem. Komuniciranje je pozitivno povezano z zadovoljstvom in produktivnostjo zaposlenih, zato se v družbi komunicira in izmenjuje informacije osebno, pa tudi v duhu hitrega elektronskega komuniciranja po intranetu in internetu. V skrbi za ravnovesje med delovnim in prostim časom družba omogoča zaposlenim učinkovito opravljanje njihovih obveznosti tako v službi kot doma. Družba z zglednim vodenjem in s spoštovanjem Etičnega kodeksa med drugim spodbuja spoštljivo ter odgovorno ravnanje vseh zaposlenih do svojih sodelavcev, strank in poslovnih partnerjev. Sočasno si prizadeva za obstoj delovnega okolja, ki privlači dobro usposobljene kadre. Družba v poslovni proces nediskriminatorno vključuje vse zaposlene tako, da lahko vsak na svojem področju, za katero je zaposlen, soustvarja uspeh podjetja.

Družba spodbuja dialog in druženje med sodelavci v okviru različnih formalnih in neformalnih srečanj, ki prek službenih, športnih in družabnih aktivnosti prispevajo h krepitvi medsebojnih odnosov. Vodstvo družbe se redno, enkrat na mesec, srečuje s predstavniki sveta delavcev z namenom krepitve sodelovanja delavcev pri upravljanju in sodelovanja v skupnih prizadevanjih za čim boljše poslovne rezultate in dobre odnose v procesu dela, odločanja ter doseganja ciljev družbe.

Pomembna vrednota, ki ji v družbi namenimo pozornost, je skrb za varnost pri delu in zdravje zaposlenih. Za potrebe varnega dela družba zagotavlja zaposlenim uporabo osebne varovalne opreme, ki izpolnjuje

vse predpisane standarde in ustreza specifikam dela v družbi, zaposleni pa jo dosledno uporabljajo. Opremo skladno s sprejeto Izjavo o varnosti z oceno tveganja v družbi periodično pregledujejo zunanji pooblašteni strokovnjaki za varno delo. Družba veliko pozornost posveča usposabljanju zaposlenih za varno delo, in sicer v okviru ciljno usmerjenih in strokovno naravnanih predavanj ter praktičnega treninga v spremstvu strokovnjakov, kjer se zaposlene ustrezno obvešča o pravilni uporabi osebne varovalne opreme.

V okviru skrbi za zdravje zaposlenih družba skladno s sprejeto Strategijo za promocijo zdravja pri delu izvaja program promocije zdravja, ki vključuje nasvete, predloge in ukrepe na področju zdrave in uravnotežene prehrane, splošne telesne dejavnosti in gibanja v delovnem okolju, preprečevanja poškodb pri delu predvsem z vidika ergonomskih ukrepov na delovnem mestu, skrbi za duševno zdravje, preprečevanje in obvladovanje stresa, preprečevanje uporabe psihoaktivnih snovi ter preprečevanje mobinga na delovnem mestu. Cilji programa so usmerjeni v povečanje zadovoljstva in izboljšanje splošnega počutja zaposlenih ter izboljšanje delovnega ozračja, v zmanjševanje števila bolniških odsotnosti, ohranitev nizke fluktuacije delovne sile in v ohranitev oziroma izboljšanje ugleda delodajalca.

Posebna skrb je bila v letih 2020 in 2021 namenjena ozaveščanju zaposlenih za dosledno upoštevanje zaščitnih ukrepov, ki so bili v družbi sprejeti za preprečevanje okužbe s COVID-19. V ta namen družba izvaja vse predpisane zaščitne ukrepe, zagotavlja zaščitno opremo in sredstva ter razkuževanje uporabnih površin in prostorov.

Družba ključna tveganja na področju zaposlenih obravnava in upravlja sistematično v okviru sistema upravljanja s tveganji.

Družba bo še naprej zagotavljala takšno delovno okolje, ki bo pozitivno vplivalo na zadovoljstvo zaposlenih. Z namenom lažjega usklajevanja poklicnega in zasebnega življenja si bo, kjer in kolikor je to možno, prizadevala ohraniti možnost opravljanja dela na domu, ki se je že v letih 2020 in 2021 izkazalo kot (organizacijsko, stroškovno in motivacijsko) ustrezen in učinkovit način izvajanja delovnega procesa. Stanje odnosov in zadovoljstva zaposlenih bo preverjala tudi z izvajanjem anket o zadovoljstvu zaposlenih in na podlagi rezultatov načrtovala nadaljnje aktivnosti za izboljšave.

### **Odgovornost do uporabnikov storitev, partnerjev in do uradnih oseb**

Storitve družbe so usmerjene v izpolnjevanje potreb, upravičenih zahtevkov in pričakovanj naših uporabnikov. Potrebe po vrhunskih storitvah izpolnjujemo s profesionalnostjo, naklonjenostjo do novih idej, mednarodnim povezovanjem in oblikovanjem cen storitev skladno z evropsko in nacionalno zakonodajo.

Pošteno delovanje in korektno sodelovanje z vsemi poslovnimi partnerji in uradnimi osebami je primarno ravnanje družbe. Pri oblikovanju pogodb in sodelovanju na podlagi sklenjenih pogodb družba vedno upošteva vidik transparentnosti in poštenosti. Družba kot zavezanec za izvajanje postopkov javnih naročil skrbi za spoštovanje predpisov in temeljnih načel s tega področja. Kot zavezanec po Zakonu o dostopu do informacij javnega značaja (Uradni list RS, št. 51/06 – uradno prečiščeno besedilo, 117/06 – ZDavP-2, 23/14, 50/14, 19/15 – odl. US, 102/15 in 7/18) družba na nediskriminatoren način obravnava zahtevke pravnih ali fizičnih oseb ter spoštuje določbe zakona. Sočasno si v družbi prizadevamo za uveljavljanje temeljnih načel in elementov sistema korporativne integritete.

Odgovornost do uporabnikov storitev bo družba tudi v prihodnje izkazovala z različnimi formalnimi in neformalnimi oblikami posvetovanja z uporabniki storitev.

### **Odgovornost do ožje lokalne skupnosti in širšega družbenega okolja**

V družbi se zavedamo naše odgovornosti tako do ožje lokalne skupnosti, kot do širšega družbenega okolja, zato podpiramo različne neprofitne družbene dejavnosti, kulturo, šport in humanitarne projekte, še posebno pa dejavnosti in dogodke, ki so povezani z našo osnovno dejavnostjo, letalstvom. Tako želimo prispevati k nadaljnjemu razvoju letalstva v Republiki Sloveniji, kot izjemno pomembnega sektorja gospodarstva.

### 7.3 OKOLJSKI VIDIKI TRAJNOSTNEGA POSLOVANJA DRUŽBE

Družba si pri načrtovanju in izvajanju dejavnosti ter poslovnih aktivnosti prizadeva za največjo možno mero odgovornosti do okolja in pri tem upošteva zahteve ustreznih predpisov in standardov na tem področju.

Družba se zaveda pomembne vloge, ki jo ima pri zmanjševanju hrupa ter emisij toplogrednih plinov, ne glede na rast prometa. Zato sledi okoljevarstvenim standardom z racionalizacijo načrtovanja poletov na področju oblikovanja procedur, zračnih poti in rezerviranih področij za potrebe Ministrstva za obrambo Republike Slovenije. V sodelovanju s sosednjimi izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa si prizadeva k širitvi SECSI FRA področja po konceptu »free route«, ki na dnevni bazi primerjalnega prometa prispeva k zmanjšanju porabe goriva in nižjim emisijam CO<sub>2</sub>. Družba s tem prispeva k približevanju ciljem brezogljične družbe, skrajševanju potovalnih časov in s tem boljši mobilnosti. Omenjena prizadevanja sočasno sledijo ciljem enotnega evropskega neba, kar se izkazuje tudi skozi prispevek družbe k doseganju ciljne vrednosti kazalnika uspešnosti na področju okolja. Družba zato kot ključni cilj in kazalnik meri in spremlja doseganje ciljne vrednosti kazalnika uspešnosti na področju okolja, kot je določen z vseevropskimi cilji uspešnosti, ki jih za vsako referenčno obdobje spremljanja uspešnosti določi Evropska komisija, ter je opredeljen v poslovnem načrtu družbe. Pomembna tveganja v zvezi z doseganjem omenjenih ciljev družba sistematično obravnava v okviru sistema upravljanja s tveganji. Kot že navedeno je poročilo o doseganju ciljnih vrednosti kazalnikov uspešnosti predstavljeno v točki 2.1 Kazalniki uspešnosti.

K ciljem na področju okolja družba prispeva tudi z vlaganji v tehnološko napredne sisteme in naprave skladno z evropskimi predpisi, ki opredeljujejo zahteve glede nadaljnega tehnološkega razvoja ATM sistemov in naprav (European ATM Master plan, SESAR), ki bodo z novimi tehnologijami prispevali k večji učinkovitosti evropskega ATM omrežja, optimizaciji zračnih poti, skrajševanju potovalnih časov in dodatno pozitivno prispevali k zmanjševanju ogljičnega odtisa letalskega prometa. Zato je za družbo pomembna strateška usmeritev tudi sledenje in implementacija tehnološko naprednih rešitev, ki jih družba spremlja skozi realizacijo investicijskih načrtov in obvladovanjem tveganj na tem področju.

Učinkovita raba energije (URE) in uporaba obnovljivih virov energije (OVE) spadata med teme, ki so del našega vsakdana in vse kaže, da bo stabilna oskrba z energijo eno izmed pglavitnih vprašanj razvoja celotne družbe. Prispevek družbe k trajnostnemu razvoju predstavlja projekt gradnje objekta ATCC, ki je bil zasnovan v upoštevanju predpisanih okoljskih usmeritev, tako glede energetske učinkovitosti kot z vidika ostalih vplivov na okolje. Z vgradnjo tehnološko naprednejših in učinkovitejših sistemov in naprav družba načrtno zmanjšuje porabo električne energije. Prispevek družbe k trajnostnemu razvoju predstavlja tudi vračanje električne energije, ki se ustvari z obveznimi rednimi mesečnimi testiranj naprav DEA za zagotavljanje rezervnega napajanja objekta ATCC, v omrežje. Družba pri napravah za neprekinjeno napajanje sistemov uporablja tudi modularne komponente, kar ji omogoča optimiziranje porabe električne energije (prilagajanje delovanja modulov glede na potrebe). Družba je v letu 2020 z izvedbo javnega naročila zagotovila novo pogodbo za dobavo električne energije, s katero je poleg prihranka na ceni električne energije zagotovila, da je v letu 2021 najmanj 50 % dobavljene električne energije proizvedene iz obnovljivih virov energije (OVE) ali v soproizvodnji električne energije z visokim izkoristkom (SPTE) ali v soproizvodnji električne energije, ki temelji na obnovljivih virih (zelena energija). Družba je vključena tudi v sistem terciarne regulacije frekvence. S svojimi sistemi obveznega sekundarnega napajanja operativnih sistemov za vodenje in kontrolo zračnega prometa tvori virtualno elektrarno, ki za slovensko elektro omrežje zagotavlja zmogljivost proizvodnje 2 x 640 kW električne energije, ki se proizvaja v skladu s trenutnimi (dnevni) potrebami slovenskega elektro omrežja.

Družba pri svojem delovanju spremlja učinke delovanja sistemov in naprav, ki so potrebni za izvajanje njene osnovne dejavnosti, tudi s sodelovanjem z zunanjimi strokovnimi inštitucijami. Družba tako sodeluje z Inštitutom za neionizirna sevanja z namenom analize vpliva svojega delovanja na okolje in zdravje ljudi, zlasti sevanj radarskih sistemov.

Poleg predhodno omenjenega družba pozitivno prispeva k okoljskim ciljem pri svojem poslovanju s pretežno elektronskim poslovanjem, kar zmanjšuje stroške poslovanja in ima pozitivne učinke na okolje. Pozitiven okoljski (kot tudi stroškovni) učinek ima tudi opravljanje dela na domu, na katerega je družba prešla v času pandemije COVID-19, saj se na ta način zmanjšuje potreba po prevozu na delo, kar ugodno vpliva na promet in s tem na zmanjševanje onesnaževanja okolja. Pri nabavah družba upošteva mednarodno priznane smernice energetske učinkovitosti in razvoja na področju ravnanja z energijo in okoljem. Kot zavezanica po javno naročniški zakonodaji družba pri nabavah sledi tudi načelom družbeno odgovornega javnega naročanja tako, da pri javnem naročanju vključuje tudi okoljske in socialne vidike.

Dejavnost družbe ne predvideva proizvodnje nevarnih odpadkov, pa tudi sicer v koledarskem letu zaradi izvajanja dejavnosti ne nastaja več kot 150 ton odpadkov ali skupaj več kot 200 kilogramov nevarnih odpadkov, kar bi zahtevalo izdelavo načrta gospodarjenja z odpadki. Družba poroča Agenciji Republike Slovenije za okolje o nastalih odpadkih in ravnanju z njimi ter vodi evidenco skladno z Uredbo o odpadkih (Uradni list RS, št. 37/15, 69/15 in 129/20).

Pri razvojnih vprašanjih bo družba tudi v prihodnje v svoje poslovne aktivnosti vključevala temeljna načela družbene odgovornosti in trajnostnega poslovanja skladno z mednarodnimi in domačimi predpisi ter standardi, s poštenim odnosom do uporabnikov storitev in dobaviteljev ter skrbnim odnosom do narave in okolja, v katerem deluje.



## 8 KLJUČNI NAČRTI ZA LETO 2022 IN PRIČAKOVANJA GLEDE RAZVOJA DRUŽBE

Poleg vztrajanja globalne epidemije bolezni COVID-19 z negativnimi posledicami na letalski sektor bo na okrevanje letalskega prometa in globalne gospodarske ter varnostne razmere v letu 2022 vplival nov dejavnik tveganja, izbruh vojne med Ukrajino in Rusko federacijo. Glavna skrb in pozornost družbe bo spričo povečanih tveganj osredotočena na zagotavljanje varnega, neprekinjenega in učinkovitega izvajanja storitev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa skladno z veljavnimi slovenskimi in evropskimi predpisi ter standardi ICAO.

Upravljanje varnosti v zračnem prometu je bistveno za dejavnost vodenja in kontrole zračnega prometa ter najpomembnejši skupni cilj vseh poslovnih procesov. Družba bo za zagotovitev potrebne ravni varnosti v zračnem prometu izvajala vse aktivnosti skladno z uveljavljenimi procesi sistema upravljanja varnosti (Safety Management System – SMS), ki temeljijo na nacionalnih in evropskih predpisih ter standardih in priporočilih mednarodnih organizacij v civilnem letalstvu. Vzporedno se bodo izvajale tudi aktivnosti za stalno izboljšanje individualne in organizacijske varnostne kulture, ki temeljijo na izpolnjevanju priporočil izvedenih analiz v preteklih obdobjih.

V skladu z Izvedbeno uredbo Komisije 2020/1627/EU o izrednih ukrepih za tretje referenčno obdobje (2020 – 2024) načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu zaradi pandemije COVID-19, ki predstavlja začasno spremenjeni pravni okvir za tretje referenčno obdobje spremljanja vseevropskih ciljev uspešnosti in Izvedbenim sklepom Komisije 2021/891/EU o določitvi revidiranih vseevropskih ciljev uspešnosti za omrežje za upravljanje zračnega prometa za tretje referenčno obdobje, je družba sodelovala pri pripravi novega Načrta izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo (2021), s katerim Republika Slovenija izkazuje skladnost in svoj prispevek k doseganju vseevropskih ciljev uspešnosti. Družba je nov načrt izvedbe upoštevala tudi ob pripravi že sprejetih poslovnih načrtov družbe, revidiranega Poslovnega načrta 2020 – 2024 in Letnega poslovnega načrta 2022.

Družba si bo prizadevala izvajati dejavnosti v tolikšnem obsegu, kot ga bo zahteval promet, s čim manjšimi omejitvami in zamudami, ter s tem zagotoviti doseganje ciljev uspešnosti na področju zmogljivosti skladno z vseevropskimi cilji uspešnosti. Ob tem bo sledila potrebam glede odprtosti vseh mednarodnih letališč v Republiki Sloveniji skladno z zahtevami, ki jih bo narekoval promet na teh letališčih.

Visoka stopnja negotovosti glede učinkovitosti ukrepov, ki jih države sprejemajo v boju z epidemijo, se odraža tudi v napovedih prometa za leto 2022. Na realni promet v letu 2022 letu bodo verjetno največ vplivali:

- pojav novih različic virusa in javno mnenjski odnos ter učinkovitost cepljenja,
- cene energentov, zlasti nafte in splošne gospodarske razmere,
- zaupanje potrošnikov in povpraševanje po letalskih prevozihi, turistične destinacije,
- finančno stanje prevoznikov in izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa,
- kapaciteta ATC v sosednjih državah (tudi na South-East osi),
- tehnične spremembe v nekaterih kontrolah zračnega prometa z vplivom na tokove prometa ter
- nadaljevanje vojaškega konflikta v Ukrajini in drugi izredni dogodki (teroristična dejanja v svetu, konflikti med državami).

V okviru Sektorja zračnega prometa bo družba tudi v prihodnje tvorno sodelovala pri koordinaciji in delu skupine Os jug–vzhod (South-East Axis), ki bo dolgoročno pripomogla k boljši pretočnosti in posledično k manjšim zamudam zračnega prometa v tem delu Evrope. Za zagotovitev zadostne sektorske kapacitete za potrebe načrtovanega prometa je družba v letu 2021 načrtovala naslednje projekte oziroma naloge:

- odpiranje četrtega sektorja skladno s potrebami in zahtevami prometa ter razpoložljivimi človeškimi viri;
- prilagodljivo uporabo sektorizacije za zagotovitev optimalnega načrtovanja odprtosti sektorjev in kadrov.

Za doseg načrtovanih ciljev v letu 2022 bo družba izvajala vse načrtovane aktivnosti in sprejemala potrebne ukrepe, med katerimi velja izpostaviti:

- zagotavljati neprekinjeno poslovanje in varno zagotavljanje storitev ter vzdrževati načrte za neprekinjeno delovanje,
- vzdrževanje in nadaljnjo optimizacijo ter izboljšave tehnološke infrastrukture, ki družbi omogoča doseganje operativnih ciljev na področjih varnosti, kapacitete in ekonomičnosti poslovanja;



- skrb za zdravje in strokovni razvoj zaposlenih, predvsem pa zagotovitev zadostnega števila ustrezno usposobljenega operativnega osebja skladno s potrebami družbe ter zahtevami evropske in nacionalne zakonodaje;
- nadaljevanje socialnega dialoga za sklenitev nove podjetniške kolektivne pogodbe;
- nadaljevanje ukrepov, usmerjenih v racionalizacijo vseh stroškov poslovanja glede na predvideni obseg prometa, in v okviru teh ukrepov na ustreznih varnostnih analizah temelječa optimizacija storitev nekaterih služb (optimalna organizacija dela in potrebnega števila zaposlenih v letaliških kontrolah zračnega prometa), katerih cilj je stroškovno vzdržna organiziranost navigacijskih služb zračnega prometa na vseh treh letališčih, ki so vključena v stroškovno bazo v fazi terminala, v okviru dogovorjenih obratovalnih časov letališč;
- posodabljanje sistema izpolnjevanja skupnih zahtev za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, ki na sistematično formalen in celovito dokumentaren način opredeljuje obseg in načine dela ter ravnanj, za katere se šteje, da pomenijo skladnost družbe s skupnimi zahtevami za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, ki jih izvaja;
- kontinuirano notranje spremljanje skladnosti z zahtevami relevantne evropske zakonodaje in izvajanje vseh aktivnosti, ki jih narekuje ohranjanje veljavnosti certifikata izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa;
- sledenje smernicam razvoja evropskega zračnega prostora z uspešnim sodelovanjem na mednarodnem področju, predvsem na področju regionalnega sodelovanja v okviru FAB CE in aktivno delovanje družbe kot družbenice v FABCE, d. o. o.;
- poglobljeno sodelovanje z drugimi FAB-i v okviru GATE ONE, z BLUE MED FAB, DANUBE FAB in FAB EC ter Inter-FAB sestankov, na katerih se oblikujejo skupna stališča na predloge sprememb zakonodaje EU;
- strokovno sodelovanje s pristojnimi državnimi organi pri pripravi predpisov s področja dejavnosti družbe.

Družba si bo prizadevala k ohranjanju vplivne vloge v okviru projekta FAB CE, v okviru katerega se bodo nadaljevale aktivnosti, ki so skladne z EAAS (European Airspace Architecture Study) in v letu 2020 sprejeto strategijo (FAB CE Strategy 2020 – 2030). Glavni cilji so zajeti v novi izdaji strategije, najpomembnejši strateški projekti pa bodo usmerjeni v optimizacijo zračnega prostora, z bolj intenzivnim čezmejnim sodelovanjem, ter v optimizacijo regijske infrastrukture.

Na področju letalskih telekomunikacij bo glavna aktivnost zagotavljanje varnosti, zanesljivosti, razpoložljivosti in integritete gradnikov funkcionalnega ATM in operativnega sistema. Primarno se ta aktivnost izvaja s stalnim neprekinjenim 24/7 tehničnim nadzorom vseh teh gradnikov, sekundarno z neprekinjeno periodiko vzdrževanja in terciarno z evolucijskim vzdrževanjem, ter (nenazadnje) z ohranjanjem kompetentnosti tehničnega osebja, ki izvaja te tri nivoje aktivnosti.

Na področju komunikacij je načrtovana polna vzpostavitev lastnih mikrovalovnih povezav med komunikacijskimi lokacijami družbe in sicer s ciljem povečati razpoložljivost in stroškovno učinkovitost komunikacijskega omrežja. Planiran je tudi zaključek projekta prenove VHF radijskih postaj v LKZP Portorož, LKZP Maribor in na Jančah.

Na področju nadzornih sistemov je načrtovan začetek projekta MAM in s tem širitev sistema multilateracije. Vlaganja v novo tehnologijo WAM bodo na dolgi rok zmanjšala število nadzornih sistemov (umik iz uporabe vsaj enega starega radarja), hkrati pa bo zagotovilo neodvisno pokrivanje slovenskega zračnega prostora v severovzhodni Sloveniji. Poleg omenjenega je na področju letalskih telekomunikacij načrtovana še:

- menjava večine operativnih strežnikov in inštalacija »X-serverjev (strežnikov)«,
- menjava večine LAN/WAN aktivne mrežne opreme,
- uvedba nove QAM aplikacije na novi strojni opremi v operativno uporabo na vseh letališčih po Republiki Sloveniji,
- zamenjava in nadgradnja ATIS strojne in programske opreme,
- nadgradnja RCSE opreme za nadzor navigacijskih sistemov po Republiki Sloveniji in
- nadaljevanje DME/DME projekta.

Družba na področju letalskih informacijskih služb med pomembne naloge uvršča zagotavljanje skladnosti z zahtevami Izvedbene uredbe Komisije 2017/373/EU. Enako pomembno bo tudi zagotavljanje skladnosti z zahtevami nove Priloge 15 k Čikaški konvenciji ter dokumenta ICAO Doc 10066 PANS AIM (Procedures for Air Navigation Services - Aeronautical Information Management).

Z Eurocontrol NM je vzpostavljen dogovor o tranziciji družbe in sistema ADMT (AIXM 5.1) v EAD SDD s pomočjo direktnega prenosa zrakoplovnih podatkov med posameznima sistemoma. Predvideni datum

implementacije je 8. september 2022. Podatki so osnova za delovanje funkcij NM. Vsi letalski podatki, ki jih mora družba zagotavljati, so trenutno v elektronski obliki, shranjeni v tujini v EAD (European AIS Data Base).

V teku je vzpostavitev delovnih postaj AMATIS UA v pisarnah meteorološke službe na letališčih, ki so v domeni Agencije Republike Slovenije za okolje. Z vzpostavitvijo delovnih postaj AMATIS UA bo lahko Agencija Republike Slovenije za okolje prek sistema AMHS pošiljala sporočila s priponkami, predvsem gre za datoteke z meteorološkimi podatki in slikami.

V letu 2022 bosta zaključena projekta nadgradnje AFTN/AMHS in nadgradnja ADMT sistema (AIM Portal – 1. faza).

V okviru Sektorja za certificiranje, vodenje projektov in usposabljanje osebja smo že leta 2019 pristopili k pospešenemu usposabljanju dveh sodelavcev sektorja po IANS NSA programu, s čimer bomo pridobili nova znanja in posledično razširili delokrog oz. izvajanje aktivnosti sektorja v skladu z zahtevami Izvedbene uredbe Komisije 2017/373/EU. Epidemija koronavirusa – trajajoča že dve leti – pa doseganje tega cilja kritično omejuje. V letu 2021 se je izkazalo, da alternativno doseganje kompetentnosti teh dveh oseb ne more zagotavljati enake učinkovitosti kot sicer načrtovano usposabljanje, zato se bo to usposabljanje pospešeno izvajalo v letu 2022 v okviru realnih možnosti v okoliščinah epidemioloških omejitev.

Na področju usposabljanja operativnega osebja v okviru Letalske šole se načrtuje izvajanje usposabljanj obstoječega operativnega osebja za pridobitev novih kompetenc, skladno s potrebami posameznih operativnih sektorjev. Na sistemski ravni pa se nadaljuje razvoj sistemske ureditve izvajanja procesov usposabljanja operativnega osebja. Poleg izvedbe rednega programa usposabljanj se v okviru Letalske šole za leto 2022 načrtuje izvedba popolnoma novih programov usposabljanja na temo krepitev skupinskih veščin, obvladovanja posledic po kritičnem incidentu, pedagoškega usposabljanja operativnih inštruktorjev ter usposabljanje za ravnanje v izrednih razmerah.

Družba bo v letu 2022 nadaljevala aktivnosti na projektu »SWIM Common Public Key Infrastructure & Cybersecurity« (SWIM PKI & CS) ter nadaljevala z izvajanjem projekta ADaaS2 kot enega najpomembnejših projektov družbe.

Na področju sistema vodenja kakovosti po ISO 9001 je v letu 2022 načrtovano nadaljevanje s projektom prenove sistema obvladovanja dokumentacije in nadaljevanje načrtovanih aktivnosti na področju obvladovanja tveganj. Tudi v letu 2022 je skladno z zahtevami standarda ISO 9001 načrtovana izvedba notranje presoje in izvedba zunanje certifikacijske presoje s pooblaščenimi akreditacijsko hišo.

Z opisanimi ukrepi in aktivnostmi bo družba tudi na dolgi rok zagotavljala kakovostno, prilagodljivo in stroškovno učinkovito opravljanje dejavnosti, ki bo usmerjeno k najpomembnejšemu cilju, tj. zagotavljanju visoke stopnje ravni varnosti v zračnem prometu, z ustreznim prispevkom k zmanjšanju negativnih vplivov dejavnosti na okolje. Upoštevalo bo napovedi in obseg dejanskega letalskega prometa, razvoj pandemije COVID-19 in vpliv vojaškega konflikta v Ukrajini ter splošne gospodarske razmere si bo družba v letu 2022 z obvladovanjem vseh stroškov poslovanja in zagotavljanju potrebnih virov financiranja prizadevala zagotavljati neprekinjeno izvajanje dejavnosti in nemoteno poslovanje.

## II RAČUNOVODSKO POROČILO

### 1 POROČILO NEODVISNEGA REVIZORJA



Tel: +386 1 53 00 920  
info@bdo.si  
www.bdo.si

Cesta v Mestni log 1  
SI-1000 Ljubljana  
Slovenija

#### POROČILO NEODVISNEGA REVIZORJA lastniku družbe KONTROLA ZRAČNEGA PROMETA SLOVENIJE, d.o.o.

##### POROČILO O REVIZIJI RAČUNOVODSKIH IZKAZOV

###### **Mnenje**

Revidirali smo računovodske izkaze gospodarske družbe KONTROLA ZRAČNEGA PROMETA SLOVENIJE, d.o.o. (v nadaljevanju »družba«), ki vključujejo izkaz finančnega položaja na dan 31. decembra 2021 ter izkaz poslovnega izida, izkaz drugega vseobsegajočega donosa, izkaz gibanja kapitala in izkaz denarnih tokov za tedaj končano leto ter povzetek bistvenih računovodskih usmeritev in druge pojasnjevalne informacije.

Po našem mnenju priloženi računovodski izkazi v vseh pomembnih pogledih pošteno predstavljajo finančni položaj družbe KONTROLA ZRAČNEGA PROMETA SLOVENIJE, d.o.o. na dan 31. decembra 2021 in njeno finančno uspešnost ter denarne tokove za tedaj končano leto v skladu z Mednarodnimi standardi računovodskega poročanja, kot jih je sprejela EU.

###### **Podlaga za mnenje**

Revizijo smo opravili v skladu z Mednarodnimi standardi revidiranja (MSR) in Uredbo (EU) št. 537/2014 Evropskega parlamenta in Sveta o posebnih zadevah v zvezi z obvezno revizijo subjektov javnega interesa (Uredba (EU) št. 537/2014 Evropskega parlamenta in Sveta). Naše odgovornosti na podlagi teh pravil so opisane v tem poročilu v odstavku *Revizorjeva odgovornost za revizijo računovodskih izkazov*. V skladu s Kodeksom etike za računovodske strokovnjake, ki ga je izdal Odbor za mednarodne standarde etike za računovodske strokovnjake (Kodeks IESBA) ter etičnimi zahtevami, ki se nanašajo na revizijo računovodskih izkazov v Sloveniji, potrjujemo svojo neodvisnost od družbe in, da smo izpolnili vse druge etične zahteve v skladu s temi zahtevami in Kodeksom IESBA.

Verjamemo, da so pridobljeni revizijski dokazi zadostni in ustrezni kot osnova za naše revizijsko mnenje.

###### **Ključne revizijske zadeve**

Ključne revizijske zadeve so tiste, ki so bile po naši strokovni presoji najbistvenejše pri reviziji računovodskih izkazov za tekoče obdobje. Te zadeve so bile obravnavane v okviru revizije računovodskih izkazov kot celote in pri oblikovanju mnenja o njih, zato ne podajamo ločenega mnenja o teh zadevah.

Izpolnili smo vse svoje obveznosti, ki so opisane v odstavku *Revizorjeva odgovornost za revizijo računovodskih izkazov*, vključno s tistimi, ki so povezane s temi zadevami. Zato je revizija vključevala izvedbo postopkov, ki smo jih določili na podlagi naše ocene tveganja pomembno napačne navedbe v računovodskih izkazih. Rezultati naših revizijskih postopkov, vključno s postopki, ki smo jih opravili v zvezi z zadevami, ki jih navajamo v nadaljevanju, služijo kot podlaga za naše revizijsko mnenje o priloženih računovodskih izkazih.

###### Prihodki od prodaje iz pogodb s kupci

###### Opis ključne revizijske zadeve

Prihodki od prodaje so v letu 2021 znašali 21.065.028 EUR (2020: 15.457.515 EUR). Prihodke od prodaje sestavljata predvsem dve vrsti prihodkov - storitve navigacijske službe zračnega prometa za prelete nad Slovenijo in storitve navigacijske službe na terminalih.

###### Naš revizijski pristop

Naš revizijski pristop je med drugim vseboval:

- Seznanitev z veljavnimi predpisi, računovodsko politiko glede pripoznavanja prihodkov od prodaje iz pogodb s kupci ter oceno usklajenosti z



Prihodki iz obeh naslovov se pripoznajo na podlagi cene na enoto, ki je izražena v evrih in določena ob upoštevanju predvidenih stroškov, načrtovanega letnega prometa preletov, priletov/odletov ter dejanskega števila zaračunanih enot storitev.

Cene preletov se uravnavajo na podlagi posebnega mehanizma, pri čemer je cena določena na podlagi predvidenega števila preletov in inflacije ter potrjena s strani Evropske komisije. Pri tem je potrebno slediti Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2020/1627 o izrednih ukrepih za tretje referenčno obdobje (2020-2024) načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu zaradi pandemije Covid-19, pri čemer se koledarski leti 2020 in 2021 obravnavata kot enotno obdobje.

Ker so prihodki eden ključnih kazalnikov uspešnosti družbe, smo njihovo pripoznanje določili kot ključno revizijsko zadevo.

Mednarodnimi standardi računovodskega poročanja, kot jih je sprejela EU.

- Preizkušanje zasnove in implementacije notranjih kontrol v procesu pripoznavanja prihodkov od prodaje iz pogodb s kupci in z vidika preprečevanja napak in prevar.
- Preverjanje ustreznosti časovne razporeditve prihodkov od prodaje iz pogodb s kupci v pravo obračunsko obdobje na podlagi podporne dokumentacije.
- Na podlagi vzorca izpeljano preverjanje točnosti pripoznanih prihodkov od prodaje iz pogodb s kupci.
- Pregled ustreznosti razkritij z vidika določil Mednarodnih standardov računovodskega poročanja, kot jih je sprejela EU in ki so navedeni v pojasnilih Prihodki od prodaje opravljenih storitev v okviru Ključnih računovodskih usmeritev, pojasnilu 3.2.15 Prihodki od prodaje iz pogodb s kupci, pojasnilu 3.2.24 Uporaba MSRP za pripoznavanje presežnih prihodkov zaradi učinka usklajevalnega mehanizma na bodoče prihodke v skladu z uredbami Evropske unije ter 3.2.29 Potencialne obveznosti in potencialna sredstva.

### **Druga zadeva**

Računovodske izkaze družbe KONTROLA ZRAČNEGA PROMETA SLOVENIJE, d.o.o. za leto, ki se je končalo 31. decembra 2020, je revidiral drug revizor, ki je 20. aprila 2021 o njih izrazil neprilagojeno mnenje.

### **Druge informacije**

Za druge informacije je odgovorno poslovodstvo. Druge informacije obsegajo poslovno poročilo, ki je sestavni del letnega poročila družbe, vendar ne vključujejo računovodskih izkazov in našega revizorjevega poročila o njih.

Naše mnenje o računovodskih izkazih se ne nanaša na druge informacije in o njih ne izražamo nobene oblike zagotovila.

V povezavi z opravljeno revizijo računovodskih izkazov je naša odgovornost prebrati druge informacije in pri tem presoditi ali so druge informacije pomembno neskladne z računovodskimi izkazi, zakonskimi zahtevami ali našim poznavanjem, pridobljenim pri revidiranju, ali se kako drugače kažejo kot pomembno napačne. Če na podlagi opravljenega dela zaključimo, da obstaja pomembno napačna navedba drugih informacij, moramo o takih okoliščinah poročati. V zvezi s tem na podlagi opisanih postopkov poročamo, da:

- so druge informacije v vseh pomembnih pogledih usklajene z revidiranimi računovodskimi izkazi;
- so druge informacije pripravljene v skladu z veljavnimi zakoni in predpisi; ter
- na podlagi poznavanja in razumevanja družbe in njenega okolja, ki smo ga pridobili med revizijo, v zvezi z drugimi informacijami nismo ugotovili bistveno napačnih navedb.





### ***Odgovornost posloводства in nadzornega sveta za računovodske izkaze***

Posloводство je odgovorno za pripravo in pošteno predstavitev teh računovodskih izkazov v skladu z Mednarodnimi standardi računovodskega poročanja, kot jih je sprejela EU in za tako notranje kontroliranje, kot je v skladu z odločitvijo posloводства potrebno, da omogoči pripravo računovodskih izkazov, ki ne vsebujejo pomembno napačne navedbe zaradi prevare ali napake.

Posloводство je pri pripravi računovodskih izkazov družbe odgovorno za oceno njene sposobnosti, da nadaljuje kot delujoče podjetje, razkritje zadev, povezanih z delujočim podjetjem in uporabo predpostavke delujočega podjetja kot podlago za računovodenje, razen če namerava posloводство podjetje likvidirati ali zaustaviti poslovanje, ali če nima druge možnosti, kot da napravi eno ali drugo.

Nadzorni svet je odgovoren za nadzor nad pripravo računovodskih izkazov in za potrditev revidiranega letnega poročila.

### ***Revizorjeva odgovornost za revizijo računovodskih izkazov***

Naši cilji so pridobiti sprejemljivo zagotovilo o tem ali so računovodski izkazi kot celota brez pomembno napačne navedbe zaradi prevare ali napake, in izdati revizorjevo poročilo, ki vključuje naše mnenje. Sprejemljivo zagotovilo je visoka stopnja zagotovila, vendar ni jamstvo, da bo revizija, opravljena v skladu z MSR in Uredbo (EU) št. 537/2014 Evropskega parlamenta in Sveta, vedno odkrila pomembno napačno navedbo, če ta obstaja. Napačne navedbe, lahko izhajajo iz prevare ali napake, ter se smatrajo za pomembne, če je upravičeno pričakovati, da posamič ali skupaj, vplivajo na gospodarske odločitve uporabnikov, sprejete na podlagi teh računovodskih izkazov.

Med izvajanjem revidiranja v skladu z MSR uporabljamo strokovno presojo in ohranjamo poklicno nezaupljivost. Prav tako:

- prepoznamo in ocenimo tveganja pomembno napačne navedbe v računovodskih izkazih, bodisi zaradi napake ali prevare, oblikujemo in izvajamo revizijske postopke kot odzive na ocenjena tveganja ter pridobivamo zadostne in ustrezne revizijske dokaze, ki zagotavljajo podlago za naše mnenje. Tveganje, da ne bomo odkrili napačne navedbe, ki izvira iz prevare, je višje od tistega, povezanega z napako, saj prevara lahko vključuje skrivne dogovore, ponarejanje, namerno opustitev, napačno razlago ali izogibanje notranjih kontrol;
- pridobimo razumevanje notranjih kontrol, pomembnih za revizijo z namenom oblikovanja revizijskih postopkov, ki so okoliščinam primerni, vendar ne z namenom izraziti mnenja o učinkovitosti notranjih kontrol družbe;
- presodimo ustreznost uporabljenih računovodskih usmeritev in sprejemljivost računovodskih ocen ter z njimi povezanih razkritij posloводства;
- na podlagi pridobljenih revizijskih dokazov o obstoju pomembne negotovosti glede dogodkov ali okoliščin, ki zbuja dvom v sposobnost organizacije, da nadaljuje kot delujoče podjetje, sprejmemo sklep o ustreznosti poslovske uporabe predpostavke delujočega podjetja, kot podlage računovodenja. Če sprejmemo sklep o obstoju pomembne negotovosti, smo dolžni v revizorjevem poročilu opozoriti na ustrezna razkritja v računovodskih izkazih ali, če so taka razkritja neustrezna, prilagoditi mnenje. Revizorjevi sklepi temeljijo na revizijskih dokazih pridobljenih do datuma izdaje revizorjevega poročila. Vendar kasnejši dogodki ali okoliščine lahko povzročijo prenehanje organizacije kot delujočega podjetja;
- ovrednotimo splošno predstavitev, strukturo, vsebino računovodskih izkazov vključno z razkritji, in ali računovodski izkazi predstavljajo zadevne posle in dogodke na način, da je dosežena poštena predstavitev.

Nadzorni svet in revizijsko komisijo med drugim obveščamo o načrtovanem obsegu in času revidiranja in pomembnih revizijskih ugotovitvah vključno z morebitnimi pomanjkljivostmi notranjih kontrol, ki smo jih zaznali med našo revizijo.



Nadzornemu svetu in revizijski komisiji smo predložili našo izjavo, da smo izpolnili vse etične zahteve v zvezi z neodvisnostjo ter jih obvestili o vseh razmerjih in drugih zadevah, za katere bi se lahko upravičeno menilo, da vplivajo na našo neodvisnost, in jih seznanili s tem povezanimi nadzornimi ukrepi.

Od vseh zadev, s katerimi smo seznanili nadzorni svet in revizijsko komisijo, smo zadeve, ki so bile najpomembnejše pri reviziji računovodskih izkazov tekočega obdobja, določili kot ključne revizijske zadeve. V kolikor zakon ali predpisi ne preprečujejo njihovega javnega razkritja in razen v izjemno redkih okoliščinah, ko lahko utemeljeno pričakujemo, da bi bile posledice poročanja o določeni zadevi bolj škodljive kot je v javnem interesu, te zadeve opisujemo v revizorjevem poročilu.

#### **POROČILO O DRUGIH PRAVNIH IN REGULATIVNIH ZAHTEVAH**

##### **Druge zahteve v zvezi z vsebino revizorjevega poročila v skladu z Uredbo (EU) št. 537/2014 Evropskega parlamenta in Sveta**

V skladu s členom 10(2) Uredbe (EU) št. 537/2014 Evropskega parlamenta in Sveta v našem poročilu neodvisnega revizorja navajamo naslednje informacije, ki so zahtevane poleg zahtev mednarodnih standardov revidiranja:

##### *Imenovanje revizorja, trajanje posla in odgovorni pooblaščen revizor*

Skupščina delničarjev družbe nas je dne 29. septembra 2021 imenovala za zakonitega revizorja za poslovna leta 2021 - 2023, predsednik nadzornega sveta pa je pogodbo o revidiranju podpisal dne 1. oktobra 2021. Naše opravljanje posla v celoti in neprekinjeno traja 1 leto. Za opravljeno revizijo je odgovorna pooblaščen revizorka Maruša Hauptman.

##### *Skladnost z dodatnim poročilom revizijski komisiji*

Naše mnenje o računovodskih izkazih v tem poročilu je skladno z dodatnim poročilom revizijski komisiji družbe, ki smo ga izdali dne 9. maja 2022.

##### *Nerevizijske storitve*


Izjavljamo, da nismo opravljali nobenih prepovedanih nerevizijskih storitev iz člena 5(1) Uredbe (EU) št. 537/2014 Evropskega parlamenta in Sveta ter, da smo pri opravljanju revizije zagotovili našo neodvisnost od revidirane družbe.

Poleg storitev obvezne revizije in tistih, ki so razkrite v letnem poročilu in računovodskih izkazih, nismo za družbo opravili nobenih drugih storitev.

Ljubljana, 9. maj 2022



BDO Revizija d.o.o.  
Cesta v Mestni log 1, Ljubljana

  
Maruša Hauptman  
Pooblaščen revizorka

**2 RAČUNOVODSKI IZKAZI DRUŽBE**

Računovodski izkazi so sestavljeni v evrih brez centov, torej v funkcijski valuti družbe.

**2.1 IZKAZ FINANČNEGA POLOŽAJA NA DAN 31. 12. 2021**

<b>SREDSTVA</b>		<b>Pojasnila</b>	<b>31.12.2021</b>	<b>Popravljen 31.12.2020</b>	<b>Popravljen 1.1.2020</b>
<b>Nekratkoročna sredstva</b>			<b>23.851.217</b>	<b>25.615.757</b>	<b>27.345.080</b>
I.	Neopredmetena sredstva in dolgoročne aktivne časovne razmejitev	3.2.1.	2.016.179	1.722.282	1.589.579
1.	Dolgoročne premoženjske pravice		1.829.348	1.604.557	1.513.347
2.	Druge dolgoročna sredstva		186.831	117.725	76.232
II.	Opredmetena osnovna sredstva	3.2.2.	21.534.330	23.524.840	25.434.444
1.	Zemljišča in zgradbe		15.314.988	15.623.167	16.385.660
2.	Druge naprave in oprema		5.880.944	7.370.599	8.785.641
3.	Opredmetena osnovna sredstva, ki se pridobivajo		338.398	531.074	263.143
III.	Naložbene nepremičnine		0	0	0
IV.	Dolgoročne finančne naložbe	3.2.3.	16.000	16.000	16.000
V.	Dolgoročne poslovne terjatve				
V.	Odložene terjatve za davke	3.2.4.	284.708	352.635	305.057
<b>Kratkoročna sredstva</b>			<b>5.804.741</b>	<b>6.714.636</b>	<b>12.346.544</b>
I.	Zaloge	3.2.5.	467.413	517.941	636.428
II.	Kratkoročne finančne naložbe		0	0	0
III.	Kratkoročne poslovne terjatve	3.2.6.	4.465.710	5.439.018	5.835.996
1.	Kratkoročne poslovne terjatve do kupcev		3.790.012	3.449.164	4.945.809
2.	Kratkoročne terjatve za davek od dohodkov pravnih oseb			493.690	
3.	Kratkoročne poslovne terjatve do drugih		157.844	1.055.444	890.187
4.	Druge kratkoročne terjatve in druga sredstva		517.854	440.720	
IV.	Denarna sredstva	3.2.7.	871.618	757.677	5.874.120
<b>SREDSTVA SKUPAJ</b>			<b>29.655.958</b>	<b>32.330.393</b>	<b>39.691.624</b>



## LETNO POROČILO 2021

KAPITAL IN OBVEZNOSTI		Pojasnila	31.12.2021	Popravljen 31.12.2020	Popravljen 1.1.2020
<b>Kapital</b>		3.2.8	<b>4.940.951</b>	<b>12.043.497</b>	<b>26.472.669</b>
I.	Vpoklicani kapital		5.525.706	5.525.706	5.525.706
II.	Kapitalske rezerve		0	0	0
III.	Rezerve iz dobička		552.571	4.816.359	16.421.435
1.	Zakonske rezerve		552.571	552.571	552.571
2.	Druge rezerve iz dobička			4.263.788	15.868.864
IV.	Rezerve, nastale zaradi vrednotenja po pošteni vrednosti		74.730	-34.240	61.737
V.	Preneseni čisti poslovni izid		0	1.735.672	2.171.234
VI.	Čisti poslovni izid poslovnega leta		-1.212.056	0	
<b>Rezervacije in dolgoročne pasivne časovne razmejitve</b>		3.2.9	<b>2.710.555</b>	<b>2.747.493</b>	<b>2.532.126</b>
1.	Rezervacije za pokojnine in podobne obveznosti		2.710.555	2.747.493	2.532.126
<b>Nekratkoročne obveznosti</b>			<b>9.379.155</b>	<b>5.851.699</b>	<b>2.714.496</b>
I.	Nekratkoročne finančne obveznosti	3.2.10	9.379.155	5.851.699	2.714.496
II.	Nekratkoročne poslovne obveznosti		0	0	0
III.	Odložene obveznosti za davke		0	0	0
<b>Kratkoročne obveznosti</b>			<b>12.625.297</b>	<b>11.687.704</b>	<b>7.972.333</b>
I.	Kratkoročne finančne obveznosti	3.2.11	8.193.654	7.173.652	2.305.400
II.	Kratkoročne poslovne obveznosti		4.431.643	4.514.052	5.666.933
1.	Kratkoročne poslovne obveznosti do dobaviteljev	3.2.12	1.426.639	1.540.797	2.346.166
2.	Druge kratkoročne poslovne obveznosti	3.2.13	1.716.667	1.686.986	2.483.452
3.	Obveznosti za davek od dohodkov pravnih oseb		0	0	68.985
4.	Druge kratkoročne obveznosti	3.2.14	1.288.337	1.286.269	768.330
<b>Skupaj obveznosti</b>			<b>22.004.452</b>	<b>17.539.403</b>	<b>10.686.829</b>
<b>SKUPAJ KAPITAL IN OBVEZNOSTI</b>			<b>29.655.958</b>	<b>32.330.393</b>	<b>39.691.624</b>

Pojasnila k računovodskim izkazom so sestavni del in jih je treba brati v povezavi z njimi.

## 2.2 IZKAZ POSLOVNEGA IZIDA ZA OBDOBJE OD 1. 1. DO 31. 12. 2021

Besedilo		Pojasnila	2021	2020
<b>A</b>	<b>PRIHODKI OD PRODAJE IZ POGODB S KUPCI</b>	3.2.15	<b>21.065.028</b>	<b>15.457.515</b>
1.	Prihodki od prodaje iz pogodb v Republiki Sloveniji		873.482	866.782
2.	Prihodki od prodaje iz pogodb v EU		20.190.476	14.589.623
3.	Prihodki od prodaje iz pogodb v tujini		1.070	1.110
<b>B</b>	<b>DRUGI POSLOVNI PRIHODKI</b>	3.2.16	<b>3.159.677</b>	<b>2.093.677</b>
<b>C</b>	<b>POSLOVNI ODHODKI</b>		<b>31.289.610</b>	<b>31.880.590</b>
1.	Stroški materiala in storitev	3.2.17	5.981.804	5.558.208
a)	Nabavna vrednost prodanega blaga		0	0
b)	Stroški materiala		370.614	542.934
c)	Stroški storitev		5.611.190	5.015.274
2.	Stroški dela	3.2.18	20.198.784	20.753.231
a)	Stroški plač		15.783.538	15.774.751
b)	Stroški pokojninskih zavarovanj		1.399.592	1.658.713
c)	Stroški socialnih zavarovanj		1.895.287	1.894.706
d)	Drugi stroški dela		1.120.367	1.425.061
3.	Odpisi vrednosti	3.2.19	3.540.760	3.982.605
a)	Amortizacija		3.490.625	3.905.304
b)	Prevrednotovalni poslovni odhodki pri neopredmetenih sredstvih in opredmetenih osnovnih sredstvih		3.742	43.435
c)	Prevrednotovalni poslovni odhodki pri obratnih sredstvih		46.393	33.866
4.	Drugi poslovni odhodki	3.2.20	1.644.258	1.482.922
5.	Oslabitev in odprava oslabitve finančnih sredstev (neto znesek)	3.2.19	-75.996	103.624
<b>D</b>	<b>FINANČNI PRIHODKI</b>		<b>3</b>	<b>31</b>
1.	Finančni prihodki iz danih posojil		3	7
2.	Finančni prihodki iz poslovnih terjatev do drugih		0	24
<b>E</b>	<b>FINANČNI ODHODKI</b>	3.2.21	<b>107.804</b>	<b>113.883</b>
1.	Finančni odhodki iz finančnih obveznosti		99.151	79.185
2.	Finančni odhodki iz poslovnih obveznosti		8.653	34.698
<b>F</b>	<b>CELOTNI DOBIČEK oziroma IZGUBA</b>		<b>-7.172.706</b>	<b>-14.443.250</b>
<b>G</b>	<b>DAVEK OD DOBIČKA</b>	3.2.22	67.927	-47.578
1.	Obračunani davek		0	0
2.	Odloženi davek		<b>67.927</b>	<b>-47.578</b>
<b>H</b>	<b>ČISTI POSLOVNI IZID OBRAČUNSKEGA OBDOBJA</b>		<b>-7.240.633</b>	<b>-14.395.672</b>

Pojasnila k računovodskim izkazom so sestavni del in jih je treba brati v povezavi z njimi.

**2.3 IZKAZ DRUGEGA VSEOBSEGAJOČEGA DONOSA ZA LETO 2021**

	<b>Besedilo</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
A	Čisti poslovni izid obračunskega obdobja	-7.240.633	-14.395.672
B	Drugi vseobsegajoči donos	108.970	-95.977
B.1	Postavke, ki bodo v prihodnje razvrščene v izkaz poslovnega izida	0	0
B.2	Postavke, ki v prihodnje ne bodo razvrščene v izkaz poslovnega izida	108.970	-95.977
	B.2.1. Preračun pozaposlitvenih zaslužkov po davku	108.970	-95.977
C	Celotni vseobsegajoči donos obračunskega obdobja	-7.131.663	-14.491.649

Pojasnila k računovodskim izkazom so sestavni del in jih je treba brati v povezavi z njimi.

**2.4 IZKAZ UPORABE BILANČNEGA DOBIČKA ZA LETO 2021**

	<b>Besedilo</b>	<b>2021</b>	<b>2020</b>
A	Čisti dobiček poslovnega leta	-7.240.633	-14.395.672
B	Preneseni čisti dobiček	1.764.789	2.790.596
C	Povečanje rezerv iz dobička	0	0
D	Zmanjšanje zakonskih rezerv	0	0
E	Zmanjšanje drugih rezerv iz dobička	4.263.788	11.605.076
F	BILANČNI DOBIČEK	0	0
G	BILANČNA IZGUBA	-1.212.056	0

Pojasnila k računovodskim izkazom so sestavni del in jih je treba brati v povezavi z njimi.

## 2.5 IZKAZ DENARNIH TOKOV ZA LETO 2021

Besedilo	2021	2020
<b>A Denarni tokovi pri poslovanju</b>		
<b>a) Postavke izkaza poslovnega izida</b>	<b>-3.574.280</b>	<b>-10.458.792</b>
Poslovni prihodki (razen za prevrednotenje) in finančni prihodki iz poslovnih terjatev	24.224.705	18.359.594
Poslovni odhodki brez amortizacije in prevrednotenja ter finančni odhodki iz poslovnih obveznosti	-27.798.985	-28.818.386
<b>b) Spremembe čistih obratnih sredstev (in časovnih razmejitev, rezervacij ter odloženih terjatev in obveznosti za davek) poslovnih postavk bilance stanja</b>	<b>874.800</b>	<b>-469.627</b>
Začetne manj končne poslovne terjatve	838.754	396.978
Začetne manj končne odložene terjatve za davek	67.927	-47.578
Začetne manj končne zaloge	50.528	118.487
Končni manj začetni poslovni dolgovi	-82.409	-937.514
Plačani davek od dohodkov pravnih oseb	0	0
<b>c) Prebitek prejemkov pri poslovanju ali prebitek izdatkov pri poslovanju (a + b)</b>	<b>-2.699.480</b>	<b>-10.928.419</b>
<b>B Denarni tokovi pri investiranju</b>		
<b>a) Prejemki pri investiranju</b>	<b>3</b>	<b>31</b>
Prejemki od dobljenih obresti in deležev v dobičku drugih, ki se nanašajo na investiranje	3	31
<b>b) Izdatki pri investiranju</b>	<b>-1.305.126</b>	<b>-2.331.780</b>
Izdatki za pridobitev neopredmetenih sredstev	-300.468	-624.072
Izdatki za pridobitev opredmetenih osnovnih sredstev	-1.004.658	-1.707.708
<b>c) Prebitek prejemkov pri investiranju ali prebitek izdatkov pri investiranju (a + b)</b>	<b>-1.305.123</b>	<b>-2.331.749</b>
<b>C Denarni tokovi pri financiranju</b>		
<b>a) Prejemki pri financiranju</b>	<b>4.525.000</b>	<b>8.825.000</b>
Prejemki od povečanja dolgoročnih finančnih obveznosti	4.525.000	8.825.000
<b>b) Izdatki pri financiranju</b>	<b>-406.456</b>	<b>-681.275</b>
Izdatki za dane obresti, ki se nanašajo na financiranje	-63.434	-34.492
Izdatki za dane obresti, ki se nanašajo na najeme	-44.370	-44.693
Izdatki za odplačila finančnih obveznosti	-298.652	-602.090
Izdatki za izplačila dividend in drugih deležev v dobičku	0	0
<b>c) Prebitek prejemkov pri financiranju ali prebitek izdatkov pri financiranju (a + b)</b>	<b>4.118.544</b>	<b>8.143.725</b>
<b>D Končno stanje denarnih sredstev</b>	<b>871.618</b>	<b>757.677</b>
x) Denarni izid v obdobju (seštevek pribitkov Ac, Bc, Cc)	113.941	-5.116.443
y) Začetno stanje denarnih sredstev	757.677	5.874.120

Pojasnila k računovodskim izkazom so sestavni del in jih je treba brati v povezavi z njimi.

## 2.6 IZKAZ GIBANJA KAPITALA V LETU 2021

	Osnovni kapital	Zakonske rezerve	Druge rezerve	Rezerve, nastale zaradi vrednotenja po pošteni vrednosti	Preneseni čisti dobiček	Čisti dobiček poslovnega leta	Skupaj
<b>A.1 Stanje konec prejšnjega obdobja</b>	<b>5.525.706</b>	<b>552.571</b>	<b>4.263.788</b>	<b>-34.240</b>	<b>1.735.672</b>	<b>0</b>	<b>12.043.497</b>
Preračuni za nazaj	0	0	0	0	0	0	0
<b>A.2 Začetno stanje v obdobju</b>	<b>5.525.706</b>	<b>552.571</b>	<b>4.263.788</b>	<b>-34.240</b>	<b>1.735.672</b>	<b>0</b>	<b>12.043.497</b>
<b>B.1 Spremembe lastniškega kapitala</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
a) Izplačilo dividend	0	0	0	0	0	0	0
<b>B.2. Celotni vseobsegajoči donos obdobja</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>108.970</b>	<b>29.117</b>	<b>-7.240.633</b>	<b>-7.102.546</b>
a) Vnos čistega poslovnega izida poslovnega leta	0	0	0	0	0	-7.240.633	-7.240.633
b) Druge sestavine vseobsegajočega donosa poročevalskega obdobja	0	0	0	108.970	29.117	0	138.087
<b>B.3 Spremembe v kapitalu</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-4.263.788</b>	<b>0</b>	<b>-1.764.789</b>	<b>6.028.577</b>	<b>0</b>
a) Razporeditev dela ČD preteklega obdobja po sklepu uprave in nadzornega sveta	0	0	-4.263.788	0	-1.735.672	6.028.577	29.117
b) Razporeditev ČD tekočega obdobja po sklepu uprave in nadzornega sveta	0	0	0	0	-29.117	0	-29.117
c) Druge spremembe v kapitalu	0	0	0	0	0	0	0
<b>C. Končno stanje v obdobju</b>	<b>5.525.706</b>	<b>552.571</b>	<b>0</b>	<b>74.730</b>	<b>0</b>	<b>-1.212.056</b>	<b>4.940.951</b>

## 2.7 IZKAZ GIBANJA KAPITALA V LETU 2020

	Osnovni kapital	Zakonske rezerve	Druge rezerve	Rezerve, nastale zaradi vrednotenja po pošteni vrednosti	Preneseni čisti dobiček	Čisti dobiček poslovnega leta	Skupaj
<b>A.1 Stanje konec prejšnjega obdobja</b>	<b>5.525.706</b>	<b>552.571</b>	<b>15.868.864</b>	<b>61.737</b>	<b>435.562</b>	<b>2.292.557</b>	<b>24.736.997</b>
Preračuni za nazaj	0	0	0	0	1.735.672	0	1.735.672
<b>A.2 Začetno stanje v obdobju</b>	<b>5.525.706</b>	<b>552.571</b>	<b>15.868.864</b>	<b>61.737</b>	<b>2.171.234</b>	<b>2.292.557</b>	<b>26.472.669</b>
<b>B.1 Spremembe lastniškega kapitala</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
a) Izplačilo dividend	0	0	0	0	0	0	0
<b>B.2. Celotni vseobsegajoči donos obdobja</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-95.977</b>	<b>0</b>	<b>-14.395.672</b>	<b>-14.491.649</b>
a) Vnos čistega poslovnega izida poslovnega leta	0	0	0	0	0	-14.395.672	-14.395.672
b) Druge sestavine vseobsegajočega donosa poročevalskega obdobja	0	0	0	-95.977	0	0	-95.977
<b>B.3 Spremembe v kapitalu</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-11.605.076</b>	<b>0</b>	<b>-435.562</b>	<b>12.103.115</b>	<b>62.477</b>
a) Razporeditev dela ČD preteklega obdobja po sklepu uprave in nadzornega sveta	0	0	0	0	-498.039	0	-498.039
b) Razporeditev ČD tekočega obdobja po sklepu uprave in nadzornega sveta	0	0	-11.605.076	0	0	12.103.115	498.039
c) Druge spremembe v kapitalu	0	0	0	0	62.477	0	62.477
<b>C. Končno stanje v obdobju</b>	<b>5.525.706</b>	<b>552.571</b>	<b>4.263.788</b>	<b>-34.240</b>	<b>1.735.672</b>	<b>0</b>	<b>12.043.497</b>

Pojasnila k računovodskim izkazom so sestavni del in jih je treba brati v povezavi z njimi.

## 3 PRILOGA K RAČUNOVODSKIM IZKAZOM

### 3.1 POVZETEK RAČUNOVODSKIH USMERITEV IN PREDPOSTAVK

#### Izjava o skladnosti

Družba skladno z določili Zakona o gospodarskih družbah in s sklepom Uprave Slovenske odškodninske družbe, d. d., v vlogi ustanoviteljice in edine družbenice Republike Slovenije od 1. 1. 2013 računovodske izkaze sestavlja skladno z Mednarodnimi standardi računovodskega poročanja (MSRP), ki jih je sprejel Svet za mednarodne računovodske standarde (SMRS) ter skladno s pojasnili, ki jih sprejema Odbor za pojasnjevanje mednarodnih standardov računovodskega poročanja (OPMSRP) in jih je sprejela tudi Evropska unija (EU).

Računovodski izkazi so pripravljani tudi ob upoštevanju zahtev Zakona o gospodarskih družbah, ki se nanašajo na pripravo računovodskih izkazov.

#### Podlage za merjenje

Računovodski izkazi so pripravljani pod predpostavko delujočega podjetja, ob upoštevanju izvirne vrednosti.

#### Funkcijska in predstavitvena valuta

Računovodski izkazi so sestavljeni v evrih, torej v funkcijski valuti družbe.

#### Podlage za sestavitev računovodskih izkazov

Računovodski izkazi so sestavljeni v evrih, brez centov. Zaradi zaokroževanja lahko pride do zaokroževalnih razlik.

#### Poštena vrednost

Vse postavke v računovodskih izkazih predstavljajo knjigovodsko vrednost.

Pri razkrivanju poštene vrednosti nefinančnega sredstva mora družba upoštevati zmožnost tržnega udeleženca ustvarjati gospodarske koristi s skrajno in najboljšo uporabo sredstva, ali z njegovo prodajo drugemu udeležencu na trgu, ki bo sredstvo uporabil v skrajni in najboljši meri.

Družba uporablja metode vrednotenja, ki so primerne v danih okoliščinah in za katere so na voljo zadostni podatki, predvsem z uporabo ustreznih tržnih vhodnih podatkov in minimalno uporabo netržnih vhodnih podatkov.

#### Terjatve in dana posojila

Vrednost terjatve in posojil se izračuna kot sedanja vrednost prihodnjih denarnih tokov, razobrestenih po tržni obrestni meri ob koncu poročevalskega obdobja.

#### Neizpeljane finančne obveznosti

Poštena vrednost se za potrebe poročanja izračuna na podlagi sedanje vrednosti prihodnjih izplačil glavnice in obresti, diskontiranih po tržni obrestni meri ob koncu poročevalskega obdobja.

Vsa sredstva in obveznosti, ki so v računovodskih izkazih razkrita po poštenu vrednosti, so razvrščena v hierarhijo poštene vrednosti na podlagi najnižje ravni vhodnih podatkov, ki so pomembni za merjenje celotne poštene vrednosti:

1. raven – tržne cene (neprilagojene) z delujočega trga za podobna sredstva in obveznosti;
2. raven – model vrednotenja, ki neposredno ali posredno temelji na tržnih podatkih;
3. raven – model vrednotenja, ki ne temelji na tržnih podatkih.

Za sredstva in obveznosti, ki so bila v računovodskih izkazih pripoznana že v predhodnih obdobjih, družba ob koncu vsakega obdobja poročanja ugotovi, ali je prišlo do prehoda med ravnmi tako, da ponovno preveri razporeditev sredstev, upoštevajoč najnižjo raven vhodnih podatkov, ki so pomembni za merjenje celotne poštene vrednosti.

## Uporabljene računovodske usmeritve, spremembe računovodskih ocen in napak

Družba uporablja računovodske usmeritve, spremembe računovodskih ocen in napak skladno s pravili MSRP, kot jih je sprejela EU za obravnavano obdobje in preteklo obdobje, ki je predstavljeno v priloženih računovodskih izkazih.

Navedene računovodske usmeritve so uporabljene za obe predstavljeni leti, razen če ni drugače navedeno.

### Popravek napake

Družba popravi pomembne napake iz preteklih obdobj za nazaj, in sicer v prvih računovodskih izkazih, odobrenih za objavo, po odkritju napak. Napake popravi s preračunavanjem primerjalnih zneskov sredstev, dolgov in vseh vpletenih sestavin kapitala predstavljenega preteklega obdobja.

Družba je v obravnavanem obdobju ugotovila računovodsko napako pri pripoznavanju terjatev do Eurocontrol:

1. Družba se financira s prihodki iz naslova pristojbin na zračnih poteh in terminalnih pristojbin, ki jih plačujejo letalski prevozniki. Stroške opravljenih storitev letalskim prevoznikom zaračunava Evropska organizacija za varnost zračne plovbe Eurocontrol, ki nato sredstva za opravljene storitve nakaže družbi.
2. Skladno z večstranskim sporazumom o pristojbinah na zračnih poteh (Zakon o ratifikaciji Večstranskega sporazuma o pristojbinah na zračnih poteh, Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 11/95), Izvedbeno uredbo Komisije 2019/317/EU, Uredbo o izvajanju izvedbene uredbe 2019/317/EU in smernicami organizacije Eurocontrol ter Načeli za ugotavljanje stroškovne osnove pristojbin na zračnih poteh in izračun cene na enoto storitve se v skupni stroškovni osnovi Republike Slovenije za oblikovanje stroškovne baze upoštevajo stroški družbe, Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije (kot nacionalnega nadzornega organa) in Agencije Republike Slovenije za okolje (za storitve letalske meteorologije). Ugotovljeni stroški v povezavi z izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa so sestavljeni iz stroškov dela, materialnih in drugih operativnih stroškov, amortizacije in stroškov kapitala, ki nastajajo pri opravljanju navigacijskih služb zračnega prometa v fazi preleta, in se financirajo s pristojbinami na zračnih poteh. Ta načela se, upoštevajoč uredbo, ki ureja terminalno pristojbino smiselno uporabljajo tudi za oblikovanje terminalne stroškovne baze, kjer se ugotovljeni stroški navigacijskih služb zračnega prometa na terminalnih financirajo s terminalnimi pristojbinami. Cena na enoto storitve (pristojbina) se določi na osnovi predvidenih stroškov in prometa v naslednjem letu. Morebitna odstopanja dejanskih prihodkov od načrtovanih se po določenem ključu, upoštevajoč mehanizem delitve tveganj in spodbud, upoštevajo pri izračunu cene pristojbine čez dve leti (»adjustment mechanism«).
3. Družba skladno z določili Zakona o gospodarskih družbah in s sklepom Uprave Slovenske odškodninske družbe, d. d., v vlogi ustanoviteljice in edine družbenice Republike Slovenije od 1. 1. 2013 računovodske izkaze sestavlja skladno z Mednarodnimi standardi računovodskega poročanja (MSRP), ki jih je sprejel Svet za mednarodne računovodske standarde (SMRS) ter skladno s pojasnili, ki jih sprejema Odbor za pojasnjevanje mednarodnih standardov računovodskega poročanja (OPMSRP) in jih je sprejela tudi Evropska unija.
4. Na osnovi usklajevanja terjatev in obveznosti na dan 31. 12. 2021 z organizacijo Eurocontrol je bila ugotovljena napaka, ki je posledica knjiženja v letu, ko je družba prešla na drugačen način evidentiranja terjatev in prihodkov. S 1. 1. 2014 je družba namreč prešla s SRS na MSRP in pri tem sprejela novo računovodsko usmeritev glede pripoznavanja terjatev in prihodkov, pri čemer je januarja vsakega poslovnega leta evidentirala prihodke in terjatve za december preteklega leta ter jih decembra istega leta korigirala tako, da je sledila načelu nastanka poslovnega dogodka. Zaradi navedenega so bili prihodki tekočega leta pravilno izkazani v vseh preteklih letih razen v letu prehoda, ko so bili pomotoma izpuščeni prihodki in terjatve za zadnji mesec pred prehodom.



SREDSTVA		Stanje 1.1.2020 pred popravkom	Popravek napake 1.1.2020	Popravljeno stanje 1.1.2021
<b>A.</b>	<b>Nekratkoročna sredstva</b>	<b>27.345.080</b>	<b>0</b>	<b>27.345.080</b>
I.	Neopredmetena sredstva in dolgoročne aktivne časovne razmejitve	1.589.579	0	1.589.579
II.	Opredmetena osnovna sredstva	25.434.444	0	25.434.444
IV.	Dolgoročne finančne naložbe	16.000	0	16.000
V.	Odložene terjatve za davke	305.057	0	305.057
<b>B.</b>	<b>Kratkoročna sredstva</b>	<b>10.610.872</b>	<b>1.735.672</b>	<b>12.346.544</b>
I.	Zaloge	636.428		636.428
III.	Kratkoročne poslovne terjatve	4.100.324	1.735.672	5.835.996
1.	Kratkoročne poslovne terjatve do kupcev	3.210.137	1.735.672	4.945.809
IV.	Denarna sredstva	5.874.120		5.874.120
<b>SREDSTVA SKUPAJ</b>		<b>37.955.952</b>	<b>1.735.672</b>	<b>39.691.624</b>
KAPITAL IN OBVEZNOSTI		Stanje 1.1.2020 pred popravkom	Popravek napake 1.1.2020	Popravljeno stanje 1.1.2021
<b>A.</b>	<b>Kapital</b>	<b>24.736.997</b>	<b>1.735.672</b>	<b>26.472.669</b>
I.	Vpoklicani kapital	5.525.706	0	5.525.706
II.	Rezerve iz dobička	16.421.435	0	16.421.435
IV.	Rezerve nastale zaradi vrednotenja po pošteni vrednosti	61.737	0	61.737
VI.	Čisti poslovni izid poslovnega leta	2.728.119	1.735.672	4.463.791
<b>B.</b>	<b>Rezervacije in dolgoročne pasivne časovne razmejitve</b>	<b>2.532.126</b>	<b>0</b>	<b>2.532.126</b>
<b>C.</b>	<b>Nekratkoročne obveznosti</b>	<b>2.714.496</b>	<b>0</b>	<b>2.714.496</b>
I.	Nekratkoročne finančne obveznosti	2.714.496	0	2.714.496
<b>D.</b>	<b>Kratkoročne obveznosti</b>	<b>7.972.333</b>	<b>0</b>	<b>7.972.333</b>
I.	Kratkoročne finančne obveznosti	2.305.400	0	2.305.400
II.	Kratkoročne poslovne obveznosti	5.666.933	0	5.666.933
<b>SKUPAJ KAPITAL IN OBVEZNOSTI</b>		<b>37.955.952</b>	<b>1.735.672</b>	<b>39.691.624</b>

5. Glede na popravek računovodske napake, bo družba z davčnega vidika popravek te napake vključila v tekoči davčni obračun.

## UPORABA NOVIH IN PRENOVLJENIH MSRP TER POJASNIL OPMSRP

Računovodske usmeritve, ki jih je družba uporabila pri pripravi svojih računovodskih izkazov, so enake usmeritvam, ki jih je uporabila pri pripravi računovodskih izkazov za predhodno poslovno leto. Izjema so na novo sprejeti oziroma prenovljeni standardi in pojasnila, ki jih je družba sprejela za letna obdobja z začetkom 1. januarja 2021 ali kasneje, ki so opisani v nadaljevanju:

### Začetna uporaba novih sprememb obstoječih standardov, ki veljajo v tekočem poslovnem letu

V tekočem poročevalskem obdobju veljajo naslednji novi standardi, spremembe obstoječih standardov in nova pojasnila, ki jih je izdal Odbor za mednarodne računovodske standarde (OMRS) ter sprejela EU:

- Spremembe MSRP 9, MRS 39, MSRP 7, MSRP 4 in MSRP 16 – Reforma referenčne obrestne mere – 2.faza. Spremembe opredeljujejo zadeve, ki izhajajo iz uveljavitve reforme referenčne obrestne mere (IBOR Reform) in vključujejo zamenjavo enega merila ('benchmarka') z drugim. Za finančne instrumente, ki se merijo po odplačni vrednosti, spremembe zahtevajo, da podjetja kot praktično izjemo upoštevajo spremembo osnove za določanje pogodbenih denarnih tokov kot rezultat reforme IBOR s posodobitvijo učinkovite obrestne mere z uporabo smernic iz odstavka B5.4.5 MSRP 9. Posledično ne pride do takojšnjega pripoznanja dobička ali izgube. Ta praktična izjema velja le za takšno spremembo in le, kolikor je to potrebno kot neposredna posledica reforme IBOR, nova osnova pa je ekonomsko enakovredna prejšnji podlagi. V zvezi z MSRP 16 se od najemnikov zahteva, da uporabljajo podobno praktično izjemo pri obračunavanju sprememb najema, ki spreminjajo osnovo za določanje prihodnjih najemnin kot rezultat reforme IBOR (na primer, kadar so najemnine indeksirane po stopnji IBOR).
- Podaljšanje sprememb pogojev najema, povezanih s COVID-19 (Spremembe MSRP 16 – Najemi), ki se uporablja za obdobja od 1. junija 2020 dalje z dovoljeno uporabo za nazaj. Sprememba, najprej

sprejeta v maju 2020, najemnikom dovoljuje, da ne ocenjujejo, ali gre pri spremembah najema, povezanih s COVID-19 za spremembo najema in posledično spremembe upoštevajo, kot da ne gre za spremembo najema, kot jo sicer opredeljuje MSRP 16. Pri tem morajo biti izpolnjeni določeni pogoji kot so: a) novo nadomestilo za najem ostane „v bistvu enako“ ali pa je manjše od nadomestila za najem pred spremembo; b) katerakoli znižana plačila so bila prvotno zapadla 30. junija 2021 ali pred tem; in c) ni drugih „vsebinskih“ sprememb najema. Marca 2021 je OMRS podaljšal trajanje spremembe iz 30. junija 2021 do 30. junija 2022. Ta sprememba velja za poročevalsko obdobja, ki se začnejo 1. aprila 2021 ali kasneje.

Najemniki lahko opcijsko izberejo to praktično rešitev in jo dosledno uporabljajo za vse najemne pogodbe s podobnimi značilnostmi in v podobnih okoliščinah. Ta praktična rešitev ne velja za najemodajalce.

- Spremembe MSRP 4 – Zavarovalne pogodbe – začasna izjema uporabe MSRP 9, ki se začnejo uporabljati v EU s 1. januarjem 2021.

Sprejetje teh novih standardov, sprememb k obstoječim standardom in pojasnil ni privedlo do pomembnih sprememb računovodskih izkazov družbe.

### **Standardi in spremembe obstoječih standardov, ki jih je izdal SMRS in sprejela EU, vendar še niso v veljavi**

Na datum odobritve teh računovodskih izkazov je SMRS izdal naslednje spremembe obstoječih standardov, ki jih je sprejela EU in ki še niso stopili v veljavo.

Naslednje spremembe stopijo v veljavo za poročevalsko obdobje, ki se začne 1. januarja 2022:

- Kočljive pogodbe – Stroški izpolnjevanja pogodbe (sprememba MRS 37 - Rezervacije, pogojne obveznosti in pogojna sredstva). Spremembe se nanašajo na pojasnilo, da v primeru, ko se ocenjuje kočljive pogodbe, stroški izpolnitve pogodbe vključujejo vse stroške, ki se nanašajo neposredno na pogodbo.
- Nepremičnine, stroji in oprema: prihodki pred nameravano uporabo (sprememba MRS 16 – Oprema – Oprema osnovna sredstva – izkupiček pred nameravano uporabo). Izkupička pri prodaji (npr. vzorcev), preden je za nameravano uporabo na voljo osnovno sredstvo, ni več možno odšteti od nabavne vrednosti osnovnega sredstva, temveč se pripozna v izkazu poslovnega izida, skupaj s stroški proizvodnje. Pri tem bo morala družba razlikovati med stroški proizvodnje in prodaje preden je osnovno sredstvo na voljo za nameravano uporabo in stroške, povezane s pripravo osnovnega sredstva za nameravano uporabo
- Letne izboljšave MSRP 2018-2020 (spremembe MSRP 1, MSRP 9, MSRP 16 in MRS 41). Letne izboljšave vsebuje sprememba MSRP 1 – Prva uporaba MSRP in sicer poenostavljajo uvedbo MSRP v odvisnem podjetju, ki prvič uporabi MSRP, zatem spremembe MSRP 9 – Finančni instrumenti, kjer so podana pojasnila, katere stroške provizij upoštevati v 'testu 10%' za odpravo pripoznanja finančnih obveznosti, zatem spremembe ilustrativnega primera k MSRP 16 – Najemi in pa MRS 41 – Kmetijstvo, kjer je odpravljena zahteva, da se izločijo denarni tokovi za davek, ko gre za merjenje poštenih vrednosti, s čimer se poštena vrednost izenači z definicijo v MSRP 13.
- Sklicevanje na konceptualni okvir (spremembe MSRP 3 - Poslovne kombinacije, ki se nanašajo na osveženo sklicevanje na Konceptualni okvir 2018 in ki uvaja nove izjeme glede pripoznanja in merjenja po MSRP 3 z namenom zagotoviti, da novo sklicevanje ne spremeni določil, katera sredstva in obveznosti se kvalificirajo kot poslovne kombinacije).

Naslednje spremembe stopijo v veljavo za poročevalsko obdobje, ki se začne 1. januarja 2023:

- Razkritje računovodskih usmeritev (spremembe MRS 1 in Izjava o praksi MSRP 2). MRS 1 vsebuje dve spremembi – sprememba, vezana na predstavitev kratkoročnih in dolgoročnih obveznosti ter sprememba, vezana na razkritje računovodskih politik. Januarja 2020 je OPMSRP izdal spremembe k MRS 1, ki pojasnjujejo merila, ki se uporabljajo za določanje, ali so obveznosti razvrščene kot kratkoročne ali dolgoročne. Te spremembe pojasnjujejo, da razvrstitev kot kratkoročno ali dolgoročno temelji na tem, ali ima podjetje pravico ob koncu poročevalskega obdobja odložiti poravnavo obveznosti za najmanj dvanajst mesecev po poročevalskem obdobju. Spremembe tudi pojasnjujejo, da „poravnava“ vključuje prenos denarnih sredstev, blaga, storitev ali lastniških instrumentov, razen če obveznost prenosa lastniških instrumentov izhaja iz pretvorbene lastnosti, ki je ločena sestavina sestavljenega finančnega instrumenta. Spremembe so prvotno veljale za letna poročevalska obdobja, ki se začnejo 1. januarja 2022 ali pozneje, vendar pa je bil maja 2020 datum veljavnosti odložen na letna obdobja poročanja, ki se začnejo 1. januarja 2023. Sprememba MRS 1, vezana na razkritje računovodskih politik, uvaja razkritje materialnih in ne samo pomembnih računovodskih politik in vsebuje navodilo, kdaj so informacije v zvezi z računovodsko politiko materialne.

- Opredelitev računovodskih ocen (spremembe MRS 8). S spremembo se uvaja definicija računovodske ocene in druga pojasnila, s pomočjo katerih bo možno razlikovati med računovodsko usmeritvijo in računovodsko oceno. S spremembo bo prav tako pojasnjeno, da sta učinek spremembe vhodnih podatkov ali tehnik merjenja sprememba računovodske ocene, razen če je njuna posledica popravek napake iz preteklega obdobja.
- MSRP 17 – Zavarovalne pogodbe.

Sprejetje teh novih standardov, sprememb k obstoječim standardom in pojasnil ne bo imelo pomembnega vpliva na računovodske izkaze družbe.

### **Novi standardi in spremembe obstoječih standardov, ki jih je izdal SMRS, vendar jih EU še ni sprejela**

Trenutno se MSRP, kot jih je sprejela EU, bistveno ne razlikujejo od predpisov, ki jih je sprejel SMRS z izjemo naslednjih novih standardov in sprememb obstoječih standardov, ki stopijo v veljavo za poročevalsko obdobje, ki se začne 1. januarja 2023:

- Odloženi davek v zvezi s sredstvi in obveznostmi, ki izhajajo iz posamezne transakcije (Spremembe MRS 12). Spremenjeni MRS 12 pojasnjuje, ali se začetna izjema glede pripoznanja nanaša na določene transakcije, ki se pripoznajo hkrati kot sredstvo in obveznost (npr. kot je najem po MSRP 16). Sprememba uvaja dodatne kriterije za začetno pripoznanje izjem po MRS 12.15, pri čemer se izjema za začetno pripoznanje ne uporabi sredstva ali obveznosti, ki v času transakcije povzročijo enake obdavčljive in odbitne začasne časovne razlike.
- Spremembe k MSRP 17 – Zavarovalne pogodbe, prva uporaba MSRP 17 in MSRP 9 – Primerjalni podatki.

Družba predvideva, da uvedbe teh novih standardov in spremembe obstoječih standardov v obdobju začetne uporabe ne bo imela pomembnega vpliva na računovodske izkaze družbe.

### **UPORABA OCEN IN PRESOJ**

Poslovodska ocena med drugim vključuje določitev življenjske dobe in preostale vrednosti nepremičnin, naprav in opreme ter neopredmetenih dolgoročnih sredstev, popravke vrednosti zalog in terjatev, predpostavke, pomembne za aktuarski izračun v povezavi z določenimi zaslužki zaposlenih in predpostavke, ki so vključene v izračun rezervacij za tožbe, ter predpostavke in ocene za slabitev dobrega imena. Ne glede na to, da poslovodstvo med pripravo predpostavk skrbno preuči vse dejavnike, ki na to lahko vplivajo, je mogoče, da se dejanske posledice poslovnih dogodkov razlikujejo od ocenjenih. Zato je treba pri računovodskih ocenah uporabiti presojo ter upoštevati morebitne spremembe poslovnega okolja, nove poslovne dogodke, dodatne informacije in izkušnje.

Podatki o pomembnih ocenah negotovosti in odločilnih presojah, ki jih je poslovodstvo pripravilo v procesu izvajanja računovodskih usmeritev in ki najbolj vplivajo na zneske v računovodskih izkazih, so podani v nadaljevanju.

#### **Merjenje obvez za določene zaslužke (Pojasnilo 3.2.9)**

V okviru obvez za določene zaslužke so evidentirane sedanje vrednosti pozaposlitvenih zaslužkov in jubilejne nagrade. Pripoznane so na osnovi aktuarskega izračuna, ki ga odobri poslovodstvo. Aktuarski izračun temelji na predpostavkah in ocenah, veljavnih med nastankom izračuna, ki se zaradi sprememb v prihodnje lahko razlikujejo od dejanskih predpostavk, ki bodo veljale takrat. To se nanaša predvsem na določitev diskontne stopnje, ocene fluktuacije zaposlenih, ocene smrtnosti in ocene rasti plač. Obveze za določene zaslužke so zaradi kompleksnosti aktuarskega izračuna in dolgoročnega značaja postavke, občutljive za spremembe navedenih ocen.

#### **Odloženi davki (Pojasnilo 3.2.4)**

Z namenom izkazovanja ustreznega poslovnega izida v obdobju poročanja je družba obračunala tudi odložene davke. Te izkazuje kot odložene terjatve za davek. Pri obračunavanju odloženih davkov je bila uporabljena metoda obveznosti po izkazu finančnega položaja. Knjižna vrednost sredstev in obveznosti je bila primerjana z njihovo davčno vrednostjo, razlika med obema vrednostma pa je bila opredeljena kot stalna ali začasna razlika. Začasne razlike so bile razdeljene na obdavčljive in odbitne. Obdavčljive začasne razlike so povečale obdavčljive zneske in odložene davčne obveznosti. Odbitne začasne razlike pa so zmanjšale obdavčljive zneske in povečale odložene davčne terjatve.

Odložene terjatve za davek in odložene obveznosti za davek se pobotajo, če obstaja zakonska pravica pobotati odmerjene terjatve za davek in odmerjene obveznosti za davek od dohodka ter so odloženi davki vezani na isto obdavčljivo pravno osebo in isti davčni organ.

#### Oslabitev finančnih sredstev

Sprejem standarda MSRP 9 je spremenil računovodsko obravnavo izgub zaradi oslabitve finančnih sredstev, in sicer je prejšnji pristop po računovodskem standardu MRS 39 zamenjal pristop pričakovanih kreditnih izgub (ECL). Standard MSRP 9 zahteva od družbe pripoznanje popravka vrednosti pričakovanih kreditnih izgub za vse dolžniške instrumente, ki niso vrednoteni po pošteni vrednosti skozi poslovni izid in za sredstva iz pogodb. Po sprejetju standarda MSRP 9 družba ni pripoznala dodatnih oslabitev terjatev iz poslovanja.

Družba je ponovno preverila ustreznost pripoznanja popravka vrednosti pričakovanih kreditnih izgub in ugotovila, da so slabitve terjatev iz poslovanja, ki jih v imenu družbe pripozna Eurocontrol ustrezne in v skladu z MSRP 9.

#### Najemi

Družba je sprejela naslednje računovodske presoje, ki pomembno vplivajo na določitev zneska pravic do uporabe in obveznosti iz najema

- *Identifikacija najemnih pogodb* – družba pogodbo identificira kot najemno pogodbo, če daje družbi pravico do obvladovanja najetega sredstva. Družba sredstvo obvladuje, če lahko sredstvo uporablja in je upravičena do ekonomskih koristi, ki jih sredstvo pri uporabi prinaša
- *Določitev trajanja najema* – družba določi trajanje najema kot obdobje, v katerem najema ni mogoče odpovedati, skupaj z:
  - a) obdobjem, za katero velja možnost podaljšanja najema, če je precej gotovo, da bo ta možnost tudi izrabljena;
  - b) obdobjem, za katero velja možnost odpovedi najema, če je precej gotovo, da ta možnost ne bo izrabljena.
 Trajanje najema je v večini primerov določeno v najemni pogodbi. V primerih ko pogodbeno obdobje ni določeno, družba trajanje najema oceni na podlagi presoje potreb po uporabi posameznega sredstva. Pri tem se upoštevajo plani in dolgoročne poslovne usmeritve družbe.
- *Določitev diskontne stopnje* – diskontna stopnja je določena v višini obrestne mere, po kateri lahko družba na trgu pridobi primerljiva sredstva in s primerljivo ročnostjo.

#### Preizkus oslabitve dolgoročnih nefinančnih sredstev

Podatki o pomembnih ocenah negotovosti in kritičnih presojah, ki jih je poslovodstvo pripravilo v procesu izvrševanja računovodskih usmeritev in ki najmočneje vplivajo na zneske v računovodskih izkazih, so bili uporabljeni pri presoji nadomestljive vrednosti dolgoročnih nefinančnih sredstev.

### **Ključne presoje**

Družba računovodske izkaze za obravnavano in predhodno obdobje sestavlja skladno z Mednarodnimi standardi računovodskega poročanja, kot jih je sprejela Evropska unija (MSRP), zato je zaradi svoje specifične dejavnosti skrbno obravnavala Pojasnilo 12 – Dogovor o koncesiji storitev (v nadaljevanju: OPMSRP-12), ki ga je sprejel Odbor za pojasnjevanje mednarodnih standardov računovodskega poročanja (OPMSRP) in je sestavni del Uredbe Komisije (ES) št. 254/2009 z dne 25. marca 2009 o spremembi Uredbe (ES) št. 1126/2008 o sprejetju nekaterih mednarodnih računovodskih standardov v skladu z Uredbo (ES) št. 1606/2002 Evropskega parlamenta in Sveta glede Pojasnila 12 Odbora za pojasnjevanje mednarodnih standardov računovodskega poročanja (OPMSRP) (UL L št. 80, z dne 26. 3. 2009, str. 5) (v nadaljevanju: Uredba Komisije št. 254/2009/ES).

Pojasnilo 12 v poglavju Področje (odstavek 5) daje upravljavcem napotek in določa pogoje za sklenitev dogovora o koncesiji storitev javno v zasebno, če:

- dajalec koncesije nadzira ali ureja, katere storitve mora upravljavec opravljati z infrastrukturo, komu jih mora zagotavljati in po kakšni ceni;
- dajalec koncesije nadzira – prek lastništva, upravičenosti do koristi ali drugače – znaten preostali delež infrastrukture ob koncu obdobja dogovora.

Poslovodstvo družbe ugotavlja, da se osnovna sredstva v izkazih pripoznajo kot opredmetena osnovna sredstva, ker niso izpolnjeni pogoji za uporabo Uredbe Komisije št. 254/2009/ES, da bi se sredstva pripoznala po »modelu« finančnih sredstev ali neopredmetenih sredstev, odvisno od dogovora o koncesiji storitev.

## Tuje valute

Posli (transakcije in stanja), izraženi v tuji valuti, se preračunajo v evre (funkcijsko valuto družbe) po menjalnem tečaju na dan posla. Denarna sredstva in obveznosti, izražene v tuji valuti na datum poročanja, se preračunajo v evre po takrat veljavnem referenčnem tečaju ECB. Nedenarne postavke in obveznosti, katerih izvirna vrednost je izražena v tuji valuti, se pretvorijo v evre po menjalnem tečaju na datum poročanja. Tečajne razlike se pripoznajo v izkazu poslovnega izida, kar pa ne velja za razlike, ki nastanejo pri preračunu kapitalskih inštrumentov, razvrščenih na razpolago za prodajo, ki se pripoznajo neposredno v vseobsegajočem donosu. Nedenarne postavke, ki so merjene po izvorni vrednosti v tuji valuti, se preračunajo v funkcijsko valuto po menjalnem tečaju, ki je veljal na dan transakcije.

## KLJUČNE RAČUNOVODSKE USMERITVE

### Nepremičnine, naprave in oprema

#### Preveritev potrebe slabitve dolgoročnih sredstev (MRS 36)

Zaradi poslabšanja finančne uspešnosti v poslovnem letu 2021 kot posledica pandemije COVID-19, je družba na dan 31. decembra 2021 ponovno opravila oz. preverila test slabitve opredmetenih osnovnih sredstev, ki je bil opravljen že na dan 31. 12. 2020. Test slabitve vključuje določitev nadomestljive vrednosti denar ustvarjajoče enote vseh ali posameznih sredstev, kar ustreza njihovi vrednosti v uporabi ali poštene vrednosti, zmanjšani za stroške prodaje. Vrednost pri uporabi je sedanja vrednost prihodnjih denarnih tokov, ki jih družba pričakuje od posamezne denar ustvarjajoče enote

Pri vrednotenju sredstev denar ustvarjajoče enote družba uporablja MRS 36. V skladu z MRS 36 družba ocenjuje nadomestljivo vrednost, ki je večja izmed:

- poštene vrednosti, zmanjšane za stroške prodaje,
- vrednosti pri uporabi.

MRS 36 določa, da v primerih, ko ena izmed zgoraj opredeljenih vrednosti presega knjigovodsko vrednost sredstva, druge vrednosti ni potrebno ocenjevati, saj sredstvo ni oslabiljeno. Pri vrednotenju sredstev denar ustvarjajoče enote družbe je bila izračunana vrednost pri uporabi na 31. 12. 2020, ki je bila višja od knjigovodske vrednosti sredstev.

Za preveritev, ali bi morala družba slabiti dolgoročna sredstva, je družba na dan 31. 12. 2021 preverila oz. ponovno izvedla test slabitev dolgoročnih sredstev po MRS 36. Izračun je pokazal, da vrednost dolgoročnih sredstev po DUE (denar ustvarjajoči enoti) ni manjša, kot je knjigovodska vrednost dolgoročnih sredstev na dan 31. 12. 2021, zato slabitev dolgoročnih sredstev ni potrebna. (glej tudi pojasnilo 3.2.2)

Nepremičnine, naprave in oprema so izkazane po svoji nabavni vrednosti oziroma po nabavni vrednosti, zmanjšani za amortizacijski popravek vrednosti in izgubo, nabrano zaradi oslabilitve. Nabavna vrednost zajema stroške, ki se neposredno pripisujejo nabavi sredstev.

Deli nepremičnin, naprav in opreme, ki imajo različne dobe koristnosti, se obračunavajo kot posamezna sredstva. Dobiček ali izgubo ob odsvojitvi nepremičnin, naprav in opreme se določi kot razliko med prihodki iz odsvojitve sredstva in njegovo knjigovodsko vrednostjo ter izkaže v izkazu poslovnega izida med drugimi poslovnimi prihodki oziroma med drugimi poslovnimi odhodki.

#### Stroški izposojanja

Stroški izposojanja, ki jih je mogoče pripisati neposredno nakupu, gradnji ali proizvodnji sredstva v pripravi, se usredstviyo kot del nabavne vrednosti zadevnega sredstva, v kolikor je dolgoročno prejeto posojilo prejeto izključno z namenom financiranja pridobitve osnovnega sredstva ter v kolikor je doba pridobivanja sredstva daljša od enega leta. Vsi drugi stroški izposojanja se pripoznajo v izkazu poslovnega izida v obdobju, ko so nastali.

#### Poznejši stroški

Družba v knjigovodski vrednosti nepremičnin, naprav in opreme ob nastanku pripoznava tudi stroške zamenjave posameznega dela tega sredstva, če je verjetno, da bodo prihodnje gospodarske koristi, povezane s sredstvom, pritekale v družbo, in če je nabavno vrednost mogoče zanesljivo izmeriti. Pripoznanje knjigovodske vrednosti zamenjanega dela se odpravi. Vsi drugi stroški so v poslovnem izidu ob nastanku pripoznani kot odhodki, takoj ko do njih pride.



Amortizacija

Amortizacija se obračuna po metodi enakomernega časovnega amortiziranja ob upoštevanju ocenjene dobe koristnosti vsakega posameznega sredstva oziroma njegovih sestavnih delov. Zemljišča in sredstva v pridobivanju se ne amortizirajo.

Ocenjene dobe koristnosti so naslednje (za tekoče in predhodno obdobje):

- za gradbene objekte od 5,0 % do 2,5 %
- za sisteme in naprave od 14,3 % do 6,7 %
- za programsko opremo od 33,3 % do 12,5 %
- za radarske sisteme 6,7 %
- za računalnike in računalniško opremo od 33,3 % do 10,0 %
- za osebne avtomobile od 25,0 % do 10,0 %
- za drugo opremo od 25,0 % do 10,0 %.

**Najemi**

Družba ob sklenitvi pogodbe oceni, ali gre za pogodbo o najemu oziroma ali pogodba vsebuje najem. Pogodba je najemna pogodba oziroma vsebuje najem, če se z njo prenaša pravica do obvladovanja uporabe določenega sredstva za določeno obdobje v zameno za nadomestilo.

Družba kot najemnik uporablja enoten pristop pripoznavanja in merjenja za vse najeme, razen za kratkoročne najeme in najeme sredstev z nizko vrednostjo. Družba pripozna obveznosti iz najemnin in pravico do uporabe sredstev, ki predstavlja pravico do uporabe sredstev v najemu.

Pravica do uporabe sredstev

Družba pripozna pravico do uporabe sredstev na dan začetka najema (tj. na dan, ko je sredstvo v najemu na razpolago za uporabo). Pravica do sredstev se izmeri po nabavni vrednosti, zmanjšani za popravek vrednosti in izgubo zaradi oslabitve, s prilagoditvijo nabavne vrednosti ob vsakem ponovnem merjenju obveznosti iz najemnin. Stroški pravice do uporabe sredstev vključujejo znesek priznanih obveznosti iz najemnin, neposredne stroške sklenitve pogodbe o najemu in najemnino, ki jo je družba plačala na dan začetka veljavnosti najemne pogodbe ali prej, zmanjšane za prejete spodbude za najem. Pravica do uporabe sredstev se amortizira enakomerno v obdobju trajanja najema ali ocenjeni dobi koristnosti sredstev (kar je krajše), kot je opisano v nadaljevanju:

- nepremičnine 10 – 30 let,
- motorna vozila in druga oprema 3 – 5 let.

Če se ob zaključku najema lastništvo nad najetim sredstvom prenese na družbo ali če družba izrabi opcijo nakupa, se amortizacija izračuna na podlagi ocenjene dobe koristnosti sredstva.

Obveznosti iz najemnin

Na dan začetka najema pripozna družba obveznosti iz najemnin po sedanji vrednosti vseh plačil najemnine v celotnem obdobju trajanja najema. Najemnina vključuje fiksno plačilo, zmanjšano za vse terjatve za spodbude za najem, variabilni del najemnine, ki je odvisen od ustreznega indeksa ali stopnje, in zajamčeno preostalo vrednost. V najemnino je vključena tudi cena, da lahko najemnik uveljavi opcijo nakupa, če je precej gotovo, da bo družba to opcijo izrabila ter morebitno plačilo kazni v primeru odpovedi, če je v najemni pogodbi določeno, da lahko družba uveljavlja to opcijo.

Variabilni del najemnine, ki ni odvisen od ustreznega indeksa ali stopnje, se pripozna kot strošek (razen če so stroški nastali pri proizvodnji zalog) v obdobju, v katerem se zgodi ali dogodek ali pogoj, ki sproži plačilo.

Pri izračunu sedanje vrednosti najemnin uporablja družba predpostavljeno obrestno mero za sposojanje na dan začetka najema, saj obrestne mere v najemni pogodbi ni mogoče določiti. Po datumu začetka najema se znesek obveznosti iz najemnin poveča za natečene obresti in zmanjša za vsa izvršena plačila najemnin. Poleg tega se knjigovodska vrednost obveznosti iz najemnin ponovno oceni v primeru prilagoditve ali spremembe obdobja trajanja najema, spremembe višine najemnine (npr. sprememba prihodnjih zneskov najemnine kot posledica spremembe ustreznega indeksa ali stopnje za določanje višine najemnin) ali spremembe ocene opcije nakupa najetega sredstva.

Družba je obveznosti iz najemnin pripoznala v postavki Dolgoročne in Kratkoročne finančne obveznosti (glej pojasnilo 3.2.10 in 3.2.11).



### Kratkoročni najemi in najemi sredstev z nizko vrednostjo

Družba uporablja izjemo od pripoznanja kratkoročnega najema strojev in opreme pri najemih, katerih obdobje najema traja 12 mesecev ali manj in ne vključujejo opcije nakupa. Obenem uporablja družba izjemo od pripoznanja sredstev z nizko vrednostjo in sicer v povezavi z najemom pisarniške opreme, za katero velja, da je nizke vrednosti. Pri kratkoročnih najemih in najemu sredstev z nizko vrednostjo pripozna družba strošek najemnine enakomerno v celotnem obdobju trajanja najema.

### Družba kot najemodajalec

Najemne pogodbe v povezavi, s katerimi ne pride do pomembnega prenosa tveganj in koristi, povezanih z lastništvom, so razvrščene med poslovne najeme. Prihodki od najemnin se obračunavajo enakomerno v celotnem obdobju trajanja najema in pripoznajo med prihodki v izkazu poslovnega izida. Začetni neposredni stroški so dodatni stroški, ki jih je mogoče pripisati neposredno pogajanju in dogovarjanju o najemu, povečujejo knjigovodsko vrednost najetega sredstva in se pripoznajo v celotnem obdobju trajanja najema enako kot prihodki od najemnin. Pogojne najemnine se pripoznajo kot prihodek v obdobju, v katerem so zaslužene.

### **Neopredmetena sredstva**

Neopredmetena sredstva, ki jih je pridobila družba in katerih dobe koristnosti so omejene, so izkazana po nabavni vrednosti, zmanjšani za amortizacijski popravek vrednosti in za izgube, nabrane zaradi oslabitve.

### Poznejši stroški

Poznejši stroški v povezavi z neopredmetenimi sredstvi so usredstveni le v primerih, ko povečujejo prihodnje gospodarske koristi, ki izhajajo iz sredstva, na katerega se izdatki nanašajo. Vsi drugi stroški so v poslovnem izidu pripoznani kot odhodki, takoj ko do njih pride.

### Amortizacija

Amortizacija se obračuna po metodi enakomernega časovnega amortiziranja ob upoštevanju dobe koristnosti neopredmetenih sredstev in se začne, ko je sredstvo na razpolago za uporabo. Ocenjene dobe koristnosti za programsko opremo, licence in druge pravice so od 2 do 10 let (za tekoče in predhodno obdobje).

### **Zaloge**

V izkazu finančnega položaja se zaloge vrednotijo po nabavni ceni. Vrednotene so po nabavni vrednosti ali čisti iztržljivi vrednosti, in sicer po manjši od obeh. Vrednost zalog obsega nabavno vrednost in druge stroške, ki se pojavljajo pri spravljanju zalog na njihovo zdajšnje mesto in v njihovo zdajšnje stanje. Družba uporablja metodo slabitve vrednosti zalog, in sicer 5 % nabavne vrednosti zalog brez gibanja dlje kot eno leto na koncu vsakega obračunskega obdobja. Stroški nabave obsegajo kupno ceno, carino in druge dajatve, prevozne stroške, stroške pretovarjanja in druge stroške, ki jih je mogoče pripisati neposredno pridobljeni postavki zalog. Čista iztržljiva vrednost je ocenjena prodajna cena pri normalnem poslovanju, zmanjšana za stroške prodaje.

### **Finančni inštrumenti**

#### Začetno pripoznanje in merjenje

Po prvotnem pripoznanju družba razvrsti sredstva po odplačni vrednosti. Ob začetnem pripoznanju je razvrstitev finančnih sredstev odvisna od značilnosti pogodbenega denarnega toka finančnega sredstva in poslovnega modela družbe za upravljanje z njim. Z izjemo terjatev iz poslovanja, ki ne vsebujejo pomembne sestavine financiranja, ali za katere je družba uporabila praktično rešitev, ob prvotnem pripoznanju družba izmeri finančno sredstvo po pošteni vrednosti, ki je (v primeru finančnega sredstva, ki ni pripoznano po pošteni vrednosti prek poslovnega izida) povečana za stroške transakcije. Terjatve iz poslovanja, ki ne vsebujejo pomembne sestavine financiranja, ali za katere je družba uporabila praktično rešitev, se merijo po transakcijski ceni, ki je določena v skladu z določili standarda MSRP 15.

Za razvrstitev in merjenje finančnega sredstva po odplačni vrednosti mora finančno sredstvo ustvarjati denarne tokove, ki vsebujejo »izključno plačila glavnice in obresti (SPPI)« od neporavnane zneska glavnice. Tako imenovani test SPPI mora podjetje opraviti za vsak posamezen finančni instrument.

Naknadno merjenje

Po prvotnem merjenju so finančna sredstva razvrščena v štiri kategorije:

- finančna sredstva po odplačni vrednosti (dolžniški instrumenti),
- finančna sredstva po pošteni vrednosti prek drugega vseobsegajočega donosa z recikliranjem kumulativnih dobičkov in izgub (dolžniški instrumenti),
- finančna sredstva po pošteni vrednosti prek drugega vseobsegajočega donosa brez recikliranja kumulativnih dobičkov in izgub ob odpravi pripoznanja (kapitalski instrumenti),
- finančna sredstva po pošteni vrednosti prek poslovnega izida.

Na dan 31. 12. 2021 družba izkazuje le finančna sredstva po odplačni vrednosti.

Finančna sredstva po odplačni vrednosti (dolžniški instrumenti)

Ta kategorija finančnih sredstev je najpomembnejša za družbo. Družba meri finančna sredstva po odplačni vrednosti, če sta izpolnjena oba naslednja pogoja:

- družba ima finančno sredstvo v posesti v okviru poslovnega modela, s ciljem posedovanja finančnih sredstev za namen zbiranja pogodbenih denarnih tokov in
- pogodbeni pogoji finančnega sredstva določajo, da družba pripozna denarne tokove iz naslova finančnih sredstev, ki so izključno plačila glavnice in obresti od neporavnane glavnice.

Finančna sredstva po odplačni vrednosti se po prvotnem pripoznanju merijo z uporabo metode učinkovitih obresti (EIR), z obračunom morebitne izgube iz oslabitve. Dobički in izgube se pripoznajo v poslovnem izidu ob odpravi, spremembi ali oslabitvi teh sredstev.

Odprava pripoznanja

Družba odpravi pripoznanje finančnega sredstva (ali, kadar je ustrezno del finančnega sredstva ali del skupine sorodnih finančnih sredstev) iz izkaza finančnega položaja družbe, če:

- so potekle pravice do prejema denarnih tokov iz naslova sredstva ali
- je družba svoje pravice do prejema denarnih tokov iz naslova sredstva prenesla ali prevzela obvezo, da v doglednem času v celoti poravna prejem denarnih tokov tretjim osebam v okviru "prehodne" ureditve in (a) je družba prenesla vsa tveganja in koristi iz naslova sredstva ali (b) ni niti prenesla niti ohranila večine tveganj in koristi iz naslova sredstva, temveč je prenesla obvladovanje le tega.

Ob prenosu svoje pravice do prejema denarnih tokov iz naslova sredstva ali ob sprejemu prehodne ureditve, družba oceni če in v kolikšni meri je ohranila tveganja in koristi iz naslova lastništva. Če družba ni niti prenesla niti ohranila večine tveganj in koristi iz naslova sredstva in ni prenesla obvladovanja sredstva, potem nadaljuje s pripoznanjem prenesenega sredstva v obsegu svoje neprekinjene udeležbe v sredstvu. V tem primeru mora družba pripoznati tudi s tem povezano obvezo. Preneseno sredstvo in z njim povezana obveza se merita z uporabo metode, ki odraža pravice in obveznosti, ki jih je družba ohranila.

**Oslabitev sredstev**Oslabitev finančnih sredstev

Družba pripozna popravek vrednosti za pričakovane kreditne izgube (ECL) za vse dolžniške instrumente, ki niso izkazani po pošteni vrednosti prek poslovnega izida. Pričakovane kreditne izgube predstavljajo razliko med pogodbenimi denarnimi tokovi, ki so zapadli po pogodbi, in vsemi denarnimi tokovi, za katere družba pričakuje, da jih bo prejela, diskontirani na približek prvotne učinkovite obrestne mere. Pričakovani denarni tokovi vključujejo denarne tokove od prodaje sredstev zavarovanja ali drugih kreditnih povečanj, ki so sestavni del pogodbenih pogojev.

Za izračun pričakovanih kreditnih izgub pri terjatvah iz poslovanja in sredstvih iz pogodb, uporablja družba poenostavljen pristop. Glede na to ne spremlja sprememb v kreditnem tveganju, temveč na vsak datum poročanja pripozna popravek vrednosti za kreditne izgube skozi celotno življenjsko dobo pričakovanih kreditnih izgub.

Oslabitev nefinančnih sredstev

Družba ob vsakem datumu poročanja preveri knjigovodsko vrednost pomembnih nefinančnih sredstev z namenom, da ugotovi, ali so prisotni znaki oslabitve. Če tovrstni znaki obstajajo, se oceni nadomestljiva vrednost sredstva.

Nadomestljiva vrednost sredstva ali denar ustvarjajoče enote je vrednost pri uporabi ali poštena vrednost, zmanjšana za stroške prodaje, in sicer tista, ki je višja. Pri določanju vrednosti sredstva pri uporabi se pričakovani prihodnji denarni tokovi diskontirajo na njihovo sedanjo vrednost z uporabo diskontne mere

pred obdavčitvijo, ki odraža sprotne tržne ocene časovne vrednosti denarja in tveganja, ki so značilna za sredstvo. Za namen preizkusa oslabitve se sredstva, ki jih ni mogoče preizkusiti posamično, uvrstijo v najmanjšo možno skupino sredstev, ki ustvarjajo denarne tokove iz nadaljnje uporabe in ki so pretežno neodvisna od prejemkov drugih sredstev ali skupin sredstev (denar ustvarjajoča enota).

Oslabitev sredstva ali denar ustvarjajoče enote se pripozna, kadar njena knjigovodska vrednost presega njeno nadomestljivo vrednost. Oslabitev se izkaže v izkazu poslovnega izida. Izguba, ki se pri denar ustvarjajoči enoti pripozna zaradi oslabitve, se razporedi tako, da se najprej zmanjša morebitna knjigovodska vrednost dobrega imena, razporejenega na denar ustvarjajočo enoto, nato pa na druga sredstva enote (skupine enot), sorazmerno s knjigovodsko vrednostjo vsakega sredstva v enoti.

### Denar in denarni ustrezniki

Denar in denarni ustrezniki, ki jih sestavljajo knjižni denar na računih pri banki na odpoklic ter denar na poti, se izkazujejo po nominalni vrednosti in se meri po odplačni vrednosti.

### Finančne obveznosti

Finančne obveznosti se ob začetnem pripoznanju razvrstijo med finančne obveznosti prek poslovnega izida, prejeta posojila, obveznosti iz poslovanja ali v skupino izvedeni finančni instrumenti, ki so določeni kot instrumenti učinkovitega varovanja pred tveganjem.

### Prejeta in dana posojila

Ta skupina je najpomembnejša postavka finančnih instrumentov družbe. Po začetnem pripoznanju se dana in prejeta posojila merijo po odplačni vrednosti z uporabo metode efektivne obrestne mere. Ob odpravi pripoznanja finančne obveznosti, se vsi dobički in izgube pripoznajo v poslovnem izidu in v okviru amortizacije efektivne obrestne mere. Odplačna vrednost se obračuna upoštevajoč morebitne popuste ali premije ob nakupu ter pristojbine ali stroške, ki so sestavni del efektivne obrestne mere. Amortizacija efektivne obrestne mere se v izkazu poslovnega izida izkaže v okviru stroškov financiranja. V to skupino običajno sodijo obrestovana dana in prejeta posojila.

Finančna sredstva in finančne obveznosti se pobotajo, pri čemer se neto razlika prikaže v izkazu finančnega položaja, če obstaja trenutno izvršljiva pravna pravica za pobotanje pripoznanih zneskov in če namerava družba izvesti poravnavo na neto osnovi s hkratnim unovčenjem sredstev in poravnavo obveznosti.

*Med finančne obveznosti družba zajema prejeta posojila in poslovne obveznosti.*

Glede na zapadlost so razvrščene med kratkoročne finančne obveznosti (zapadlost do 12 mesecev po datumu izkaza finančnega položaja) ali dolgoročne finančne obveznosti (zapadlost nad 12 mesecev po datumu izkaza finančnega položaja).

Prav tako se poslovne vrednosti merijo po odplačni vrednosti.

#### Poslovne obveznosti

Poslovne obveznosti so dobaviteljski krediti za kupljeno blago ali kupljene storitve, obveznosti do zaposlencev za opravljeno delo, obveznosti do financerjev v zvezi z obrestmi in podobnimi postavkami, obveznosti do države iz naslova davkov, tudi obračunanega davka na dodano vrednost, ter obveznosti v zvezi z razdelitvijo poslovnega izida.

#### Odprava pripoznanja

Pripoznanje finančne obveznosti se odpravi, ko je obveznost poravnana, preklicana ali preneha veljati. Kadar podjetje obstoječo finančno obveznost zamenja z drugo istega posojilodajalca pod bistveno drugačnimi pogoji ali se pogoji obstoječe obveznosti bistveno spremenijo, se taka zamenjava ali sprememba obravnava kot odprava pripoznanja prvotne obveznosti in pripoznanje nove obveznosti. Razlika v neodpisani vrednosti finančne obveznosti se pripozna v izkazu poslovnega izida.

### Kratkoročni zasluški zaposlenih

Obveze za kratkoročne zasluške zaposlenih se merijo brez diskontiranja in se izkažejo med odhodki, ko je delo zaposlenega v povezavi z določenim kratkoročnim zaslužkom opravljeno.

## Nekratkoročni zasluži zaposlenih

### Rezervacije za pozaposlitvene zasluzke in jubilejne nagrade

Družba je skladno z zakonskimi predpisi zavezana k izplačilu jubilejnih nagrad zaposlenim in pozaposlitvenih zasluzkov, za kar so oblikovane rezervacije. Druge pokojninske obveznosti ne obstajajo.

Rezervacije so oblikovane v vrednosti ocenjenih prihodnjih izplačil za pozaposlitvene zasluzke in jubilejne nagrade, diskontirane na datum poročanja, za zaposlene v tistih državah, kjer obstaja zakonska obveza za izplačilo pozaposlitvenih zasluzkov in jubilejnih nagrad. V izračunu so upoštevani stroški pozaposlitvenih zasluzkov in strošek vseh pričakovanih jubilejnih nagrad do upokojitve. Pri izračunu je uporabljena metoda projicirane enote. V izkazu poslovnega izida se pripoznajo stroški dela in stroški obresti, preračun pozaposlitvenih zasluzkov oziroma nerealiziranih aktuarskih dobičkov ali izgub pa v drugem vseobsegajočem donosu ter za jubilejne nagrade v izkazu poslovnega izida. Predpostavke so pojasnjene v poglavju 3.2.9.

### Rezervacije

Rezervacije se pripoznajo, če ima družba zaradi preteklega dogodka pravne ali posredne obveze, ki jih je mogoče zanesljivo oceniti, in če je verjetno, da bo pri poravnavi obveze potreben odtok dejavnikov, ki omogočajo gospodarske koristi. Družba določi rezervacije z diskontiranjem pričakovanih prihodnjih denarnih tokov po meri pred obdavčitvijo, ki odraža obstoječe ocene časovne vrednosti denarja, in po potrebi tveganja, ki so značilna za obveznost.

### Prihodki od prodaje opravljenih storitev

Prihodki iz pogodb s kupci se pripoznajo ob prenosu storitev na kupca v znesku, ki odraža nadomestilo, za katerega družba meni, da bo upravičena v zameno za te storitve.

### Zneski iz pogodb

#### Sredstva iz pogodb s kupci

Sredstva iz pogodb predstavljajo pravico do nadomestila v zameno za storitve, ki jih družba prenese na kupca. Če družba opravi prenos storitev na kupca preden kupec poravna nadomestilo ali pred zapadlostjo nadomestila v plačilo, se nadomestilo pripozna kot pogojna obveznost iz pogodbe. Družba nima sredstev iz pogodb s kupci.

#### Terjatve iz poslovanja

Terjatev predstavlja pravico družbe do brezpogojnega zneska nadomestila, tj. nadomestilo zapade v plačilo v določenem roku. Ostala določila so določena v nefinančnih instrumentih.

#### Obveznosti iz pogodb s kupci

Obveznosti iz pogodb predstavljajo obveznost prenosa storitev na kupca v zameno za nadomestilo, ki ga je družba prejela od kupca (ali ga je kupec dolžan poravnati). Če kupec nadomestilo poravna pred prenosom storitev na kupca, se obveznost iz pogodbe pripozna na dan poravnave ali na dan zapadlosti v plačilo (kar nastopi prej). Obveznosti iz pogodbe se pripoznajo kot prihodki, ko kupec in družba izpolnita svojo izvršitveno obvezo po pogodbi.

### Državne podpore

Prihodki iz naslova državnih podpor se v začetku pripoznajo, ko obstaja sprejemljivo zagotovilo, da bo družba prihodke prejela in da bo izpolnila pogoje v povezavi z njimi. Prihodki, prejeti za kritje stroškov, se pripoznavajo dosledno kot prihodki v obdobjih, v katerih nastajajo zadevni stroški, ki naj bi jih ti prihodki nadomestili. S sredstvi povezani prihodki se v izkazu poslovnega izida pripoznavajo dosledno med drugimi prihodki iz poslovanja v dobi koristnosti posameznega sredstva.

Državne podpore zaradi epidemije COVID-19, so državne podpore, povezane s povrnitvijo nadomestil plač za zaposlene, oprostitev plačila prispevkov za socialno varstvo, itd. Družba pripozna državne podpore, povezane s prihodki, v okviru drugih poslovnih prihodkov in ne kot znižanje povezanih stroškov. Pripoznajo se kot prihodki v obdobjih, v katerih se vzporejajo z zadevnimi stroški, ki naj bi jih nadomestile. Državne podpore se pripoznajo, ko obstaja sprejemljivo zagotovilo, da skupina izpolnjuje pogoje za njihovo pridobitev in da jih bo prejela. Če obstaja negotovost v zvezi z upravičenostjo do prejete državne podpore (npr. obstaja možnost obveznosti vračila v primeru neizpolnjevanja pogojev), se znesek dobljene državne podpore prikaže kot odloženi prihodek za čas do dejanske ugotovitve (ne)izpolnjevanja pogojev.

## Finančni prihodki in finančni odhodki

Finančni prihodki od obresti se pripoznajo ob njihovem nastanku z uporabo efektivne obrestne mere.

Finančni odhodki obsegajo stroške izposojanja in se v izkazu poslovnega izida pripoznajo po metodi efektivnih obresti, razen tistih, ki se pripišejo nepremičninam, napravam in opremi v gradnji ali pripravi.

## Davek od dobička

Davek od dobička poslovnega leta vključuje odmerjeni in odloženi davek. Davek od dobička se izkaže v izkazu poslovnega izida, razen v delu, ki je povezan s postavkami, izkazanimi neposredno v izkazu vseobsegajočega donosa. Odmerjeni davek se obračuna od obdavčljivega dobička za poslovno leto po davčnih stopnjah, ki veljajo na datum poročanja, in od morebitne prilagoditve davčnih obveznosti v povezavi s preteklimi poslovnimi leti.

## Odložene terjatve za davek

Odložene terjatve za davek se pripozna v vrednosti verjetnega razpoložljivega prihodnjega obdavčljivega dobička, v breme katerega bo v prihodnje mogoče uporabiti odloženo terjatev. Odložene terjatve za davek se zmanjšajo za znesek, za katerega ni več verjetno, da bo zanj mogoče uveljaviti davčno olajšavo, povezano s sredstvom.

Pri izkazovanju odloženega davka se uporablja metoda obveznosti po izkazu finančnega položaja, pri čemer se upoštevajočasne razlike med knjigovodsko vrednostjo sredstev in obveznostmi za potrebe finančnega poročanja ter vrednostmi za potrebe davčnega poročanja. Pri tem so izvzete naslednječasne razlike: začetno pripoznanje sredstev ali obveznosti v poslu, kjer ne gre za poslovne združitve in ki ne vpliva niti na računovodski niti na obdavčljivi dobiček, in razlike v povezavi z naložbami v odvisne družbe in skupaj obvladovane družbe v tisti vrednosti, za katero obstaja verjetnost, da ne bo popravljena v predvidljivi prihodnosti. Prav tako se odloženi davek ne izkaže, ko gre za obdavčljivečasne razlike ob začetnem pripoznanju dobrega imena. Znesek odloženega davka temelji na pričakovanem načinu povračila oziroma poravnave knjigovodske vrednosti sredstev in obveznosti ob uporabi davčnih stopenj, veljavnih na datum poročanja. Odložene terjatve za davek in odložene obveznosti za davek se pobotajo, če obstaja zakonska pravica pobotati odmerjene terjatve za davek in odmerjene obveznosti za davek od dohodka ter so odloženi davki vezani na isto obdavčljivo pravno osebo in isti davčni organ. Za leto 2021 je družba uporabila davčno stopnjo v višini 19 %, prav tako za leto 2020.

**3.2 POJASNILA K POSTAVKAM RAČUNOVODSKIH IZKAZOV**

Vsa pojasnila se nanašajo na leto 2021, če ni drugače navedeno. Denarne enote v preglednicah so izkazane v evrih (EUR) brez centov.

**3.2.1 Neopredmetena sredstva****Leto 2021**

Vsebina	Premoženjske pravice	Druga neopredmetena sredstva	Skupaj
<b>Nabavna vrednost</b>			
Stanje 01.01.2021	2.944.208	568.844	3.513.052
Nove pridobitve	300.466	106.432	406.898
Prenos iz OOS	432.371		432.371
Odtujitve	-20.707	0	-20.707
Povečanje	0	0	0
Stanje 31.12.2021	3.656.338	675.276	4.331.614
<b>Nabrani popravek vrednosti</b>			
Stanje 01.01.2021	1.339.651	451.119	1.790.770
Amortizacija	508.046	37.326	545.372
Odtujitve	-20.707	0	-20.707
Stanje 31.12.2021	1.826.990	488.445	2.315.435
<b>Neodpisana vrednost</b>			
Stanje 01.01.2021	1.604.557	117.725	1.722.282
Stanje 31.12.2021	1.829.348	186.831	2.016.179

Med pomembne pridobitve premoženjskih pravic v letu 2021 sodi nadgradnja sistema FDPS, nadgradnja sistema Albatross, nakup sistema za avtomatizirano kibernetsko obrambo ter nakup sistema za avtomatizirano penetracijsko testiranje.

Delež v celoti odpisanih neopredmetenih sredstev glede na stanje nabavne vrednosti na dan 31. 12. 2021 znaša 21,63 %. Družba na dan 31. 12. 2021 nima obvez za nakupe neopredmetenih osnovnih sredstev.

**Leto 2020**

Vsebina	Premoženjske pravice	Druga neopredmetena sredstva	Skupaj
<b>Nabavna vrednost</b>			
Stanje 01.01.2020	2.624.361	487.163	3.111.524
Nove pridobitve	542.391	81.681	624.072
Odtujitve	-222.544	0	-222.544
Povečanje	0	0	0
Stanje 31.12.2020	2.944.208	568.844	3.513.052
<b>Nabrani popravek vrednosti</b>			
Stanje 01.01.2020	1.111.014	410.931	1.521.945
Amortizacija	409.881	40.188	450.069
Odtujitve	-181.244	0	-181.244
Stanje 31.12.2020	1.339.651	451.119	1.790.770
<b>Neodpisana vrednost</b>			
Stanje 01.01.2020	1.513.347	76.232	1.589.579
Stanje 31.12.2020	1.604.557	117.725	1.722.282



## 3.2.2 Opredmetena osnovna sredstva

Leto 2021

Vsebina	Zemljišča	Zgradbe	Zgradbe - stvarni vložek 2013	Zgradbe - dolgoročni najemi	Zgradbe v pridobiva nju	Oprema	Oprema - dolgoročni najemi	Oprema v pridobivanju	Drobni inventar in druga oprema	Skupaj
<b>Nabavna vrednost</b>										
Stanje 01.01.2021	221.680	16.919.691	61.839	2.927.528	181.247	35.922.423	291.235	349.827	69.757	56.945.227
Nove pridobitve	0	24.545	0	324.724	3.970	424.189	0	650.687	734	1.428.849
Odtujitve	0	0	0	0	0	-288.863	0	0	-1.717	-290.580
Prenos v uporabo	0	143.217	0	0	-143.217	271.745	0	-271.745	0	0
Prenos na NOS	0	0	0	0	0	0	0	-432.371		-432.371
Stanje 31.12.2021	221.680	17.087.453	61.839	3.252.252	42.000	36.329.494	291.235	296.398	68.774	57.651.125
<b>Nabrani popravek vrednosti</b>										
Stanje 01.01.2021	0	3.957.811	29.408	520.352	0	28.763.456	87.038	0	62.322	33.420.387
Amortizacija	0	517.057	2.012	281.596	0	2.115.495	64.349	0	2.736	2.983.245
Odtujitve	0	0	0	0	0	-285.123	0	0	-1.715	-286.838
Stanje 31.12.2021	0	4.474.868	31.420	801.948	0	30.593.828	151.387	0	63.343	36.116.794
<b>Neodpisana vrednost</b>										
Stanje 01.01.2021	221.680	12.961.880	32.431	2.407.176	181.247	7.158.967	204.197	349.827	7.435	23.524.840
Stanje 31.12.2021	221.680	12.612.585	30.419	2.450.304	42.000	5.735.666	139.848	296.398	5.431	21.534.330

Delež v celoti odpisanih opredmetenih osnovnih sredstev glede na stanje nabavne vrednosti na dan 31. 12. 2021 znaša 28,83 %.

Najpomembnejše pridobitve v letu 2021 so:

- nadaljevanje vlaganja v tehnične sisteme in naprave z namenom nujne tehnične in tehnološke posodobitve,
- nadaljevanje projekta WAM sistema (Slovenia Wide Area Multilateral System),
- investicijska in vzdrževalna dela na letališkem stolpu Brnik,
- nadaljevanje projekta »SWIM Common PKI and policies & procedures for establishing a trust framework«,
- nadaljevanje aktivnosti za vzpostavitev celovitega AIS portala,
- posodobitev radijskih postaj za glasovno komunikacijo zemlja-zrak,
- nabava infrastrukturne WAN/LAN omrežne opreme,
- nadgradnja električnega napajanja poslovne zgradbe ATCC Brnik,
- prenova električnih inštalacij ter napajalne infrastrukture na AD Maribor ter
- vlaganja v informacijsko tehnologijo (IT).

Na dan 31. 12. 2021 niso obstajale obveze za nakup osnovnih sredstev.

Družba nima zastavljenih osnovnih sredstev ali sredstev, pridobljenih na osnovi finančnega najema.

Družba nima sredstev, ki se ne uporabljajo in bi bila določena kot nekratkoročna sredstva za prodajo.

## Leto 2020

Vsebina	Zemljišča	Zgradbe	Zgradbe - stvarni vložek 2013	Zgradbe - dolgoročni i najemi	Zgradbe v pridobiv anju	Oprema	Oprema - dolgoročni najemi	Oprema v pridobivanju	Drobni inventar in druga oprema	Skupaj
<b>Nabavna vrednost</b>										
Stanje 1. 1. 2020	221.680	16.773.322	61.839	3.056.085	0	35.090.412	106.394	263.143	67.213	55.640.088
Nove pridobitve	0	146.369	0	0	181.247	1.101.253	184.841	1.372.778	7.314	2.993.802
Odtujitve	0	0	0	0		-269.242	0	0	-4.771	-274.013
Prenos v uporabo	0	0	0	0		0	0	-1.286.094	0	-1.286.094
Popravek za leto 2020	0	0	0	-128.557		0	0	0	0	-128.557
Stanje 31. 12. 2020	221.680	16.919.691	61.839	2.927.528	181.247	35.922.423	291.235	349.827	69.756	56.945.226
<b>Nabrani popravek vrednosti</b>										
Stanje 1. 1. 2020	0	3.452.951	27.395	246.920	0	26.392.859	22.800	0	62.719	30.205.644
Amortizacija	0	504.860	2.013	273.432		2.637.713	64.238	0	4.365	3.486.621
Odtujitve	0	0	0	0		-267.116	0	0	-4.763	-271.879
Stanje 31. 12. 2020	0	3.957.811	29.408	520.352	0	28.763.456	87.038	0	62.321	33.420.386
<b>Neodpisana vrednost</b>										
Stanje 1. 1. 2020	221.680	13.320.371	34.444	2.809.165	0	8.697.553	83.594	263.143	4.494	25.434.444
Stanje 31. 12. 2020	221.680	12.961.880	32.431	2.407.176	181.247	7.158.967	204.197	349.827	7.435	23.524.840

Zaradi znatnega poslabšanja finančne uspešnosti v poslovnih letih 2020 in 2021 kot posledica pandemije COVID-19 je družba s pomočjo neodvisnega pooblaščenega ocenjevalca vrednosti podjetij na dan 31. 12. 2020 izvedla test dolgoročnih sredstev oziroma Oceno vrednosti sredstev denar ustvarjajoče enote na dan 31. 12. 2020, ki ni pokazal potrebe po slabitvi.

Družba je opravila test slabitev opredmetenih sredstev oziroma Oceno vrednosti sredstev denar ustvarjajoče enote na dan 31. 12. 2021. Test slabitve vključuje določitev nadomestljive vrednosti denar ustvarjajoče enote vseh ali posameznih sredstev, kar ustreza njihovi vrednosti v uporabi ali poštenu vrednosti zmanjšani za stroške prodaje. Vrednost pri uporabi je sedanja vrednost prihodnjih denarnih tokov, ki jih družba pričakuje od posamezne denar ustvarjajoče enote. Ocenjena vrednost dolgoročnih sredstev je presegala knjigovodsko vrednost, zato slabitev na dan 31. 12. 2021 ni bila potrebna.

NajemiDružba kot najemnik

Za potrebe svojega poslovanja ima družba v najemu nepremičnine, vozila in pisarniško ter drugo opremo. Trajanje najema nepremičnin je od pet do trideset let, motornih vozil in opreme pa od enega do pet let. Plačilo obveznosti najemnika iz najema sredstev je zavarovano z lastništvom najemodajalca nad temi sredstvi. V povezavi s številnimi najemnimi pogodbami ima družba opcijo podaljšanja ali odpovedi najema ter pravico do plačila variabilnega dela najemnine, kar je podrobneje opisano v nadaljevanju.

Družba je za najem nekatere opreme sklenila najemne pogodbe, katerih trajanje najema je eno leto ali manj, v najemu pa ima tudi pisarniško opremo z nizko vrednostjo. Za pripoznanje obveznosti iz kratkoročnih najemov in najemov sredstev z nizko vrednostjo uporablja družba izjemo, ki jo omogoča standard.

Gibanje knjigovodske vrednosti pravic do uporabe sredstev v obračunskem obdobju

Vsebina	Začetno pripoznanje 1.1.2021	Povečanje v 2021	Zmanjšanje v 2021	31.12.2021
<b>SREDSTVA</b>				
Pravica do uporabe najetih sredstev	2.611.373	324.724	345.945	2.590.152
<b>Skupaj sredstva</b>	<b>2.611.373</b>	<b>324.724</b>	<b>345.945</b>	<b>2.590.152</b>
<b>KAPITAL IN OBVEZNOSTI</b>				
<b>Nekratkoročne obveznosti</b>				
Obveznosti iz najemov	1.851.699	324.724	297.268	1.879.155
<b>Kratkoročne obveznosti</b>				0
Obveznosti iz najemov	298.652	293.654	298.652	293.654
<b>Skupaj kapital in obveznosti</b>	<b>2.150.351</b>	<b>618.378</b>	<b>595.920</b>	<b>2.172.809</b>

V letu 2021 je družba v izkazu finančnega položaja povečala obveznosti za najemnine iz pravice do uporabe sredstev v znesku 324.724 EUR in zmanjšala obveznosti za plačila v znesku 297.268 EUR.

Sredstva so se iz naslova dolgoročnih najemov povečala v znesku 324.724 EUR in zmanjšala na podlagi obračuna amortizacije v znesku 345.945 EUR.

Plačila za obveznosti iz naslova dolgoročnih najemov so znašala 297.268 EUR, plačila za najeme manjših vrednosti pa 239.804 EUR.

Skupaj pripoznano v izkazu poslovnega izida

Vsebina	31.12.2021	31.12.2020
Amortizacija pravic do uporabe	345.945	337.669
Stroški najema malih vrednosti	239.804	232.057
<b>Poslovni izid iz poslovanja</b>	<b>585.749</b>	<b>569.726</b>
Odhodki financiranja	54.762	44.693
<b>Skupaj pripoznano v izkazu poslovnega izida</b>	<b>640.511</b>	<b>614.419</b>

### 3.2.3 Dolgoročne finančne naložbe

Evropska zakonodaja o enotnem evropskem nebu (SES) zahteva od držav članic Evropske unije ustanovitev funkcionalnih blokov zračnega prostora (Functional Airspace Blocks – FABs), med drugim funkcionalnih blokov zračnega prostora, ki temeljijo na operativnih zahtevah in so določeni ne glede na državne meje, kjer je izvajanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa in povezanih nalog zasnovano na delovanju in optimizaciji z namenom uvedbe okrepljenega sodelovanja med izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa v vsakem funkcionalnem bloku zračnega prostora. Da bi izpolnile to obveznost, so Avstrija, Bosna in Hercegovina, Češka, Hrvaška, Madžarska, Slovaška in Slovenija 5. maja 2011 na Brdu pri Kranju sklenile mednarodni sporazum – Sporazum o vzpostavitvi funkcionalnega bloka zračnega prostora srednje Evrope (»Sporazum FAB CE«), ki je začel veljati 20. marca 2012 (za Republiko Slovenijo 3. avgusta 2012), in ustanovile Funkcionalni blok zračnega prostora Srednje Evrope (»FAB CE«). Sočasno so izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa teh držav sklenili Sporazum o sodelovanju izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa držav FAB CE (ANSP Sporazum o sodelovanju), 30. maja 2011 pa je bil sklenjen še Sporazum o sodelovanju nacionalnih nadzornih organov držav FAB CE.

Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa FAB CE, razen BHANSA, so skladno z odločitvijo odbora direktorjev izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa (CEOC) in z namenom krepitve sodelovanja med izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa ter izpolnjevanja zahtev zakonodaje enotnega evropskega neba ustanovili skupno družbo FABCE, letalske storitve, d. o. o., s sedežem na Zgornjem Brniku, ki je bila 17. 11. 2014 vpisana v sodni register pri Okrožnem sodišču v Kranju. Družba ima v FABCE, letalske storitve, d. o. o., dolgoročno naložbo v višini 16.000 EUR, ki predstavlja 1/6 deleža novoustanovljene družbe. Naložba je pripoznana po nabavni vrednosti.

### 3.2.4 Odložene terjatve za davke

Terjatve za odložene davke je družba pripoznala na podlagi izračuna dolgoročnih rezervacij za jubilejne nagrade in pozaposlitvene zasluge ter rezervacij za neizkoriščen letni dopust.

#### 2021

Vsebina	31.12.2020	Povečanje	Zmanjšanje	31.12.2021
Za jubilejne nagrade	19.992	1.547	0	21.539
Za odpravnine ob upokojitvi	241.021	22.148	0	263.169
Za letni dopust	91.622	0	91.622	0
<b>SKUPAJ</b>	<b>352.635</b>	<b>23.695</b>	<b>91.622</b>	<b>284.708</b>

Učinki odloženih davkov v znesku 67.927 EUR so bili pripoznani v Izkazu poslovnega izida.

#### 2020

Vsebina	31. 12. 2019	Povečanje	Zmanjšanje	31. 12. 2020
Za jubilejne nagrade	18.913	1.079	0	19.992
Za odpravnine ob upokojitvi	221.640	19.381	0	241.021
Za letni dopust	64.504	27.118	0	91.622
<b>SKUPAJ</b>	<b>305.057</b>	<b>47.578</b>	<b>0</b>	<b>352.635</b>

### 3.2.5 Zaloge

Družba ima na zalogi predvsem vitalne rezervne dele za radarske sisteme. Zaloge so ob začetnem pripoznavanju vrednotene po nabavni vrednosti. Družba uporablja metodo slabitev vrednosti zalog, in sicer 5 % nabavne vrednosti zalog brez gibanja dlje kot 1 leto na koncu vsakega obračunskega obdobja. Odpisi vrednosti zalog so razkriti v poglavju 3.2.19.

Vsebina	31.12.2020	Nabava	Poraba	Slabitev	31.12.2021
Rezervni deli	517.941	1.405	23.872	32.613	462.861
Blago namenjeno prodaji	0	4.552	0	0	4.552
<b>SKUPAJ</b>	<b>517.941</b>	<b>5.957</b>	<b>23.872</b>	<b>32.613</b>	<b>467.413</b>

### 3.2.6 Kratkoročne poslovne terjatve

Vsebina	Bruto 31.12.2021	Popravek vrednosti	Knjigovodska vrednost 31.12.2021	31.12.2020
Terjatve do kupcev do kupcev v državi	212.775	9.381	203.394	187.351
Terjatve do kupcev do kupcev v tujini	4.857.254	1.270.633	3.586.621	1.526.141
Terjatve do državnih inštitucij	157.841	0	157.841	1.549.134
Druga sredstva	517.854	0	517.854	440.720
<b>SKUPAJ</b>	<b>5.745.724</b>	<b>1.280.014</b>	<b>4.465.710</b>	<b>3.703.346</b>

Druga sredstva predstavljajo kratkoročno odložene stroške za plačano članarino organizaciji Eurocontrol.

**Gibanje popravka vrednosti terjatev**

Vsebina	2021	2020
Stanje 1.1.	1.356.010	1.252.386
Oblikovanje popravkov vrednosti v letu (neto znesek)	-75.996	103.624
Izterjane odpisane terjatve (neto znesek)	0	0
Dokončen odpis (izbris) terjatev	0	0
<b>Stanje 31.12.</b>	<b>1.280.014</b>	<b>1.356.010</b>

Popravek vrednosti terjatev je oblikovan v znesku 1.280.014 EUR. Družba je preverila ustreznost pripoznanja popravka vrednosti terjatev in ugotovila, da je popravek vrednosti terjatev primeren, ustrezen ter v skladu z MSRP 9 (glej pojasnilo 3.2.19).

**Tabela starostne strukture terjatev do kupcev (po slabitvi terjatev)**

Vsebina	31.12.2021	31.12.2020
Nezapadle terjatve	3.784.026	1.693.586
Terjatve zapadle do 30 dni	0	1.775
Terjatve zapadle do 90 dni	0	3.770
Terjatve zapadle nad 90 dni	5.989	14.361
<b>SKUPAJ</b>	<b>3.790.015</b>	<b>1.713.492</b>

**3.2.7 Denarna sredstva**

Vsebina	31.12.2021	31.12.2020
Nova Ljubljanska banka d.d.	38.334	84.025
SKB banka d.d.	9.066	264
Banka Intesa Sanpaolo d.d.	461.271	670.003
Unicredit banka Slovenija d.d.	362.947	3.385
<b>SKUPAJ</b>	<b>871.618</b>	<b>757.677</b>

**3.2.8 Kapital**

Družba je poslovno leto 2021 zaključila z izgubo v višini 7.240.633 EUR. Družba je v obravnavanem obdobju ugotovila računovodsko napako pri pripoznavanju terjatev do organizacije Eurocontrol v znesku 1.735.672 EUR ter povečala terjatev do organizacije Eurocontrol in v kapitalu ustrezno povečala preneseni čisti dobiček.

Na podlagi petega odstavka 66. člena ZGD-1 se čista izguba poslovnega leta v višini 7.240.633 EUR krije iz prenesenega čistega dobička v višini 1.764.789 EUR, ki je sestavljen iz prenesenega dobička zaradi popravka terjatev v višini 1.735.672 EUR in aktuarskih dobičkov v višini 29.117 EUR. Ob upoštevanju prenesenega čistega poslovnega izida v znesku 1.764.789 EUR pri pokrivanju čiste izgube poslovnega leta 2021, znaša preostanek čiste izgube poslovnega leta 5.475.844 EUR.

Na podlagi 5. alineje drugega odstavka 11. člena Akta o ustanovitvi družbe je ustanovitelj na predlog nadzornega sveta in posloводства družbe sprejel odločitev, da se druge rezerve iz dobička v višini 4.263.788 EUR v celoti uporabijo za kritje čiste izgube poslovnega leta, tako da na dan 31. 12. 2021 druge rezerve iz dobička znašajo 0 EUR, bilančna izguba pa 1.212.056 EUR.

Kapital družbe se je v letu 2021 zmanjšal in na 31. 12. 2021 znaša 4.940.951 EUR ter je sestavljen iz vpoklicanega kapitala, zakonskih rezerv in rezerv nastalih zaradi vrednotenja po pošteni vrednosti.

**3.2.9 Rezervacije in dolgoročne pasivne časovne razmejitve****2021**

Vsebina	Jubilejne nagrade in pozaposlitveni zasluški	Tožbe in odškodnine	Druge rezervacije	Druge pasivne časovne razmejitve	Skupaj
<b>Stanje 1. 1. 2021</b>	<b>2.747.493</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.747.493</b>
Oblikovanje	166.307	0	0	0	166.307
Odprava	-203.245	0	0	0	-203.245
Prenos na kratkoročni del	0	0	0	0	0
<b>Stanje 31. 12. 2021</b>	<b>2.710.555</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.710.555</b>

**2020**

Vsebina	Jubilejne nagrade in pozaposlitveni zasluški	Tožbe in odškodnine	Druge rezervacije	Druge pasivne časovne razmejitve	Skupaj
<b>Stanje 1. 1. 2020</b>	<b>2.532.126</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.532.126</b>
Oblikovanje	276.142	0	0	0	276.142
Odprava	-60.775	0	0	0	-60.775
Prenos na kratkoročni del	0	0	0	0	0
<b>Stanje 31. 12. 2020</b>	<b>2.747.493</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.747.493</b>

Na osnovi aktuarskega izračuna, ki ga je odobrilo poslovodstvo družbe, so bile pripoznane rezervacije za jubilejne nagrade in pozaposlitvene zasluške. Ustrezno temu so bile usklajene tudi terjatve za odložene davke.

**Aktuarske metode**

Merjenje sedanjih vrednosti obvez za dolgoročne zasluške zaposlenih (izračunavanje rezervacij) je izvedeno skladno z MRS 19, in sicer:

- Uporablja se aktuarska metoda - metoda predvidene pomembnosti enot (metoda obračunavanja zaslužkov sorazmerno z opravljenim delom ali kot metoda zaslužkov na leta službovanja v družbi), ki omogoča izdelavo zanesljive ocene končnih stroškov zaslužkov, ki so jih zaposleni dobili v zameno za svoje službovanje v tekočem in preteklih obdobjih.
- Zasluški se pripišejo tekočemu obdobju in preteklim obdobjem.
- Ocenjene so demografske (umrljivost in fluktuacija zaposlencev) in finančne (prihodnja povečanja plač) aktuarske predpostavke, ki bodo vplivale na stroške zaslužkov.
- Za ugotovitev sedanje vrednosti obveznosti za dolgoročne zasluške zaposlencev so končni stroški zaslužkov, ki so jih zaposleni dobili v zameno za svoje službovanje v družbi v tekočem in preteklih obdobjih, diskontirani.

**Aktuarske predpostavke in primerljive vrednosti**

V izračunu so se upoštevale aktuarske predpostavke, predstavljene v nadaljevanju.

Demografske predpostavke:

- Tablice smrtnosti:
  - Tablice smrtnosti prebivalstva Republike Slovenije iz leta 2007, ločene za moške in ženske, znižane za 10 % (aktivna populacija).
  - Skupno za zaposlene na dan 31. 12. 2021 to pomeni 0,4 % smrtnost za naslednje poslovno leto (pričakovano zmanjšanja števila zaposlenih).
  - Povprečna starost zaposlenih na dan 31. 12. 2021 znaša 47,5 let, na dan 31. 12. 2020 je znašala 46,3 let.
- Fluktuacija zaposlenih:
  - Fluktuacija zaposlenih zaradi odpovedi delovnega razmerja s strani delojemalca: Linearno padajoča od 1,0 % pri 18 letih do 0,0 % pri 58 letih, nato konstantna 0,0 %. Skupno na dan 31. 12. 2021 to pomeni letno fluktuacijo 0,3 % za naslednje poslovno leto.
  - Fluktuacija zaposlenih zaradi večjega obsega odpovedi delovnega razmerja s strani delodajalca ni upoštevana.



- Upokojevanje:
  - Predviden datum upokojitve za posameznega zaposlenega je izračunan na podlagi podatkov o spolu, datumu rojstva in doseženi skupni delovni dobi na dan 31. 12. 2021 v skladu s 27. členom Zakona o pokojninskem in invalidskem zavarovanju (Uradni list RS, št. 96/12, 39/13, 99/13 – ZSVarPre-C, 101/13 – ZIPRS1415, 44/14 – ORZPIZ206, 85/14 – ZUJF-B, 95/14 – ZUJF-C, 90/15 – ZIUPTD, 102/15, 23/17, 40/17, 65/17, 28/19, 75/19, 139/20 IN 189/20 – ZFRO, 51/21, 121/21, 162/21, 196/21 – ZDOsk, 10/22 in 29/22) (v nadaljevanju: ZPIZ-2) (upoštevajo se pogoji za pridobitev pravice do starostne pokojnine) in s 3. alineo prvega odstavka 28. člena (delo pred 18. letom). Hkrati se upošteva, da se ženske ne bodo upokojile pred 56. in moški pred 58. letom starosti ne glede na skupno delovno dobo.
  - Zgodnejše ali poznejše upokojevanje glede na predviden datum upokojitve ni upoštevano. V primeru, da zaposlenemu pripada jubilejna nagrada v roku dveh mesecev po predvidenem datumu upokojitve, se oblikujejo rezervacije tudi za to jubilejno nagrado.

#### Analiza občutljivosti aktuarskih predpostavk

Skladno z MRS 19 je narejena naslednja analiza občutljivosti aktuarskih predpostavk, in sicer donosnosti, rasti plač v Republiki Sloveniji in v družbi ter fluktuacije, na zneske sedanje vrednosti obvez za jubilejne nagrade in odpravnine ob upokojitvi na dan 31. 12. 2021 in primerjalno na dan 31. 12. 2020. Vsaka posamezna analiza vključuje spremembo samo ene predpostavke v višini +/- 0,5 odstotnih točk prikazanih v spodnji tabeli, medtem ko vse ostale predpostavke pri posameznem testu ostanejo nespremenjene.

Aktuarska predpostavka	Sprememba v predpostavki * (za odstotne točke)	Sprememba v sedanji vrednosti obveze za (v EUR)			
		jubilejne nagrade na dan		odpravnine ob upokojitvi na dan	
		31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
Donosnost	+0,5	-7.986	-9.081	-154.877	-167.274
	-0,5	8.570	9.797	168.988	183.688
Rast plač	+0,5	8.453	9.585	165.956	177.575
	-0,5	-7.976	-9.021	-153.786	-163.764
Fluktuacija	+0,5	-8.117	-9.179	-157.227	-168.949
	-0,5	3.207	3.767	33.853	39.206

\* Upošteva se, da je najnižja fluktuacija enaka 0 %.

#### Finančne predpostavke

- Stopnje povečanja povprečnih plač in zneskov iz Uredbe o davčni obravnavi povračil stroškov in drugih dohodkov iz delovnega razmerja (Uradni list RS, št. 140/06, 76/08, 63/17, 71/18, 104/21 in 114/21) (v nadaljevanju: Uredba o davčni obravnavi povračil stroškov in drugih dohodkov iz delovnega razmerja) v Republiki Sloveniji:
  - Za leta 2022 do 2023 so upoštrevane stopnje povečanja povprečnih plač v Republiki Sloveniji iz Jesenske napovedi gospodarskih gibanj 2021 (UMAR). Od leta 2024 naprej je predvideno, da se bodo povprečne plače v Republiki Sloveniji letno višale za 2,0 % inflacijo in za realno rast v višini 1,0 %. Predpostavlja se, da se zneski iz Uredbe o davčni obravnavi povračil stroškov in drugih dohodkov iz delovnega razmerja ne bodo povišali do vključno 2023, kasneje se predvideva rast teh zneskov skladno z inflacijo.

Leto	Nominalna letna stopnja rasti povprečnih mesečnih plač v RS (v %)	Nominalna letna stopnja rasti zneskov iz uredbe* za jubilejne nagrade (v %)	Nominalna letna stopnja rasti zneskov iz uredbe* za odpravnine ob upokojitvi (v %)
2022	1,2	0,0	0,0
2023	2,9	0,0	0,0
2024	3,0	2,0	2,0

\* Uredba o davčni obravnavi povračil stroškov in drugih dohodkov iz delovnega razmerja

- Stopnje povečanja plač v družbi:
  - Predpostavlja se povečanje osnovnih plač v višini letne inflacije.

Leto	Nominalna letna stopnja rasti mesečnih plač v družbi zaradi inflacije in realne rasti (v %)
2022	2,0
2023	1,9
2024	2,0

- Upoštevano je povečanje osnovnih bruto plač v družbi zaradi napredovanja: linearno padajoča od 2,0 % pri 15 letih do 0,5 % pri 45 letih, nato konstantna 0,5 % letno; skupno na zaposlenih na dan 31. 12. 2020 to pomeni 0,6 % letno za naslednje poslovno leto.
- Upošteva se dodatek na skupno delovno dobo v višini 0,5 % od osnovne plače za vsako izpolnjeno leto skupne delovne dobe. Delavkam nad 25 let delovne dobe se dodatek za delovno dobo poveča za 0,3 % za vsako izpolnjeno leto delovne dobe nad 25 let.
- Diskontna stopnja za izračun na dan 31. 12. 2021 je določena v višini 0,9 %, ki odraža donosnost visoko kakovostnih (rating AA) podjetniških obveznic na dan 30. 12. 2021, nominiranih v EUR, ob upoštevanju povprečnega uteženega trajanja obvez družbe (glede na izračunani znesek obvez pred diskontiranjem) od bilančnega datuma do izplačila po posamezni vrsti zaslužka (13,1 let).

### 3.2.10 Nekratkoročne finančne obveznosti

Vsebina	31.12.2021	31.12.2020
Nekratkoročna posojila dobljena pri bankah v državi	7.500.000	4.000.000
Nekratkoročne obveznosti – najemi MSRP 16	1.879.155	1.851.699
<b>SKUPAJ</b>	<b>9.379.155</b>	<b>5.851.699</b>

Družba je imela odobrena dva dolgoročna kredita, pri dveh slovenskih bankah:

- kredit odobren v znesku 11.500 tisoč EUR, kreditodajalec je Banka Intesa Sanpaolo, d. d., obrestna mera je 3 M EURIBOR + 1,90 odstotne točke letno. Kredit se je vračal v trimesečnih obrokih, kredit je bil poplačan 1. 4. 2021.
- kredit odobren v znesku 12.000 tisoč EUR, kreditodajalec je Nova Ljubljanska banka d. d., obrestna mera je 6 M EURIBOR + 0,5 odstotne točke letno. Kredit se bo vračal v trimesečnih obrokih, prvi obrok bo zapadel v plačilo 1. 2. 2023, zadnji pa 1. 11. 2029. Na dan 31. 12. 2021 je kredit črpan v višini 7.500 tisoč EUR.

V letu 2021 so zapadli v plačilo obroki v skupnem znesku 575.000 EUR, ki so izkazani v postavkah kratkoročnih obveznosti. Tako družba na dan 31. 12. 2021 iz naslova dolgoročnih finančnih obveznosti izkazuje dolg v znesku 7.500.000 EUR. Družba za prejem posojil ni zastavila nobenih lastnih nepremičnin ali drugega premoženja.

Vsebina	Glavnica na dan	Zapadlost po letih				
		31. 12. 2021	Leto 2022	Leto 2023	Leto 2024	Leto 2025
Stanje glavnice bančnih posojil, njihova zapadlost po letih	7.500.000	0	1.714.285	1.714.285	1.714.285	2.357.144
Predvidene obresti skupaj	265.670	60.000	55.714	47.143	38.571	64.242
<b>SKUPAJ</b>	<b>7.765.670</b>	<b>60.000</b>	<b>1.769.999</b>	<b>1.761.428</b>	<b>1.752.857</b>	<b>2.421.386</b>

Družba je uporabila standard – MSRP 16 Najemi - ob pričetku njegove uveljavitve z dnevom 1. 1. 2019. Obveznosti na dan 31. 12. 2021 znašajo 2.573.198 EUR. Obveznosti v znesku 293.654 EUR, ki zapadejo v letu 2022 so izkazane kot kratkoročne obveznosti. (pojasnilo 3.2.11)

Vsebina	Glavnica na dan	Zapadlost po letih			
		31. 12. 2021	do 1 leta	Do 2 leti	do 3 leta
Stanje glavnice obveznosti za najeme po MSRP 16	2.172.809	293.654	293.654	293.654	1.291.847
Predvidene obresti	400.389	66.799	66.799	66.799	199.992
<b>SKUPAJ</b>	<b>2.573.198</b>	<b>360.453</b>	<b>360.453</b>	<b>360.453</b>	<b>1.491.839</b>

## Predhodno obdobje

Vsebina	Glavnica na dan	Zapadlost po letih			
		31. 12. 2020	do 1 leta	Do 2 leti	do 3 leta
Stanje glavnice obveznosti za najeme po MSRP 16	2.150.351	298.652	298.652	298.652	1.254.395
Predvidene obresti	311.875	52.032	52.032	52.032	155.779
<b>SKUPAJ</b>	<b>2.462.226</b>	<b>350.684</b>	<b>350.684</b>	<b>350.684</b>	<b>1.410.174</b>

## Gibanje dolgoročnih finančnih obveznosti

Vsebina	31.12.2021	31.12.2020
<b>Stanje 1.1.</b>	<b>5.851.699</b>	<b>2.714.496</b>
Nove pridobitve zaradi kontrole nad družbo	0	0
Nove pripojitve zaradi pripojitev družbe	0	0
Prejemki pri izdanih obveznicah	0	0
Izdatki pri izdanih obveznicah	0	0
Prejemki pri prejetih posojilih	3.500.000	4.000.000
Prejemki pri najemih po MSRP 16	326.108	0
Izdatki za najeme po MSRP 16	-298.652	-287.797
Izdatki prejetih posojilih	0	-575.000
Spremembe poštene vrednosti finančnih instrumentov	0	0
Spremembe obveznosti za obresti	0	0
Tečajne razlike	0	0
<b>Stanje 31.12.</b>	<b>9.379.155</b>	<b>5.851.699</b>

**3.2.11 Kratkoročne finančne obveznosti**

Vsebina	31.12.2021	31.12.2020
Kratkoročna posojila, dobljena pri bankah v državi	7.900.000	6.875.000
Kratkoročne obveznosti – najemi MSRP 16	293.654	298.652
<b>SKUPAJ</b>	<b>8.193.654</b>	<b>7.173.652</b>

## Gibanje kratkoročnih finančnih obveznosti

Vsebina	31.12.2021	31.12.2020
<b>Stanje 1.1.</b>	<b>7.173.652</b>	<b>2.305.400</b>
Nove pridobitve zaradi kontrole nad družbo	0	0
Nove pripojitve zaradi pripojitev družbe	0	0
Prejemki pri izdanih obveznicah	0	0
Izdatki pri izdanih obveznicah	0	0
Prejemki pri prejetih posojilih	7.900.000	6.875.000
Prejemki pri najemih po MSRP 16	293.654	298.652
Izdatki za najeme po MSRP 16		
Izdatki pri prejetih posojilih	-7.173.652	-2.305.400
Spremembe poštene vrednosti finančnih instrumentov	0	0
Spremembe obveznosti za obresti	0	0
Tečajne razlike	0	0
<b>Stanje 31.12.</b>	<b>8.193.654</b>	<b>7.173.652</b>

Kot kratkoročno finančno obveznost družba izkazuje obveznosti iz naslova kratkoročnih kreditov v višini 7.900.000 EUR, ki zapadejo v plačilo v letu 2022 ter del dolgoročnih obveznosti za najeme po MSRP 16 v znesku 293.654 EUR, ki zapadejo v letu 2022 (gl. tudi pojasnilo 3.2.10).

**3.2.12 Kratkoročne poslovne obveznosti do dobaviteljev**

Vsebina	31.12.2021	31.12.2020
Obveznosti do dobaviteljev - doma	855.213	756.707
Obveznosti do dobaviteljev - tujina	571.426	784.090
<b>SKUPAJ</b>	<b>1.426.639</b>	<b>1.540.797</b>

Družba na dan 31. 12. 2021 ne izkazuje zapadlih obveznosti do dobaviteljev.

**3.2.13 Druge kratkoročne poslovne obveznosti**

Vsebina	31.12.2021	31.12.2020
Obveznosti do zaposlenecv	825.788	833.637
Obveznosti do državnih inštitucij	882.544	845.254
Ostale poslovne obveznosti	8.335	8.095
<b>SKUPAJ</b>	<b>1.716.667</b>	<b>1.686.986</b>

**3.2.14 Druge kratkoročne obveznosti in odloženi prihodki**

Vsebina	1.1.2021	Oblikovanje	Poraba	31.12.2021
Neizkoriščen letni dopust	964.454	142.146	0	1.106.600
Vkalkulirana nagrada direktorju	32.920	0	0	32.920
Kratkoročno odloženi prihodki	288.895	0	140.078	148.817
<b>SKUPAJ</b>	<b>1.286.269</b>	<b>142.146</b>	<b>140.078</b>	<b>1.288.337</b>

**3.2.15 Prihodki od prodaje iz pogodb s kupci**

Vsebina	2021	2020
Prihodki od prodaje iz pogodb v Republiki Sloveniji	873.482	866.782
Prihodki od prodaje iz pogodb v EU	875.127	125.010
Prihodki od prodaje iz pogodb v tujini	1.070	1.110
Prihodki od prodaje iz pogodb - preletne pristojbine	17.610.017	13.550.098
Prihodki od prodaje iz pogodb - terminalne pristojbine	1.705.332	914.515
<b>SKUPAJ</b>	<b>21.065.028</b>	<b>15.457.515</b>

Podrobna analiza prihodkov od prodaje ustvarjenih iz preletnih pristojbin in ustvarjenih iz terminalnih pristojbin je predstavljena v poglavju 4.2 Analiza zračnega prometa Poslovnega poročila.

Glede na uporabo MSRP za priznavanje presežnih prihodkov zaradi učinka usklajevalnega mehanizma na bodoče prihodke v skladu z uredbami Evropske unije je potrebno brati pojasnilo v točki 3.2.24.

Izvedbena uredba Komisije 2019/317/EU določa način in ureditev pristojbin v preletu v tretjem referenčnem obdobju (2020 – 2024). Kot je določeno v členih od 25 do 28, se vsa odstopanja, predvsem prometa in inflacije, ki so bila osnova za izračun cene v letu (n), poračunajo skozi ceno v letu (n+2). Skladno z Izvedbeno uredbo 2019/317/EU in postavljenimi cilji uspešnosti je bil v jeseni 2019 izdelan Načrt izvedbe (Performance plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo.

Spremenjene okoliščine kot posledica negativnega vpliva pojava COVID-19 na obseg letalskega prometa močno vplivajo na postopke in ukrepe izpolnjevanja načrtov izvedbe in ureditve pristojbin v referenčnem obdobju 2020 – 2024. Zato je Evropska komisija sprejela Izvedbeno uredbo komisije 2020/1627/EU o začasnih ukrepih zaradi izrednih razmer, s katero je Evropska komisija sprejela začasno spremenjen pravni okvir za tretje referenčno obdobje, ki upošteva izredne razmere v letalskem sektorju. Ta uredba v členu 5 posebej določa leti 2020 in 2021 kot posebno obdobje N, poračun odstopanj pa se bo poračunal skozi ceno v obdobju 2023 – 2027. Na podlagi omenjene uredbe je Evropska komisija sprejela Izvedbeni sklep Komisije 2021/891/EU o določitvi novih vseevropskih ciljev uspešnosti, države članice pa so morale najkasneje do 17. novembra 2021 Evropski komisiji v oceno predložiti revidirane načrte izvedbe (Performance Plan) za tretje referenčno obdobje.

Z vidika vpliva usklajevalnega mehanizma na poslovanje družbe v letih N (2020 in 2021) so relevantne določbe, ki spreminjajo obdobje uskladitve za preveč/premalo dobljena sredstva iz naslova delitve tveganj povezanih s prometom, inflacijo in investicijami tako, da se ta ne vključijo v izračun cene na enoto storitve v letu (n+2), temveč se enakomerno porazdelijo na petletno obdobje od leta 2023 do 2027.

Poslovodstvo družbe ocenjuje, da nov Načrt izvedbe (Performance plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo iz leta 2021 ne bo vplival na računovodske izkaze za leto 2021, saj družba, upoštevajoč MSRP, odstopanj kategorij, ki so predmet usklajevanja, na svojih knjigah ne evidentira v tekočem letu, vsa usklajevanja pa se bodo realizirala skozi prihodnjo ceno, to je v letih 2023 - 2027.

**3.2.16 Drugi poslovni prihodki**

Vsebina	2021	2020
Subvencije EU	183.018	149.507
Prihodki od odprave rezervacij	48.431	1.508
Drugi prihodki povezani s poslovnimi učinki	19.047	42.675
Državne pomoči COVID-19	2.772.258	1.899.987
Nadomestila plač ZZS	136.923	0
<b>SKUPAJ</b>	<b>3.159.677</b>	<b>2.093.677</b>

***Državne pomoči zaradi epidemije COVID-19***

Vsebina	2021	2020
Prispevki PIZ	0	1.000.063
Čakanje na delo	747.420	224.924
Odrejena karantena	28.818	0
Nekriti fiksni stroški	1.996.020	675.000
<b>SKUPAJ</b>	<b>2.772.258</b>	<b>1.899.987</b>

V skladu z zakonodajo o interventnih ukrepih, ki jo je sprejela Republika Slovenija za omilitev negativnih posledic epidemije COVID-19 z namenom ohranjanja delovnih mest, je družba v času epidemije prejela povračilo za zaposlene, ki so bili na začasnem čakanju na delo, v znesku 747.420 EUR in 28.818 EUR za odrejene karantene zaposlenim. Družba je za obdobje januar - junij 2021 prejela državno pomoč za nekrite fiksne stroške v znesku 1.996.020 EUR. Prejete državne pomoči iz naslova epidemije COVID-19 so pripoznane kot prihodki leta 2021 v skupnem znesku 2.772.258 EUR.

Poslovodstvo družbe je ocenilo, da so pogoji za upravičenost do državnih pomoči v letu 2021, glede na zakonske podlage, izpolnjeni in je zato prihodke pripoznalo v celoti.

V predhodnih obdobjih nadomestila plač, ki niso bremenila družbe (porodniški dopusti ipd.) niso bili pripoznani kot stroški dela, temveč pripoznane kot terjatve do državnih institucij. V obravnavanem obdobju pa so ta nadomestila v znesku 136.923 vključena v stroške dela in pripoznana v drugih prihodkih.



**3.2.17 Stroški materiala in storitev**

## Stroški materiala

Vsebina	2021	2020
Stroški pomožnega materiala	23.872	133.221
Stroški energije	226.076	262.032
Stroški nadomestnih delov in materiala za vzdrževanje	65.567	65.817
Odpis drobnega inventarja – življenjska doba do enega leta	260	5.591
Stroški pisarniškega materiala in strokovne literature	25.826	41.917
Drugi stroški materiala	29.013	34.356
<b>SKUPAJ</b>	<b>370.614</b>	<b>542.934</b>

## Stroški storitev

Vsebina	2021	2020
Stroški prevoznih storitev	3.306	4.310
Stroški interneta in telefonije	340.375	457.282
Stroški storitev v zvezi z vzdrževanjem	1.089.232	1.082.780
Najemnine izven obsega MSRP – 16	239.804	232.058
Povračila stroškov zaposlencem v zvezi z delom	111.932	79.098
Stroški plačilnega prometa	10.408	14.339
Stroški zavarovalnih premij	201.446	171.939
Stroški intelektualnih in osebnih storitev	323.077	267.707
Stroški sejmov, reklame in reprezentance	14.814	51.492
Stroški podjemnih pogodb, avtorskih pogodb in študentskega servisa	105.075	30.032
Stroški sejnin nadzornega sveta in sveta delavcev	86.246	83.870
Stroški letalske meteorologije – v preletu	664.410	598.477
Stroški letalske meteorologije – v terminalu	257.360	157.193
Stroški Agencije za civilno letalstvo - v preletu	505.529	371.515
Stroški Agencije za civilno letalstvo – v terminalu	45.783	26.581
Drugi stroški storitev	1.612.393	1.386.601
<b>SKUPAJ</b>	<b>5.611.190</b>	<b>5.015.274</b>

**3.2.18 Stroški dela**

Vsebina	2021	2020
Plače zaposlencev	15.783.538	15.774.750
Stroški dodatnega pokojninskega zavarovanja zaposlencev	0	252.693
Drugi stroški pokojninskih zavarovanj	1.399.592	1.406.021
Stroški drugih socialnih zavarovanj	1.146.557	1.151.702
Beneficirana delovna doba	748.730	743.004
Stroški prehrane in prevoza zaposlenih	564.604	535.815
Regres za letni dopust	222.501	211.617
Druga povračila zaposlenim	9.535	8.186
Rezervacije za jubilejne nagrade in pozaposlitvene zasluge	243.482	483.575
Odpravnine	71.976	180.584
Jubilejne nagrade in druge nagrade zaposlencem	8.269	5.284
<b>SKUPAJ</b>	<b>20.198.784</b>	<b>20.753.231</b>

Povprečno število zaposlenih izračunano iz ur v letu 2021 je bilo 200,14.

## Struktura zaposlenih

Povprečno število zaposlenih v letu 2021	
Skupina delovnih mest na področju kontrole zračnega prometa, ki zahtevajo dovoljenje za delo oz. licenco – licencirano osebje	
• skupina delovnih mest služb zračnega prometa – kontrolorji zračnega prometa	106
• skupina delovnih mest služb zračnega prometa – operaterji (FDT+FIS)	13
• skupina delovnih mest službe letalskih telekomunikacij	35
• skupina delovnih mest služb letalskih informacij	20
Skupaj licencirano osebje:	176
Ne licencirano osebje	41
<b>Skupaj vsi zaposleni</b>	<b>217</b>

## 3.2.19 Odpisi vrednosti in oslabitev ter odprava oslabitve finančnih sredstev (neto znesek)

Vsebina	2021	2020
Amortizacija neopredmetenih sredstev	508.046	409.881
Amortizacija zgradb	519.071	515.676
Amortizacija zgradb - MSRP 16	281.596	273.432
Amortizacija opreme	2.114.827	2.637.713
Amortizacija opreme - MSRP 16	64.349	64.237
Amortizacija drobnega inventarja	2.736	4.365
<b>SKUPAJ</b>	<b>3.490.625</b>	<b>3.905.304</b>

Vsebina	2021	2020
Izguba pri izločitvi osnovnih sredstev	3.742	43.435
Oslabitev zalog	32.613	33.866
Odpis terjatev	13.780	
<b>SKUPAJ</b>	<b>50.135</b>	<b>77.301</b>

Vsebina	2021	2020
Oblikovanje popravkov vrednosti v letu	800.287	912.026
Odprava oslabitev terjatev	876.283	808.402
<b>SKUPAJ</b>	<b>-75.996</b>	<b>103.624</b>

## 3.2.20 Drugi poslovni odhodki

Vsebina	2021	2020
Članarine in drugi poslovni odhodki	1.642.757	1.473.122
Stroški donatorstva in humanitarne pomoči	0	9.800
Nagrade dijakom / študentom na delovni praksi	1.501	0
<b>SKUPAJ</b>	<b>1.644.258</b>	<b>1.482.922</b>

Plačana članarina organizaciji Eurocontrol v obravnavanem obdobju znaša 1.582.026 EUR (2020: 1.410.169 EUR).

**3.2.21 Finančni odhodki**

Vsebina	2021	2020
Obresti za prejeta posojila	44.370	34.212
Finančne obveznosti po MSRP 16	54.762	44.693
Stroški obresti za jubilejne nagrade - aktuarski izračun	608	1.615
Stroški obresti za odpravnine ob upokojitvi - aktuarski izračun	7.476	32.082
Odhodki iz poslovnih obveznosti	588	1.281
<b>SKUPAJ</b>	<b>107.804</b>	<b>113.883</b>

**3.2.22 Davčni obračun**

Vsebina	2021	2020
Obračunani davek	0	0
Odloženi davek	67.927	-47.578
<b>Davki</b>	<b>67.927</b>	<b>-47.578</b>

Vsebina	2021	2020
Poslovni izid pred davki	-7.172.706	-14.443.250
Izračunani davek po veljavni davčni stopnji 19%	-1.362.814	-2.744.218
Davčni učinek neobdavčenih prihodkov	0	0
Davčni učinek davčno priznanih odhodkov	9.709	233.469
Davčni učinek zaradi popravkov napak	329.778	0
Nepriznani odloženi davek iz davčnih izgub	1.000.197	2.491.928
Odprava odloženega davka na neizkoriščen dopust	91.623	0
Drugi	-56	-28.758
Davek od dobička skupaj	67.927	-47.578

V davčnem obračunu za obravnavano obdobje družba, v skladu s 55. členom Zakona o davku od dohodkov pravnih oseb (Uradni list RS, št. 117/06, 56/08, 76/08, 5/09, 96/09, 110/09 – ZDavP-2B, 43/10, 59/11, 24/12, 30/12, 94/12, 81/13, 50/14, 23/15, 82/15, 68/16, 69/17, 79/18, 66/19 in 172/21) (v nadaljevanju: ZDDPO), olajšave za investiranje v znesku 965.919,47 EUR iz predhodnega obdobja in 785.435,61 EUR iz obravnavanega obdobja, skupaj 1.751.355,08 EUR zaradi davčne izgube prenaša v naslednja davčna obdobja.

Nepokrita davčna izguba znaša 18.379.606 EUR (leto 2020 – 13.115.412 EUR in leto 2021 – 5.264.194 EUR), od tega zneska pa niso pripoznane odložene terjatve za davek v višini 3.492.125 EUR.

**3.2.23 Poštena vrednost**

Poslovodstvo ocenjuje, da poštene vrednosti finančnih sredstev in finančnih obveznosti bistveno ne odstopajo od knjigovodskih.

Določanje poštene vrednosti

Pošteno vrednost poslovnih in drugih terjatev se določi kot sedanjo vrednost prihodnjih denarnih tokov, z uporabo tržne obrestne mere.

Pošteno vrednost neizvedenih finančnih obveznosti se določi na podlagi sedanje vrednosti prihodnjih izplačil glavnice in obresti, diskontiranih na dan poročanja, z uporabo tržne obrestne mere.

Hierarhija poštene vrednosti

2021	Vrednotenje po poštenu vrednosti			
	Knjigovodska vrednost na dan 31. 12. 2021	Neposredna vrednost na borznih trgih (1. kategorija)	Vrednost določena na podlagi primerljivih tržnih podatkov (2. kategorija)	Vrednosti ni mogoče pridobiti iz tržnih podatkov (3. kategorija)
Poslovne terjatve	3.790.012	0	0	3.790.012
Denarna sredstva	871.618	0	0	871.618
Sredstva katerih poštena vrednost je razkrita	4.661.630	0	0	4.661.630
Skupaj poštena vrednost sredstev	4.661.630	0	0	4.661.630
Poslovne obveznosti – kratkoročne in nekratkoročne	1.426.639	0	0	1.426.639
Finančne obveznosti - kratkoročne in nekratkoročne po MSRP 16	2.172.809	0	0	2.172.809
Prejeta posojila	15.400.000	0	0	15.400.000
Obveznosti, katerih poštena vrednost je razkrita, skupaj	18.999.448	0	0	18.999.448
Skupaj poštena vrednost obveznosti	18.999.448	0	0	18.999.448

Naložba v znesku 16.000 EUR je vrednotena po nabavni vrednosti (glej razkritje pod 2.3.2)

2020	Vrednotenje po poštenu vrednosti			
	Knjigovodska vrednost na dan 31. 12. 2020	Neposredna vrednost na borznih trgih (1. kategorija)	Vrednost določena na podlagi primerljivih tržnih podatkov (2. kategorija)	Vrednosti ni mogoče pridobiti iz tržnih podatkov (3. kategorija)
Poslovne terjatve	1.713.492	0	0	1.713.492
Denarna sredstva	757.677	0	0	757.677
Sredstva katerih poštena vrednost je razkrita	2.471.169	0	0	2.471.169
Skupaj poštena vrednost sredstev	2.471.169	0	0	2.487.169
Poslovne obveznosti – kratkoročne in nekratkoročne	1.540.797	0	0	1.540.797
Finančne obveznosti - kratkoročne in nekratkoročne po MSRP 16	2.150.351	0	0	2.150.351
Prejeta posojila	10.875.000	0	0	10.875.000
Obveznosti, katerih poštena vrednost je razkrita, skupaj	14.566.148	0	0	14.566.148
Skupaj poštena vrednost obveznosti	14.566.148	0	0	14.566.148

### 3.2.24 Uporaba MSRP za pripoznavanje presežnih prihodkov zaradi učinka usklajevalnega mehanizma na bodoče prihodke v skladu z uredbami Evropske unije

Zaradi načina določanja višine pristojbine v posameznem letu, ki je odvisna, med drugim, od števila planiranih preletov ter priletov/odletov in planirane inflacije oz. realiziranih preletov ter priletov/odletov in dejanske inflacije – t. i. usklajevalni mehanizem, se družba v posameznem letu sooča z razliko v višini prihodkov (presežek ali primanjkljaj). Razlika iz posameznega leta (n) se namreč upošteva v določitvi cene čez dve leti (n+2). V primeru poslovanja v letih 2019 (presežek prihodkov) in 2020 (izpad prihodkov) ta razlika pomembno vpliva na tekoči poslovni izid družbe kot tudi na poslovni izid v prihodnjih letih, zato je družba preverila, ali bi bilo pravilno oblikovati dolgoročne rezervacije oziroma regulatorne obveznosti ali terjatve iz tega naslova.

MRS 37 ne dopušča pripoznanja rezervacij ali odloženih presežnih prihodkov iz naslova t. i. regulatornih obveznosti. Ključni razlogi (glede na trenutno veljavne standarde) so v tem, da je znižanje ali zvišanje prihodnje cene v prihodnjih letih zaradi previsoke ali prenizke cene kot posledica večjega ali manjšega števila preletov ter priletov/odletov ter nižje inflacije kot planirane in na kateri temelji cena za tekoče leto, odvisno od prihodnjih dogodkov, kot so:

- Izvedba storitev v prihodnosti ('future rendering of services');
- Prihodnjega števila preletov ter priletov/odletov ('future volumes of output');
- Nadaljevanja obstoječe regulacije cene ('the continuation of regulation').

Posledično regulatorne obveznosti (odloženi presežni prihodki) ne izpolnjujejo kriterija definicije obveznosti po MSRP, ki zahteva obstoj trenutne obveznosti brez pogojnih bodočih dogodkov, zato družba dolgoročne rezervacije oziroma regulatorne obveznosti ali regulatorne terjatve iz tega naslova ne oblikuje.

### 3.2.25 Finančni instrumenti in obvladovanje finančnih tveganj

Med pomembnejša finančna tveganja, ki jim je izpostavljena družba, uvrščamo: tveganje spremembe obrestne mere, likvidnostno tveganje, kreditno tveganje in upravljanje kapitala.

#### Tveganje spremembe obrestne mere

Družba izkazuje dolgoročne finančne obveznosti v višini 7.500.000 EUR (2020: 4.000.000 EUR). Kratkoročni del finančnih obveznosti je na dan 31. 12. 2021 znašal 7.900.000 EUR (2020: 6.875.000 EUR). Nepričakovana rast variabilnih obrestnih mer lahko pomembno vpliva na načrtovane poslovne izide družbe, zato je tveganje spremembe obrestne mere za družbo pomembno.

Učinek morebitnih sprememb višine variabilnih obrestnih mer na prihodnji poslovni izid je prikazan v spodnji tabeli.

#### Analiza občutljivosti

##### 2021

Stanje obveznosti, vezanih na posamezno variabilno obrestno mero	Višina obveznosti na dan 31. 12. 2021	Povišanje obrestne mere za 0,5 %	Znižanje obrestne mere za 0,5 %
1-mesečni EURIBOR	7.000.000	38.500	-0
6-mesečni EURIBOR	7.500.000	75.000	-0
6-mesečni EURIBOR	900.000	11.700	-2.700
skupaj	15.400.000	125.200	-2.700

##### 2020

Stanje obveznosti, vezanih na posamezno variabilno obrestno mero	Višina obveznosti na dan 31. 12. 2020	Povišanje obrestne mere za 0,5 %	Znižanje obrestne mere za 0,5 %
1-mesečni EURIBOR	1.300.000	6.500	-2.600
3-mesečni EURIBOR	575.000	2.875	-2.875
6-mesečni EURIBOR	9.000.000	45.000	-30.000
skupaj	10.875.000	54.375	-35.475

Analiza občutljivosti finančnih obveznosti na spremembe variabilnih obrestnih mer je narejena ob predvidevanju morebitne spremembe variabilnih obrestnih mer v višini 0,5 %. Pri izračunu je upoštevana povprečna obrestna mera vseh najetih posojil.

#### Likvidnostno tveganje

Usklajevanje sredstev na aktivni strani in obveznosti na pasivni strani po različnih ročnostih je ključnega pomena za zagotavljanje trajne plačilne sposobnosti.

Razpoložljivost zadostnih finančnih virov v določenem obdobju je ključna za zagotovitev pravočasne poravnave tekočih obveznosti. Tako nezadostni finančni viri kot tudi oportunistne izgube presežnega denarja na bančnih računih predstavljajo t. i. likvidnostna tveganja. Nad roki zapadlosti obveznosti do dobaviteljev, finančnih institucij, države in drugih ima družba zagotovljen sistemski nadzor, tako da pravočasno in redno poravnava obveznosti do upnikov.

Zaradi negotovosti v času epidemije je družba na likvidnostno tveganje še posebej pozorna. Poleg rednega tedenskega in mesečnega spremljanja gibanja prometa, spremljanja napovedi prometa strokovnih organizacij (predvsem Eurocontrol), spremljanja prihodkov, stroškov ter sprejemanja ukrepov za racionalizacijo vseh stroškov poslovanja, družba likvidnostno tveganje obvladuje preko najema kreditnih linij na bančnem trgu in s skrbnim načrtovanjem denarnih tokov. Brez ukrepov, ki jih je družba sprejela, bi lahko bila ogrožena zmožnost družbe za poravnavanje obveznosti ter s tem njena plačilna sposobnost. Družba je za zagotovitev ustrezne likvidnosti v letih 2020, 2021 in 2022 najela kratkoročne revolving kredite in s tem zagotovila, da bo poslovanje družbe nemoteno in neogroženo. Prav tako je v

letu 2020 najela dolgoročni kredit za financiranje potrebnih investicij v letih 2020 – 2022 z moratorijem do leta 2023.

Družba ima, kljub vplivom epidemije COVID-19 na njeno poslovanje, še vedno dobro bonitetno oceno in pridobiva kreditne linije po konkurenčnih pogojih. Družba ima najet kredit v višini 12 mio EUR, ki se bo odplačeval v četrletnih obrokih, končni rok zapadlosti je leto 2029 (glej pojasnilo 3.2.10)

2021	Knjigovodska vrednost	Pogodbeni denarni tokovi		
		Do 1 leta	Od 1 do 5 let	Skupaj
Izvedene finančne obveznosti	0	0	0	0
Posojila in krediti s predvidenimi obrestmi	15.785.000	5.077.000	12.208.000	17.285.000
Obveznosti iz najemov s predvidenimi obrestmi	2.394.896	293.654	2.101.242	2.394.896
Obveznosti do dobaviteljev	1.426.639	1.426.639	0	1.426.639
Neizvedene finančne obveznosti skupaj	19.606.535	6.797.293	14.309.242	21.106.535
Skupaj	19.606.535	6.797.293	14.309.242	21.106.535

2020	Knjigovodska vrednost	Pogodbeni denarni tokovi		
		Do 1 leta	Od 1 do 5 let	Skupaj
Izvedene finančne obveznosti	0	0	0	0
Posojila in krediti s predvidenimi obrestmi	11.038.125	6.907.625	4.130.500	11.038.125
Obveznosti iz najemov s predvidenimi obrestmi	2.462.226	298.652	2.163.574	2.462.226
Obveznosti do dobaviteljev	1.540.797	1.540.797	0	1.540.797
Neizvedene finančne obveznosti skupaj	15.005.148	8.711.074	6.294.074	15.005.148
Skupaj	15.041.148	8.747.074	6.294.074	15.041.148

## Kreditno tveganje

Tveganja, da stranke ne bodo pravočasno izpolnile svojih pogodbenih obveznosti, oziroma tako imenovana kreditna tveganja, se v družbi ugotavljajo sproti, nato pa se pripravljajo ustrezni ukrepi za izterjavo poslovnih terjatev. Tako se družba zavaruje pred negotovostjo plačil, kar bi lahko otežilo načrtovanje prihodnjih denarnih tokov.

Družba ima dva glavna vira prihodkov, in sicer prihodke iz pristojbin na zračnih poteh (v fazi preleta) in prihodke iz terminalnih pristojbin (v fazah prileta in odleta). Z vidika kreditnega tveganja je pomembno, da je za prihodke iz opravljenih storitev v preletu značilna velika razpršenost strank, saj delež nobene od strank ne presega 8 odstotkov, pri tem pa prihodki iz opravljenih storitev v preletu predstavljajo 84 odstotkov vseh prihodkov od prodaje. Prihodki iz opravljenih storitev v terminalu predstavljajo osem odstotkov vseh prihodkov od prodaje, najvišji delež ene stranke pa je en odstotek. Prihodki od prodaje doma predstavljajo štiri odstotke prihodkov od prodaje, od tega največji kupec 3 odstotke prihodkov od prodaje.

Družba tveganje obvladuje z vključenostjo v skupni sistem zaračunavanja opravljenih storitev in izterjave prek organizacije Eurocontrol (stroške opravljenih storitev letalskim prevoznikom zaračunava organizacija Eurocontrol, ki nato sredstva za opravljene storitve nakaže družbi). Popravke terjatev ob koncu posameznega obračunskega obdobja družba oblikuje in utemelji na osnovi podatkov organizacije Eurocontrol.

Standard MSRP 9 zahteva od družbe pripoznanje popravka vrednosti pričakovanih kreditnih izgub za vse dolžniške instrumente, ki niso vrednoteni po pošteni vrednosti skozi poslovni izid in za sredstva iz pogodb.

Po sprejetju standarda MSRP 9 je družba ponovno preverila ustreznost pripoznanja popravka vrednosti pričakovanih kreditnih izgub in ugotovila, da so slabitve terjatev ustrezne in v skladu z MSRP 9, zato družba ni pripoznala dodatnih oslabitev terjatev iz poslovanja.



Vsebina	31.12.2021	31.12.2020
Terjatve do kupcev v državi	203.394	187.351
Terjatve do kupcev v tujini	3.586.621	1.526.141
Terjatve do državnih institucij	157.841	1.549.134
Denarna sredstva	871.618	757.677
Dolgoročne finančne naložbe	16.000	16.000

### Upravljanje kapitala

Primarni cilj upravljanja s kapitalom družbe je zagotavljanje virov za izpolnjevanje tehnično-tehnoloških in operativnih zahtev ter s tem povezanih potrebnih investicijskih vlaganj v infrastrukturo za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, zlasti za zagotavljanje ustrezne zmogljivosti, kot jo zahteva zavezujoči vseevropski cilj na predmetnem ključnem performančnem področju in kot izhaja iz slovenskih in evropskih predpisov, z namenom zagotavljanja varnega, kakovostnega, učinkovitega in neprekinjenega izvajanja storitev. Obenem pa s tem družba tudi zagotavlja visok kreditni rating in ustrezne kazalnike financiranja, s čimer zagotavlja dodatne vire financiranja svojega poslovanja. Ustanoviteljica in edina družbenica družbe je Republika Slovenija, v imenu katere pravice ustanovitelja izvršuje Slovenski državni holding, d. d. Družba pri upravljanju s kapitalom in sprejeto politiko dividend zato sledi tudi strateškim usmeritvam in pričakovanjem ustanovitelja.

Družba v okviru politike upravljanja s kapitalom zasleduje usmeritve evropske in slovenske zakonodaje na področju dejavnosti družbe s ciljem, da zagotavlja ustrezno krepitev kapitala z namenom izpolnjevanja tehnično-tehnoloških in operativnih zahtev ter s tem povezanih potrebnih investicijskih vlaganj v infrastrukturo za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa.

Vrednost kazalnika finančnega vzvoda (celotna sredstva konec obdobja / lastniški kapital konec obdobja) za leto 2021 znaša 6,00, medtem ko je za leto 2020 znašal 2,97.

#### 3.2.26 Izvajanje drugih dejavnosti

Družba je iz opravljanja drugih dejavnosti v letu 2021 ustvarila 924.364 EUR prihodkov, od tega 874.356 EUR za prodajo licenc KAMI, 37.200 EUR od oddaje v najem poslovnega prostora (hangar na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana) ter 12.808 EUR od dobave električne energije v distribucijsko omrežje iz proizvodnih naprav na merilnem mestu ATCC Brnik, ki se izvaja po potrebi. Prihodki iz opravljanja drugih dejavnosti predstavljajo 3,8 odstotkov vseh poslovnih prihodkov družbe. Iz naslova opravljanja drugih dejavnosti družbi v letu 2021 je imela družba stroške v višini 650.000 EUR za nakup licenc KAMI.

#### 3.2.27 Posli s povezanimi osebami

Družba opravlja storitve tudi za različne organe, agencije in podjetja, v katerih nastopa Republika Slovenija kot večinski ali manjšinski lastnik. Vsi posli z navedenimi osebami so sklenjeni pod normalnimi komercialnimi pogoji, ki niso ugodnejši od tistih, pod katerimi so sklenjeni z drugimi strankami.

Družba ima dolgoročno naložbo v FABCE, letalske storitve, d. o. o. Naložba je podrobneje opisana v točki 3.2.3.

V letu 2021 je družba z družbo FABCE, letalske storitve, d. o. o., ustvarila 42.240 prihodkov iz naslova najema poslovnega prostora in tehnične opreme ter podpornih administrativnih, računovodskih in pravnih storitev. Na dan 31. 12. 2021 družba do družbe FABCE, letalske storitve, d. o. o. nima odprtih zapadlih terjatev ali obveznosti.

#### 3.2.28 Dogodki po datumu izdelave izkaza finančnega položaja

Od datuma računovodskih izkazov do dneva priprave tega poročila ni bilo ugotovljenih takšnih dogodkov, ki bi vplivali na resničnost in poštenost prikazanih računovodskih izkazov za leto 2021, oziroma bi zahtevali dodatna razkritja k njim.

Vpliv epidemije COVID-19

Zaradi pojava epidemije COVID-19, ki se je z vsemi negativnimi učinki nadaljevala tudi v letu 2021, ter splošne negotovosti glede njenega razvoja, končnega vpliva na poslovanje družbe in realizacijo računovodskih ocen ni mogoče podati. Napovedi letalskega prometa kažejo na postopno okrevanje letalskega prometa od leta 2022 dalje, ki pa bo predvsem odvisno od razvoja epidemije, splošnega okrevanja gospodarstva ter povratka zaupanja in povpraševanja po letalskih prevozihih.

Vpliv konflikta med Ukrajino in Rusko federacijo

Konflikt med Ukrajino in Rusko federacijo in posledično medsebojne uvedene sankcije (zaprtje zračnega prostora oz. prepovedi letov) med EU in Rusko federacijo na poslovanje družbe in ustvarjanje prihodkov iz naslova preleta in terminala vnaša dodatno negotovost glede predvidenega okrevanja letalskega prometa v letu 2022, zaradi česar ni mogoče podati zanesljivih ocen glede dejanskega vpliva na letalski promet v slovenskem zračnem prostoru v letu 2022.

Družba bo spremljala morebiten vpliv epidemije COVID-19 in konflikta med Ukrajino in Rusko federacijo na letalski promet v slovenskem zračnem prostoru ter sprejemala vse potrebne ukrepe za nemoteno zagotavljanje storitev in stabilno poslovanje.

**3.2.29 Potencialne obveznosti in potencialna sredstva**

Družba nima potencialnih obveznosti, ki ne bi bile ustrezno zajete v Izkazu finančnega položaja na dan 31. 12. 2021. Družba ocenjuje, da ni verjetno, da bo za potencialne obveznosti pri obravnavi obveze potreben odtok dejavnikov.

Upošteva MSRP 15 in MRS 37 družba učinka usklajevalnega mehanizma na poslovni izid v prihodnosti ne evidentira na svojih knjigah, saj ti dosegajo pogoje za pogojna sredstva in obveznosti, ki bodo imeli pomemben vpliv na prihodnje denarne tokove družbe in poslovanje družbe. Družba v nadaljevanju podaja učinek usklajevalnega mehanizma, ki je podrobneje opisan v poglavju 3.2.24

Družba je v oceno potencialnih obveznosti in terjatev vključila oceno možnega vpliva usklajevalnega mehanizma delitve tveganja iz naslova prometa in inflacije za fazo preleta.

Ocena finančnega učinka - pogojna sredstva, ki izhajajo iz premalo dobljenih sredstev na osnovi usklajevalnega mehanizma:

	Stanje 31.12.2021	Sprememba	Stanje 1. 1. 2021
Uskladitev prometa – 2018	49.090	0	49.090
Uskladitev prometa – 2019	117.856	-121.688	239.544
Uskladitev prometa – 2020 in 2021*	24.808.980	11.288.980	13.580.000

\*Ocena glede na razpoložljive podatke v času priprave Letnega poročila

Ocena finančnega učinka - pogojne obveznosti, ki izhajajo iz preveč dobljenih sredstev na osnovi usklajevalnega mehanizma:

	Stanje 31.12.2021	Sprememba	Stanje 1. 1. 2021
Uskladitev inflacije – 2018	718.324	0	718.324
Uskladitev prometa – 2018	525.926	0	525.926
Uskladitev inflacije – 2019	899.814	-929.591	1.829.405
Uskladitev prometa – 2019	1.567.616	-1.619.650	3.187.266

Pričakuje se, da bodo pogojna sredstva in pogojne obveznosti realizirana, vendar pa so natančni zneski odvisni od negotovih dogodkov v prihodnosti, ki niso v celoti pod nadzorom družbe (prihodnji promet, odobritev deležnikov, ipd).

**3.2.30 Zneski, porabljeni za revizorja**

Namen porabljenih zneskov	2021	2020
Revidiranje letnega poročila	9.400	9.500
Druge storitve dajanja zagotovil	5.500	2.750
<b>SKUPAJ</b>	<b>14.900</b>	<b>12.250</b>

Za revidiranje letnega poročila 2021 je bilo porabljenih 9.400 EUR. Drugih storitev revizor ni opravljal. Znesek 5.500 EUR se nanaša na druge storitve dajanja zagotovil, ki jih je opravil revizor, ki je revidiral letno poročilo 2020.

**3.2.31 Druga razkritja**

Poslovodstvo družbe predstavlja zakoniti zastopnik družbe, direktor dr. Franc Željko Županič.

Bruto prejemki direktorja družbe (v EUR)

**2021**

	Funkcija	Fiksni prejemki – bruto (1)	Variabilni prejemki – bruto (2)	Odloženi prejemki (3)	Odpravnine (4)	Bonitete (5)	Vračilo izplačane nagrade – »claw-back« (6)	Skupaj bruto (1+2+3+4+5-6)	Skupaj neto
dr. Franc Željko Županič	direktor	106.941	0	0	0	7.066	0	114.007	53.634

**2020**

2020	Funkcija	Fiksni prejemki – bruto (1)	Variabilni prejemki – bruto (2)	Odloženi prejemki (3)	Odpravnine (4)	Bonitete (5)	Vračilo izplačane nagrade – »claw-back« (6)	Skupaj bruto (1+2+3+4+5-6)	Skupaj neto
Franc Željko Županič	direktor	111.083	17.720	0	0	8.364	0	137.167	61.273

Spremenljivi prejemek je izplačan skladno z Zakonom o prejemkih poslovnih oseb v gospodarskih družbah v večinski lasti Republike Slovenije in samoupravnih lokalnih skupnosti (Uradni list RS, št. 21/10, 8/11 – ORZPPOGD4 in 23/14 – ZDIJZ-C). Družba do direktorja nima odprtih terjatev iz naslova posojil.

Nadzorni svet je sestavljen iz šestih članov, od tega štirih zastopnikov interesov ustanovitelja in dveh predstavnikov delavcev.

Bruto in neto prejemki (v EUR) članov nadzornega sveta (NS) in revizijske komisije nadzornega sveta (RK)

**2021**

Ime in priimek	Funkcija	Plačilo za opravljanje funkcije v NS – bruto letno (1)	Plačilo za opravljanje funkcije v RK – bruto letno (2)	Sejnine NS in RK – bruto letno (3)	Skupaj bruto (1+2+3)	Skupaj neto	Potni stroški
Mag. Dušan Hočevar	predsednik NS in namestnik predsednice RK	10.455	1.743	3.012	15.210	11.058	266
Rok Prešern	namestnik predsednika NS	7.667	0	1.870	9.537	6.931	107
Marija Šeme, MBA	članica NS in predsednica RK	6.970	2.614	3.012	12.596	9.156	165
Borut Lackovič Žumer	član NS	6.970	0	1.870	8.840	6.269	670
Boštjan Mišmaš	član NS	6.970	0	1.700	8.670	6.300	0
Žiga Ogrizek	član NS in član RK	6.970	1.743	3.012	11.725	8.522	0
Urška Kiš	članica RK	0	1.743	1.142	2.885	2.093	93

V letu 2021 je družba namenila za izobraževanje članov nadzornega sveta in revizijske komisije nadzornega sveta 1.222 EUR.

## 2020

Ime in priimek	Funkcija	Plačilo za opravljanje funkcije v NS – bruto letno (1)	Plačilo za opravljanje funkcije v RK – bruto letno (2)	Sejnine NS in RK – bruto letno (3)	Skupaj bruto (1+2+3)	Skupaj neto	Potni stroški
mag. Dušan Hočevar*	predsednik NS in namestnik predsednice RK	10.151	1.572	2.418	14.141	10.384	266
Rok Prešern**	namestnik predsednika NS	2.351	0	646	2.997	2.203	64
Marija Šeme, MBA***	članica NS in predsednica RK	5.673	1.795	1.942	9.410	6.840	120
Borut Lackovič Žumer	član NS od 30.8.2020	2.323	0	646	2.969	1.831	402
mag. Gorazd Čibej	član NS do 29.8.2020	4.507	0	1.170	5.677	4.127	80
mag. Nikolaj Abrahamsberg	član NS do 23.11.2020	6.151	0	1.646	7.797	5.763	477
Žiga Ogrizek****	član NS in član RK	6.867	1.289	2.026	10.183	7.506	0
Boštjan Mišmaš	član NS od 1.7.2020	3.485	0	782	4.267	3.098	43
Davor Mizerit	član NS in član RK do 18.2.2020	1.131	283	360	1.774	1.290	0
Urška Kiš	članica RK	0	1.572	710	2.282	1.765	56

\*Dušan Hočevar: predsednik NS do 24. 11. 2020 in od 17. 12. 2020; član NS od 25. 11. do 16. 12.2020; namestnik predsednice RK v letu 2020;

\*\*Rok Prešern: član NS od 30. 8. do 16. 12. 2020 in namestnik predsednika NS od 17. 12. 2020;

\*\*\*Marija Šeme Irman: namestnica predsednika NS do 29. 8. 2020 in članica NS od 24. 11. 2020; predsednica RK do 29. 8. 2020 in od 17. 12. 2020;

\*\*\*\*Žiga Ogrizek: član NS v letu 2020 in član RK od 19. 2. 2020.

### 3.2.32 Pokrivanje izgube

Družba je poslovno leto 2021 zaključila z izgubo v višini 7.240.633 EUR. Na podlagi petega odstavka 66. člena ZGD-1 se čista izguba poslovnega leta, ki znaša 7.240.633 EUR, krije s prenesenim čistim dobičkom preteklih let v višini 1.764.789 EUR. Ob upoštevanju prenesenega čistega poslovnega izida v znesku 1.764.789 EUR pri pokrivanju čiste izgube poslovnega leta 2021, znaša preostanek čiste izgube poslovnega leta 5.475.844 EUR.

Na podlagi 5. alineje drugega odstavka 11. člena Akta o ustanovitvi družbe je ustanovitelj na predlog nadzornega sveta in posloводства družbe sprejel odločitev, da se preostanek čiste izgube poslovnega leta, ki po uporabi prenesenega dobička znaša 5.475.844 EUR, v višini 4.263.788 EUR krije iz drugih rezerv iz dobička, tako da znaša bilančna izguba na dan 31. 12. 2021 1.212.056 EUR.

### 3.2.33 Izjava o odgovornosti posloводства

Skladno z določili 60. a člena ZGD-1 je direktor družbe dne 5. 5. 2022 potrdil računovodske izkaze in uporabljene računovodske usmeritve ter pojasnila k računovodskim izkazom za javno objavo.

Direktor družbe je odgovoren za pripravo letnega poročila tako, da to predstavlja resnično in pošteno sliko premoženjskega stanja družbe in izidov njenega poslovanja za leto 2021.

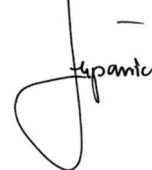
Direktor potrjuje, da so bile dosledno uporabljene ustrezne računovodske usmeritve in da so bile računovodske ocene izdelane po načelu previdnosti in dobrega gospodarjenja. Direktor tudi potrjuje, da so računovodski izkazi skupaj s pojasnili izdelani na osnovi predpostavke o nadaljnjem poslovanju družbe ter skladno z veljavno zakonodajo in z Mednarodnimi računovodskimi standardi.

Direktor je tudi odgovoren za ustrezno vodeno računovodstvo, sprejetje ustreznih ukrepov za zavarovanje premoženja ter za preprečevanje in odkrivanje prevar in drugih nepravilnosti oziroma nezakonnosti.

Davčni organi lahko kadar koli v petih letih po poteku leta, v katerem je bilo treba odmeriti davek, preverijo poslovanje družbe, kar lahko posledično povzroči nastanek dodatne obveznosti plačila davka, zamudnih obresti in kazni iz naslova DDPO ali drugih davkov ter dajatev. Direktor družbe ni seznanjen z okoliščinami, ki bi lahko povzročile morebitno pomembno obveznost iz tega naslova.

Zgornji Brnik, 12. 5. 2022

dr. Franc Željko Županič  
direktor



## POMEN IZRAZOV IN KRATIC

ACC	Območna kontrola zračnega prometa	Area Control Centre
ACE Report	Poročilo stroškovne učinkovitosti upravljanja zračnega prometa	ATM Cost Effectiveness Report
ADP	Proces letalskih informacij	AIS Data Process
ADS-B	Avtomatski odvisni nadzor	Automatic Dependent Surveillance Broadcast
ADSP	Ponudnik storitve ATM podatkov	ATM Data Service Provider
AFTN	Letalsko fiksno telekomunikacijsko omrežje	Aeronautical Fixed Telecommunication Network
A/G	Komunikacija kontrolor-pilot	Air to Ground
AIP	Zbornik letalskih informacij	Aeronautical Information Publication
AIS	Služba letalskih informacij	Aeronautical Information Services
AMC	Celica za upravljanje zračnega prostora	Airspace Management Cell
AMHS	Sistem za avtomatsko predajo sporočil	Aeronautical Message Handling System
ANS	Navigacijska služba zračnega prometa	Air Navigation Service
ANSP	Izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa	Air Navigation Service Provider
AoR	Območje odgovornosti	Area of Responsibility
ARO	Služba zrakoplovnih informacij	Aeronautical Reporting Office
ASM	Upravljanje zračnih prostorov	Airspace Management
ATCA	Združenje kontrolorjev zračnega prometa	Air Traffic Control Association
ATCC	Center za vodenje in kontrolo zračnega prometa	Air Traffic Control Centre
ATFM	Upravljanje pretoka zračnega prometa	Air Traffic Flow Management
ATIS	Samodejna storitev letalskih informacij	Automatic Terminal Information Service
ATM	Upravljanje zračnega prometa	Air Traffic Management
ATM Master Plan	Osrednji načrt za upravljanje zračnega prometa v Evropi	European Air Traffic Management Master Plan
ATS	Službe zračnega prometa	Air Traffic Services
ATSB	NewPENS Nadzorni odbor	NewPENS Supervisory Board
ATSEP	Tehnično osebje za področje varnosti zračnega prometa	Air Traffic Safety Electronics Personnel
ATSU	Enota izvajanja službe zračnega prometa	Air Traffic Service Unit
Austro Control	Avstrijski izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa	Austro Control, Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH, Austria
BALTIC FAB	Funkcionalni blok zračnega prostora baltskih držav	Baltic Functional Airspace Block
BLUE – MED FAB	Funkcionalni blok zračnega prostora BLUE MED (Mediterranski funkcionalni blok zračnega prostora)	Functional Airspace Block BLUE MED (Mediterranean Functional Airspace Block)
CANSO	Mednarodna organizacija civilnih navigacijskih služb zračnega prometa	The Civil Air Navigation Services Organization
CEF	Instrument za povezovanje Evrope	Connect Europe Facilities
CFMU	Osrednja enota za upravljanje pretoka zračnega prometa	Central Flow Management Unit
CNS	Komunikacije, navigacija in nadzor	Communication, Navigation and Surveillance
COM	Komunikacije	Communication
CPDLC	Povezava za podatkovno komunikacijo med kontrolorji zračnega prometa in piloti	Controller-Pilot Data Link Communications
CRCO	Centralni urad za zaračunavanje pristojbin pri organizaciji Eurocontrol	Central Route Charges Office
Croatia Control	Hrvaški izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa	Hrvatska kontrola zračne plovitve d. o. o.
CTNC	Centralizirani tehnično nadzorni center	Centralized System Monitoring and Control
CTR	Območje kontroliranega prometa	Controlled Traffic Region
DAM	Dinamično upravljanje zračnega prostora	Dynamic Airspace Management
DANUBE FAB	Funkcionalni blok zračnega prostora DANUBE (FAB Romunije in Bolgarije)	Functional Airspace Block DANUBE (FAB of Romania and Bulgaria)
DCT	Sistem direktnega načrtovanja letov	Direct Flight
DDPO	Davek od dohodkov pravnih oseb	Corporate Income Tax
DEP	Odlet	Departure
DME	Naprava za merjenje razdalje	Distance Measuring Equipment
EAD	Evropska baza zrakoplovnih podatkov	European AIS Data Base
EASA	Evropska agencija za varnost v letalstvu	European Aviation Safety Agency

EBIT	Dobiček iz poslovanja (dobiček pred obrestmi in davki)	Earnings Before Interest and Taxes
EBITDA	Poslovni izid pred obrestmi in davki, deprecijacijo in amortizacijo	Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization
EBIT marža	Dobiček iz poslovanja / kosmati donos iz poslovanja	Earnings Before Interest and Taxes / Gross Operating Income
EBITDA marža	Poslovni izid pred obrestmi in davki, deprecijacijo in amortizacijo / kosmati donos iz poslovanja	Earnings Before Interest, Taxes Depreciation and Amortization / Gross Operating Income
ECAC	Evropska konferenca civilnega letalstva	European Civil Aviation Conference
ECB	Evropska centralna banka	European Central Bank
EDA	Evropska obrambna agencija	European Defence Agency
EoSM	Učinkovitost upravljanja varnosti	Effectiveness of Safety Management
FAB	Funkcionalni blok zračnega prostora	Functional Airspace Blocks
FAB CE	Funkcionalni blok zračnega prostora v srednji Evropi	Functional Airspace Block Central Europe
FAB EC	Funkcionalni blok zračnega prostora centralne Evrope	Functional Airspace Block Europe Central
FDPS	Sistem za obdelavo podatkov o letih letal	Flight Data Processing System
FCSG	FAB CE skupina za kibernetko varnost	FAB CE Cyber Security Group
FIR	Letalsko informacijsko področje	Flight information region
FL	Nivo leta	Flight Level
FPL	Načrt leta	Flight Plan
FRA	Zračni prostor, v katerem se prosto (svobodno) določajo zračne poti	Free Route Airspace
FUA	Prilagodljiva uporaba zračnega prostora	Flexible Use of Airspace
GATE ONE	Združenje treh različnih FAB-ov (BALTIC FAB, DANUBE FAB, FAB CE) in M-NAV ter SAMTSA	Alliance between three FABs (BALTIC FAB, DANUBE FAB, FAB CE) and M-NAV and SAMTSA
GO FRA	Zračni prostor Gate One, v katerem se prosto (svobodno) določajo zračne poti	Gate One Free Route Airspace
IANS	Inštitut navigacijskih služb zračnega prometa	Institute of Air Navigation Services
HW	Strojna oprema	HardWare
HungaroControl	Madžarski izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa	Hungarian Air Navigation Services, Hungary
IATA	Mednarodno združenje letalskih prevoznikov	International Air Transport Association
ICAO	Mednarodna organizacija civilnega letalstva	International Civil Aviation Organization
IFR	Pravila instrumentalnega letenja	Instrument Flight Rules
IMF	Mednarodni denarni sklad	International Monetary Fund
INEA	Izvajalska agencija za inovacije in omrežja	Innovation and Networks Executive Agency
IT	Informacijska tehnologija	Information Technology
KPI	Ključni kazalnik uspešnosti	Key Performance Indicator
LKZP	Letališka kontrola zračnega prometa	Aerodrome Control
LoA	Sporazum o postopkih koordinacije med kontrolami zračnega prometa	Letter of Agreement
LPS	Slovaški izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa	Letové Prevádzkové Služby Slovenskej Republiky, Státny Podnik, Slovak Republik
LSSIP	Lokalni načrt implementacije enotnega neba	Local Single Sky Implementation Plan
MET	Službe letalske meteorologije	Meteorological Services
Mode S	Način S sprejema podatkov sekundarnega radarskega odzivnika	Mode S
MPLS	Večprotokolna komutacija z zamenjavo label	Multi protocol label switching
MRS	Mednarodni računovodski standardi	International Accounting Standards
MSRP	Mednarodni standardi računovodskega poročanja	International Financial Reporting Standards
MTOW	Najvišja dovoljena vzletna teža letala	Maximum Take-Off Weight
MUAC	Center za kontrolo zgornjega zračnega prostora Maastricht	Maastricht Upper Area Control
MW	Mikrovalovna povezava	MicroWave
NATO	Organizacija Severnoatlantske pogodbe	North Atlantic Treaty Organisation
NCMP	Natov proces kriznega upravljanja	Nato Crisis Management Process
NCRSM	Priročniku o Natovem sistemu odzivanja na krize	Nato Crisis Response System Manual
NUKO	Nacionalni ukrepi kriznega odzivanja	National Crisis Respons System
NAV	Navigacija	Navigation
NewPENS	novi PAN-evropsko omrežje za prenos storitev	New PAN-European Network Services



NOTAM	Obvestilo pilotom	Notice – to – Airmen
OJT	Usposabljanje na delovnem mestu	On Job Training
OKZP	Območna kontrola zračnega prometa	Area Control Centre
OLDI	Sprotna izmenjava podatkov	On-line Data Interchange
OMRS	Odbor za mednarodne računovodske standarde	International Accounting Standards Committee
OPMSRP	Odbor za pojasnjevanje mednarodnih standardov računovodskega poročanja	International Financial Reporting Interpretations Committee
ORM	Povratno sporočilo, ki se nanaša na načrt leta	Operational Reply Message
PBN	Navigacija, ki ne temelji le na konvencionalnih zemeljskih navigacijskih sredstvih	Performance based Navigation
PIB	Predpoletni Informacijski Bilten	Pre-flight Information Bulletin
PSSG	PENS Nadzorni odbor	PENS Service Stearing Group
QAM	Sistem za zagotavljanje vremenskih podatkov	System for providing Weather Data
RAT	Orodje za ocenjevanje tveganja	Risk Analysis Tool
RCSE	Naprava daljinskega nadzora in prikaza statusa	Remote Control and Status Equipment
RDD	Prikazovalnik radarskih podatkov	Radar Data Display
ROA	Donosnost sredstev (čisti dobiček obdobja / povprečna celotna sredstva obdobja)	Return on Assets
ROE	Donosnost kapitala (čisti dobiček obdobja / povprečni lastniški kapital obdobja)	Return on Equity
RP	Referenčno obdobje	Reference Period
SAT	Preverjanje delovanja sistema oz. naprave na mestu vgradnje	Site Acceptance Test
SDPS	Sistem za obdelavo nadzornih podatkov	Surveillance Data Processing System
SECSI FRA	Čezmejni zračni prostor brez zračnih poti	South East Common Sky Initiative Free Route Airspace
SES	Enotno evropsko nebo (evropska zakonodaja za oblikovanje enotnega evropskega neba)	Single European Sky
SESTAR	Raziskave ATM enotnega evropskega neba	Single European Sky ATM Research
SLI	Sektor letalskih informacij	Aeronautical Information Department
SLT	Sektor letalskih telekomunikacij	Communications, Navigation and Surveillance Department
SMRS	Svet za mednarodne računovodske standarde	International Accounting Standards Committee
SMS	Sistem upravljanja varnosti	Safety Management System
SNL	Služba za navigacije in letališča	Navigation and airports department
SOC	Oddelek za kibernetiko varnost	Security Operations Center
SSR	Sekundarni nadzorni radar	Secondary Surveillance Radar
STATFOR	Eurocontrolova storitev statistike in napovedi	EUROCONTROL Statistics and Forecast Services
STCA	Kratkoročni alarm iz radarskih podatkov pri potencialnem računskem padcu separacije	Short Term Conflict Alert
SUR	Nadzor	Surveillance
SW	Programska oprema	SoftWare
SZP	Sektor zračnega prometa	Air Traffic Department
TMA	Terminalno področje	Terminal Area
TMCS	Sistem za tehnični nadzor	Technical Monitoring and Control System
TNC	Tehnično-nadzorni center	System Monitoring and Control
UAV	Brezpilotni zrakoplov, brezpilotni letalnik	Unmanned Aerial Vehicle
UTC	Univerzalni koordinirani čas	Coordinated Universal Time
VCS	Sistem za govorno komunikacijo	Voice Communication System
VDR	Sistem za snemanje govora in radarskega zaslona delovnih pozicij	Voice Data Recording
VFR	Pravila vizualnega letenja	Visual Flight Rules
VHF/UHF	Zelo visoka frekvenca/Ultra visoka frekvenca	Very High Frequency/Ultra High Frequency
WHO	Svetovna zdravstvena organizacija	World Health Organization
VoIP	Govor prek internetnega protokola	Voice Over Internet Protocol
X strežnik	X strežnik kontrolorske delovne pozicije	X server