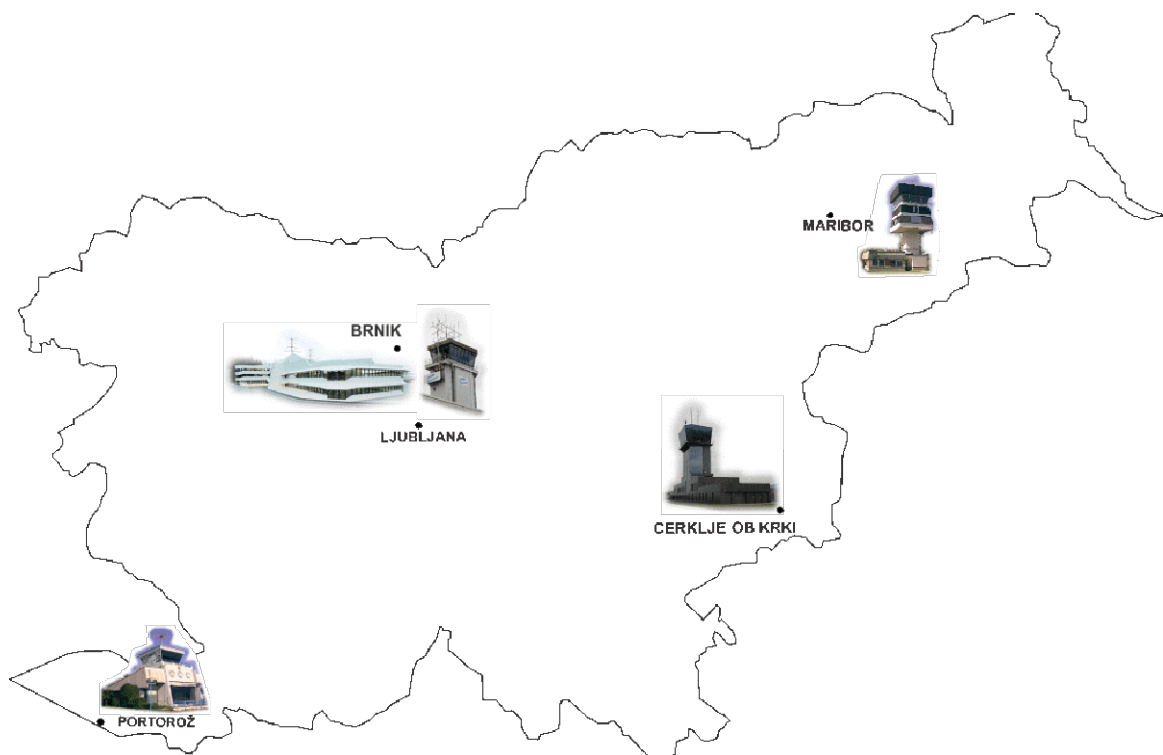


# LETNO POROČILO 2022



## KAZALO

<b>I</b>	<b>POSLOVNO POROČILO</b> .....	<b>6</b>
	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>1</b>	<b>KLJUČNI DOGODKI TER VPLIVI NA POSLOVANJE LETA 2022 IN PO KONCU POSLOVNEGA LETA</b> .....	<b>28</b>
	KLJUČNI DOGODKI IN VPLIVI NA POSLOVANJE LETA 2022 .....	28
	KLJUČNI DOGODKI PO DATUMU IZKAZA FINANČNEGA POLOŽAJA .....	34
<b>2</b>	<b>POMEMBNI POSLOVNI PODATKI IN KAZALNIKI USPEŠNOSTI</b> .....	<b>35</b>
	2.1 KAZALNIKI USPEŠNOSTI .....	36
<b>3</b>	<b>IZVAJANJE NAVIGACIJSKIH SLUŽB ZRAČNEGA PROMETA V LETU 2022</b> .....	<b>39</b>
	3.1 KONTROLA ZRAČNEGA PROMETA .....	39
	3.2 PODROČJE LETALSKIH TELEKOMUNIKACIJ .....	41
	3.3 IZVAJANJE LETALSKIH INFORMACIJSKIH SLUŽB .....	42
	3.4 PODROČJE KADROV .....	44
	3.4.1 Razvoj zaposlenih .....	47
	3.5 USPOSABLJANJE IN POOBLAŠČENOST OPERATIVNEGA OSEBJA NAVIGACIJSKIH SLUŽB ZRAČNEGA PROMETA .....	48
	3.6 VARNOST V ZRAČNEM PROMETU .....	50
	3.7 STALNOST SKLADNOSTI Z ZAHTEVAMI ZA IZVAJANJE NAVIGACIJSKIH SLUŽB ZRAČNEGA PROMETA .....	54
	3.8 PODROČJE ZA KAKOVOST .....	55
	3.9 PODROČJE VAROVANJA .....	55
	3.10 PODROČJE INFORMATIKE .....	56
	3.11 PODROČJE KIBERNETSKE VARNOSTI .....	57
	3.12 MEDNARODNO SODELOVANJE .....	59
	3.12.1 Projekt Funkcionalnega bloka zračnega prostora srednje Evrope (Functional Airspace Block Central Europe – FAB CE) .....	59
	3.12.2 Drugo sodelovanje .....	60
	3.13 PRILAGODLJIVA UPORABA ZRAČNEGA PROSTORA – FUA .....	61
	3.14 POSVETOVANJE Z UPORABNIKI .....	61
	3.15 JAVNA NAROČILA .....	62
<b>4</b>	<b>PODATKI O ZRAČNEM PROMETU ZA LETO 2022</b> .....	<b>64</b>
	4.1 UVOD .....	64

4.2 ANALIZA ZRAČNEGA PROMETA .....	65
4.2.1 Promet v fazi preleta.....	67
4.2.2 Promet v fazi terminala.....	75
4.2.3 Povzetek analize zračnega prometa .....	76
4.3 ANALIZA REGULACIJ IN ZAMUD LETA 2022 .....	77
<b>5 INVESTICIJE.....</b>	<b>78</b>
<b>6 UPRAVLJANJE TVEGANJ .....</b>	<b>81</b>
6.1 STRATEŠKA TVEGANJA.....	83
6.2 FINANČNA TVEGANJA.....	86
6.3 OPERATIVNA TVEGANJA.....	88
6.4 INFORMACIJSKA TVEGANJA.....	93
6.5 KLJUČNA TVEGANJA IN NJIHOV VPLIV NA POSLOVANJE DRUŽBE V LETU 2022 .....	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 .....	99
7.3 OKOLJSKI VIDIKI TRAJNOSTNEGA POSLOVANJA DRUŽBE .....	101
<b>8 KLJUČNI NAČRTI ZA LETO 2023 IN PRIČAKOVANJA GLEDE RAZVOJA DRUŽBE .....</b>	<b>104</b>
<b>II RAČUNOVODSKO POROČILO .....</b>	<b>107</b>
<b>1 POROČILO NEODVISNEGA REVIZORJA.....</b>	<b>107</b>
<b>2 RAČUNOVODSKI IZKAZI DRUŽBE .....</b>	<b>111</b>
2.1 IZKAZ FINANČNEGA POLOŽAJA NA DAN 31. 12. 2022.....	111
2.2 IZKAZ POSLOVNEGA IZIDA ZA OBDOBJE OD 1. 1. DO 31. 12. 2022 .....	113
2.3 IZKAZ DRUGEGA VSEOBSEGAJOČEGA DONOSA ZA LETO 2022 .....	114
2.4 IZKAZ UPORABE BILANČNEGA DOBIČKA ZA LETO 2022 .....	114
2.5 IZKAZ DENARNIH TOKOV ZA LETO 2022.....	115
2.6 IZKAZ GIBANJA KAPITALA V LETU 2022 .....	116
2.7 IZKAZ GIBANJA KAPITALA V LETU 2021 .....	116
<b>3 PRILOGA K RAČUNOVODSKIM IZKAZOM .....</b>	<b>117</b>
3.1 POVZETEK RAČUNOVODSKIH USMERITEV IN PREDPOSTAVK .....	117
3.2 POJASNILA K POSTAVKAM RAČUNOVODSKIH IZKAZOV .....	128
3.2.1 Neopredmetena sredstva .....	128
3.2.2 Opredmetena osnovna sredstva .....	129
3.2.3 Dolgoročne finančne naložbe.....	131
3.2.4 Odložene terjatve za davke.....	131
3.2.5 Zaloge.....	132
3.2.6 Kratkoročne poslovne terjatve.....	132
3.2.7 Denarna sredstva .....	133
3.2.8 Kapital.....	133
3.2.9 Rezervacije in dolgoročne pasivne časovne razmejitev.....	133
3.2.10 Nekratkoročne finančne obveznosti .....	135
3.2.11 Kratkoročne finančne obveznosti .....	137

3.2.12	Kratkoročne poslovne obveznosti do dobaviteljev .....	137
3.2.13	Druge kratkoročne poslovne obveznosti .....	137
3.2.14	Druge kratkoročne obveznosti in odloženi prihodki.....	137
3.2.15	Prihodki od prodaje iz pogodb s kupci.....	138
3.2.16	Drugi poslovni prihodki .....	138
3.2.17	Stroški materiala in storitev .....	139
3.2.18	Stroški dela.....	139
3.2.19	Odpisi vrednosti in oslabitev ter odprava oslabitve finančnih sredstev (neto znesek).....	140
3.2.20	Drugi poslovni odhodki .....	140
3.2.21	Finančni odhodki .....	141
3.2.22	Davčni obračun.....	141
3.2.23	Poštena vrednost.....	142
3.2.24	Uporaba MSRP za pripoznavanje presežnih prihodkov zaradi učinka usklajevalnega mehanizma na bodoče prihodke v skladu z uredbami Evropske unije .....	143
3.2.25	Finančni instrumenti in obvladovanje finančnih tveganj.....	143
3.2.26	Izvajanje drugih dejavnosti .....	145
3.2.27	Posli s povezanimi osebami .....	146
3.2.28	Dogodki po datumu izdelave izkaza finančnega položaja.....	146
3.2.29	Potencialne obveznosti in potencialna sredstva .....	146
3.2.30	Zneski, porabljeni za revizorja.....	147
3.2.31	Druga razkritja .....	147
3.2.32	Predlog delitve dobička .....	149
3.2.33	Izjava o odgovornosti poslovodstva .....	149
<b>POMEN IZRAZOV IN KRATIC .....</b>		<b>150</b>

## SEZNAM PRIKAZOV

Prikaz 1:	Organizacijska shema .....	13
Prikaz 2:	Lokacije družbe .....	14
Prikaz 3:	Struktura zaposlenih po spolu na dan 31. 12. 2022.....	45
Prikaz 4:	Starostna struktura zaposlenih.....	45
Prikaz 5:	Izobrazbena struktura zaposlenih .....	46
Prikaz 6:	Aktivnosti Letalske šole v letu 2022 .....	48
Prikaz 7:	Število izpolnjenih poročil po organizacijskih enotah v obdobju 2019 – 2022 .....	53
Prikaz 8:	Število poročil za posamezni trend 2022 .....	53
Prikaz 9:	Statistika poročil za obdobje 2014 – 2022 .....	54
Prikaz 10:	FIR Ljubljana .....	64
Prikaz 11:	Sektor Dolsko .....	64
Prikaz 12:	Sektor Mura .....	64
Prikaz 13:	Terminalne cone v FIR Ljubljana.....	64
Prikaz 14:	Razdelitev IFR-letov glede na fazo leta in glede na zračni prostor.....	65
Prikaz 15:	IFR-leti v FIR Ljubljana.....	66

Prikaz 16: IFR-leti v sektorju Dolsko .....	66
Prikaz 17: IFR-leti v fazi preleta v FIR Ljubljana .....	67
Prikaz 18: Enote storitve v fazi preleta v FIR Ljubljana .....	68
Prikaz 19: IFR-leti v fazi preleta v sektorju Dolsko .....	68
Prikaz 20: IFR-leti v fazi preleta v sektorju Mura .....	69
Prikaz 21: Promet od leta 2014 do leta 2022 .....	71
Prikaz 22: Promet v letih 2019, 2020, 2021, predvidevanja za 2022 in dejanski promet 2022 .....	72
Prikaz 23: Promet po nivojih leta v sektorju Dolsko v letu 2022 .....	73
Prikaz 24: Povprečno število IFR-letov v sektorju Dolsko po dnevih v tednu (poletna sezona in celoletno) .....	74
Prikaz 25: Promet po urah (UTC) .....	74
Prikaz 26: IFR-leti v fazi terminala .....	75
Prikaz 27: Enote storitve v fazi terminala .....	76
Prikaz 28: Sistem upravljanja s tveganji .....	82
Prikaz 29: Poraba električne energije .....	102

## SEZNAM TABEL

Tabela 1: Analiza finančnega položaja .....	35
Tabela 2: Obdelani načrti leta (FPL) in sporočila, vezana na FPL v letu 2022 .....	43
Tabela 3: Struktura zaposlenih na dan 31. 12. 2022 .....	44
Tabela 4: Starostna struktura zaposlenih .....	45
Tabela 5: Izobrazbena struktura zaposlenih .....	46
Tabela 6: Število izpolnjenih poročil po organizacijskih enotah družbe v letu 2022 .....	52
Tabela 7: Število poročil za posamezni trend 2022 .....	53
Tabela 8: Statistika poročil za obdobje 2014 – 2022 .....	54
Tabela 9: Postopki skladno z ZJN-3 na splošnem področju .....	63
Tabela 10: Postopki skladno z ZJN-3 na infrastrukturnem področju .....	63
Tabela 11: Število IFR-letov v Republiki Sloveniji v obdobju 2012 – 2022 .....	66
Tabela 12: Število vseh IFR-letov v sektorju Dolsko v obdobju 2012 – 2022 .....	67
Tabela 13: Število IFR-letov v fazi preleta v FIR Ljubljana v obdobju 2012 – 2022 .....	67
Tabela 14: Število enot storitve v fazi preleta v obdobju 2012 – 2022 .....	68
Tabela 15: Število IFR-letov v fazi preleta v sektorju Dolsko in v sektorju Mura v obdobju 2012 – 2022 .....	69
Tabela 16: Mejniki v številu IFR-letov v sektorju Dolsko v obdobju 2012 – 2022 .....	70
Tabela 17: Število sektorskih ur v obdobju 2012 – 2022 .....	70
Tabela 18: Število VFR-letov v obdobju 2012 – 2022 .....	71
Tabela 19: Število IFR-letov v fazi terminala v obdobju 2012 – 2022 .....	75
Tabela 20: Podatki o prometu za posamezne letališke kontrole zračnega prometa (LKZP) .....	75
Tabela 21: Število enot storitve v fazi terminala v obdobju 2012 – 2022 .....	76

## I POSLOVNO POROČILO

### 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 usposabljeni 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 ogrožali 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), oblikovanja postopkov letenja (FPD), 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, zmogljivostno 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 določbami 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) 2022/938 z dne 26. julija 2022 o spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2017/373 v zvezi z zahtevami za katalog letalskih podatkov in zbornik letalskih informacij (UL L št. 209, z dne 10. 8. 2022, str. 1) (v nadaljevanju: Izvedbena uredba 2017/373/EU), Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa in z Aktom o ustanovitvi sprejema letne poslovne načrte in petletne poslovne načrte oziroma poslovne načrte, ki morajo pokrivati obdobje najmanj petih let. 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 – 2025, 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 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 zaježitev 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 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 2021/891/EU), države članice pa so morale Evropski komisiji v oceno predložiti nove Načrte izvedbe (Performance Plan) za tretje referenčno obdobje. Na navedenih podlagah je bil v letu 2021 pripravljen nov Načrt izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo, ki je bil s Sklepom Komisije o skladnosti ciljev uspešnosti, vključenih v osnutek načrta izvedbe, ki ga je Republika Slovenija predložila v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta, z vseevropskimi cilji uspešnosti za tretje referenčno obdobje (UL L 139, 18. 5. 2022, str. 191) (v nadaljevanju: Sklep 2022/777/EU) ocenjen kot skladen z vseevropskimi cilji uspešnosti za tretje referenčno obdobje ter sprejet s Sklepom ministra o sprejemu Načrta izvedbe Slovenije 2020 – 2024. Družba je nov načrt izvedbe upoštevala tudi ob pripravi Poslovnega načrta 2020 – 2025.

Poslovni načrt 2020 – 2025 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 2025, pri čemer v obdobju spremenjenih okoliščin zaradi pojava koronavirusne bolezni COVID-19 zadostnost finančnih virov iz opravljanja dejavnosti začasno ni bila več zagotovljena, zato jo družba zagotavlja z ustreznimi krediti, kar omogoča 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 certifikat izvajalca ATM/ANS storitev z vsemi obstoječimi dovoljenji oziroma pooblastili; gre za ohranjanje certifikata za izvajanje dejavnosti družbe;
- ohranjati certifikat organizacije za usposabljanje (Traininig Organization) z vsemi obstoječimi dovoljenji oziroma pooblastili; gre za ohranjanje certifikata za usposabljanje in ohranjanje usposobljenosti kontrolorjev zračnega prometa;
- prizadevati si k stalnemu izboljševanju ravni varnosti storitev družbe;
- krepiti vlogo družbe v mednarodnem okolju in dejavno prispevati k uresničevanju ciljev enotnega evropskega neba;
- ohranjati in nadgrajevati 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: 233 (na dan 31. 12. 2022)

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 in 140/22) izvaja Slovenski državni holding, d. d.

Direktor:  
Rok Marolt

Rok Marolt je funkcijo direktorja družbe nastopil z dnem 23. 3. 2023. V letu 2022 je funkcijo direktorja družbe opravljal dr. Franc Željko Županič.

Nadzorni svet:  
Predstavniki ustanovitelja:  
Peter Grašek, predsednik  
Srečko Janša, namestnik predsednika  
Marija Šeme, MBA, članica  
dr. Marko Hočevnar, član

Predstavnika delavcev:  
Žiga Ogrizek, član  
Boštjan Mišmaš, član

V letu 2022 so kot predstavniki ustanovitelja funkcijo člana nadzornega sveta opravljali tudi mag. Dušan Hočevar, Rok Prešern in Borut Lackovič Žumer, in sicer do 13. 10. 2022.

Revizijska komisija nadzornega sveta:

Marija Šeme, MBA, predsednica

dr. Marko Hočevar, namestnik predsednice

Žiga Ogrizek, član

Urška Kiš, pooblaščenka revizorka, zunanja članica.

V letu 2022 je bil član revizijske komisije nadzornega sveta tudi mag. Dušan Hočevar, in sicer do 13. 10. 2022.

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 in 140/22).

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 izvaja z naslednjim naborom ATM/ANS storitev:

- službe zračnega prometa (ATS), ki vključujejo območno, priletno/odletne in letališke kontrole zračnega prometa ter storitve služb informacij za letenje (FIS);
- komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb (CNS);
- upravljanja pretoka zračnega prometa (ATFM),
- upravljanja zračnega prostora (ASM),
- letalskih informacijskih služb (AIS) in
- oblikovanja postopkov letenja (FPD).

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.

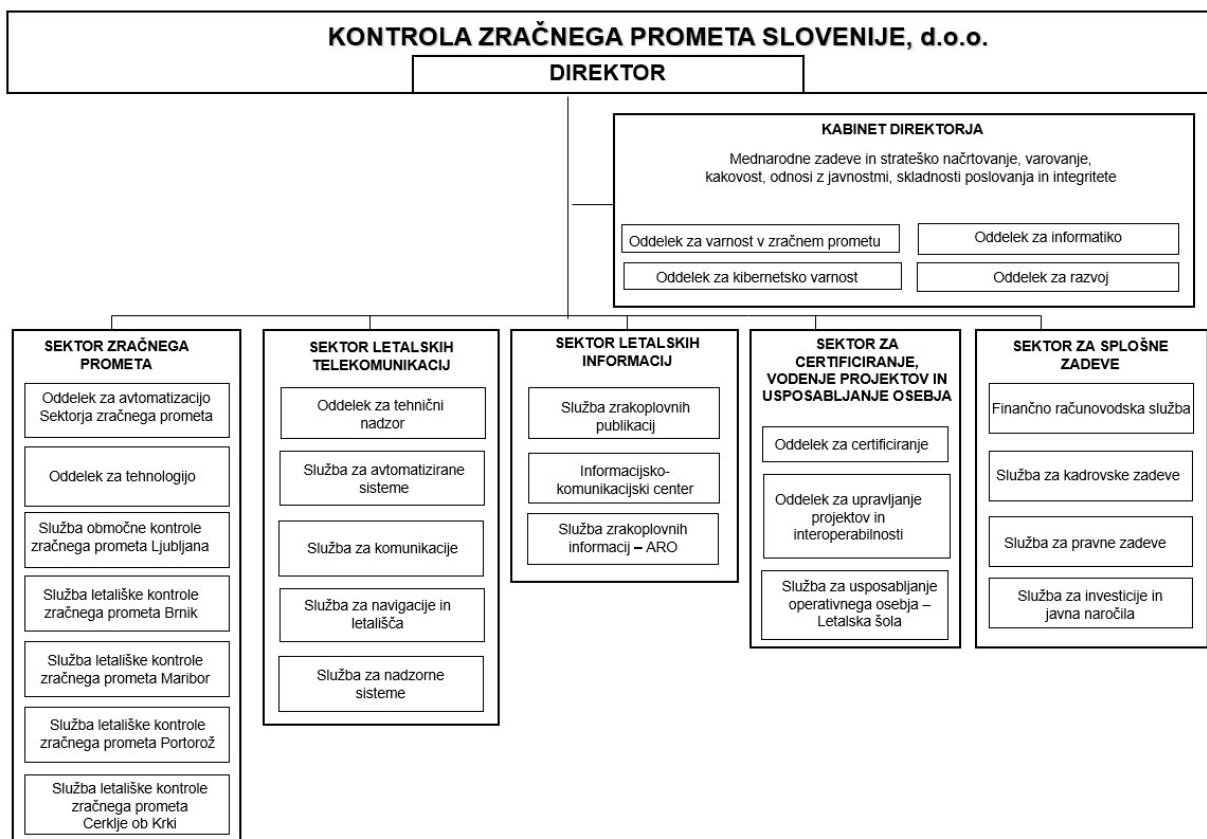
Družba je v letu 2014 z izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa Avstrije, Češke, Hrvaške, Madžarske in Slovaške ustanovila skupni pravni subjekt – gospodarsko družbo v statusni obliki družbe z omejeno odgovornostjo, FABCE, letalske storitve, d. o. o. (v nadaljevanju: FABCE, d. o. o.) s sedežem 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, 47/19 in 18/23 – ZDU-10) (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 izvajalca ATM/ANS storitev, upravljanja projektov in interoperabilnosti 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

Bogatejši za težko preizkušnjo v boju s posledicami globalne zdravstvene krize zaradi pandemije COVID-19 se je ob napovedih nadaljevanja postopnega okrevanja letalskega prometa v leto 2022 vstopilo z zmernim optimizmom in s precej večjim zavedanjem, kako nepredvidljiva in negotova je lahko prihodnost. V mesecu februarju je sledil vojaški spopad v Ukrajini z vsemi političnimi, varnostnimi, predvsem pa družbenimi in gospodarskimi posledicami. Kot novi direktor Kontrole zračnega prometa Slovenije, d. o. o., ki sem vodenje družbe prevzel v mesecu marcu 2023, ko je leto 2022 že za nami, lahko sklenem, da je bilo tudi leto 2022 polno novih izzivov, ki jih je družba uspešno premagovala.

Kljub nadaljevanju pandemije COVID-19, zlasti v prvih treh mesecih leta in ruske invazije v Ukrajini, ki je z medsebojno uvedenimi sankcijami med številnimi državami in Rusijo ter omejitvami v zračnem prometu privedlo do številnih odpovedi letalskih povezav, preusmeritev letov, pa do zvišanja cen energentov in drugih surovin ter inflacije in grožnje splošne gospodarske recesije, se je v Evropi v letu 2022 nadaljevalo postopno okrevanje letalskega prometa v primerjavi z rekordnim letom 2019, tako da je ta v mesecu decembru dosegel raven 78 % glede na 2019. V letu 2022 je bilo tako opravljenih 16,8 % oziroma 1,6 milijona manj letov kot leta 2019.

V zračnem prostoru Republike Slovenije (FIR Ljubljana) je bilo v letu 2022 opravljenih 452.894 letov po pravih instrumentalnega letenja (IFR-letov), kar je za 62,4 % več kot leta 2021 in le za 1,5 % manj kot leta 2019. Za primerjavo je rast števila IFR letov na ravni EU-27 v letu 2022 glede na leto 2021 znašala 53,5 %. V sektorju Dolsko pa je bila v primerjavi z letom 2019 zabeležena rast za 0,75 %. Družba je v mesecu juliju 2022 beležila celo nove mejnike v največjem številu IFR letov pod kontrolo Območne kontrole zračnega prometa Ljubljana s 1.569 leti 9. julija, 9.963 leti, ki so bili opravljeni v tednu med 4. in 10. julijem ter z mesečnim rekordom z 43.043 letov.

Obseg prometa v preletu slovenskega zračnega prostora, izražen v enotah storitve, je bil v letu 2022 za 60,9 % večji glede na leto 2021 in za 5,1 % manjši 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 54,4 % v primerjavi z letom 2021, kar predstavlja še vedno visokih 38,1 % manj kot v letu 2019. Poleg pojava COVID-19 je na padec prometa v fazi terminala pomembno vplival stečaj slovenskega letalskega prevoznika v letu 2019, ki ga v času krize v preteklih letih ni bilo možno nadomestiti z novimi letalskimi prevozniki na letališču Jožeta Pučnika Ljubljana.

Pokazalo se je, da zaradi vojaškega konflikta med Ukrajino in Rusko Federacijo spremenjeni tokovi zračnega prometa na širšem območju okoli Ukrajine niso imeli bistvenega vpliva na »normalne« tokove zračnega prometa v slovenskem zračnem prostoru, saj ti tokovi zaradi zaprtja ukrajinskega zračnega prostora niso spremenjeni. Temu je zagotovo prispevala ugodna lega Slovenije na osi jug – vzhod (South – East Axis). Poleg širših gospodarskih posledic, ki vplivajo na okrevanje letalskega sektorja, velja omeniti, da so zaradi vojaškega konflikta v Ukrajini povečana tveganja tudi na področju kibernetске varnosti, ki jih družba z vzpostavljenim sistemom kibernetске varnosti uspešno obvladuje. Družba je aktivno sodelovala s pristojnimi državnimi organi (Ministrstvom za infrastrukturo, Ministrstvom za obrambo in Javno agencijo za civilno letalstvo RS ter 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.

Kot izvajalec kritične infrastrukture in izvajalec bistvenih storitev je družba ob povečanih tveganjih tudi v letu 2022 zagotavljala neprekinjeno delovanje in varno izvajanje svojih storitev v slovenskem zračnem prostoru. Predpogoj za slednje pa je zagotovitev potrebne razpoložljivosti in ustrezne pooblaščenosti operativnega osebja družbe. Družba je tako tudi v letu 2022 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 2017/373/EU ter ohranila veljavnost certifikata za izvajanje dejavnosti, ki ga je po uspešno zaključenem postopku certifikacije v mesecu aprilu 2022 nadgradila še za izvajanje storitev oblikovanja postopkov letenja (FPD) in za izvajanje le-teh prejela trajen certifikat.

Ob višjih stopnjah rasti prometa v preletu slovenskega zračnega prostora je bilo poslovanje družbe po dveh letih visoke izgube ponovno pozitivno in bistveno nad načrtovanim. Poslovni prihodki družbe so znašali dobrih 41,3 mio EUR in so bili za 70,8 % višji kot v letu 2021. Od tega je družba ustvarila 40,7 mio EUR prihodkov od prodaje in druge poslovne prihodke v višini 0,6 mio EUR. Prihodki iz naslova pristojbin na zračnih poteh, ki so glavni vir financiranja družbe, so znašali slabih 36,1 mio EUR, kar je za 105 % več kot leta 2021, ko so znašali 17,6 mio EUR. Prihodki iz naslova terminalnih pristojbin so bili v primerjavi z

letom 2021 višji za 75,7 % in so znašali 2,99 mio EUR, medtem ko so drugi prihodki od prodaje znašali slabega 1,7 mio EUR. Delež prodaje družbe na tujem trgu (pretežno EU) je znašal 97 odstotkov. Ob nekaj manj kot 38,2 mio EUR poslovnih odhodkov je družba poslovno leto zaključila z dobičkom v višini 2,7 mio EUR.

Družba je v letu 2022 ob doseganju ciljne vrednosti kazalnika uspešnosti za varnost, »učinkovitost upravljanja varnosti«, ponovno preseгла ciljno vrednost kazalnika zamude, ki je bila za Republiko Slovenijo določena 0,09 minute na let, dejanska vrednost tega kazalnika pa je znašala 0,00 minute na let, medtem ko cilj na področju okolja ni bil dosežen. Ciljna vrednost na področju okolja se za tretje referenčno obdobje določa na ravni držav in je bila za leto 2022 za Republiko Slovenijo definirana v vrednosti 1,55 %, dejanska vrednost pa je znašala 1,72 %, pri čemer je doseganje cilja v veliki meri odvisno od uporabnikov storitev in dejavnikov, ki vplivajo na njihove odločitve o izbiri najkrajše možne poti. V skladu z novim Načrtom izvedbe (Performance Plan) za Republiko Slovenijo, za tretje referenčno obdobje 2020 – 2024, ki je bil sprejet v letu 2022 na podlagi spremenjene evropske pravne podlage, ki je bila sprejeta zaradi negativnega vpliva pandemije COVID-19 na letalski sektor, si bo družba tudi za preostanek referenčnega obdobja spremljanja prizadevala izkazati prispevek k doseganju vseevropskih ciljev uspešnosti. Kljub težkim razmeram v letalstvu in potrebi po racionalizaciji, bo družba sledila načrtovanim investicijskim in tehnološkim projektom, ki so pogoj za zagotavljanje predpisanih ravni storitev in varnosti zračnega prometa.

V družbi se je nadaljevalo 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 je družba prizadevala 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 letu 2022 je družba s partnerji v okviru FAB CE sodelovala zlasti pri projektih, usmerjenih v optimizacijo zračnega prostora (z bolj intenzivnim čezmejnimi sodelovanjem), ter v optimizacijo regionalne informacijsko-komunikacijske in CNS infrastrukture. Večina aktivnosti se bo nadaljevala tudi v letu 2023, glavni cilji delovanja FAB CE pa so zajeti v novi izdaji FAB CE strategije za obdobje 2020 – 2030 (FAB CE Strategy 2020 – 2030).

Spričo splošne negotovosti zaradi zaostrenih gospodarskih in varnostnih razmer bom kot direktor družbe vso pozornost namenjal izpolnjevanju vseh predpisanih zahtev za varno in neprekinjeno izvajanje dejavnosti družbe ter stabilno poslovanje s ciljem doseganja zastavljenih letnih poslovnih ciljev in zagotavljanja dolgoročnega razvoja družbe. Zavedam se, da so visoko usposobljeni in motivirani zaposleni ključni dejavnik za doseg omenjenih ciljev, zato bo tudi v prihodnje eden od pomembnih ciljev družbe razvoj zaposlenih in tvorno sodelovanje s predstavniki zaposlenih v okviru socialnega dialoga.

Zgornji Brnik, 12. 4. 2023

Rok Marolt  
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. (v nadaljevanju tudi: KZPS ali družba) ima nadzorni svet družbe šest članov, od katerih štiri člane imenuje ustanovitelj, dva člana pa svet delavcev.

Nadzorni svet je do 13. 10. 2022 deloval v naslednji sestavi, od katerih so bili člani, predstavniki ustanovitelja:

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

ter naslednji člani, predstavniki delavcev:

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

Od 14. 10. 2022 nadzorni svet na podlagi sklepa uprave Slovenskega državnega holdinga, d. d. (v nadaljevanju: SDH) kot ustanovitelja deluje v spremenjeni sestavi predstavnikov ustanovitelja, in sicer:

- Peter Grašek, predsednik nadzornega sveta;
- Srečko Janša, namestnik predsednika nadzornega sveta;
- dr. Marko Hočevar, član;
- Marija Šeme, MBA, članica.

Podrobni podatki o članih nadzornega sveta in njihovih udeležbah na sejah so razvidni iz tabele, vključene v izjavi o upravljanju, ki je del letnega poročila.

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 2022 ni prišlo, nadzorni svet pa je skladno z določbami Zakona o gospodarskih družbah<sup>1</sup> na podlagi predloga revizijske komisije podal predhodno soglasje k poslom družbe s povezano stranko, pri kateri je razlog za povezanost okoliščina, da je eden od članov nadzornega sveta KZPS hkrati tudi član nadzornega sveta družbe, s katero je KZPS sklenila posle. Člani nadzornega sveta so delovali 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 Poslovnikom o delu revizijske komisije, ki je usklajen z Zakonom o gospodarskih družbah, ki so konkretnije definirane v letnem načrtu dela revizijske komisije.

Drugih stalnih komisij nadzorni svet nima, prav tako v letu 2022 ni imenoval ad hoc komisij.

### Seje nadzornega sveta v letu 2022

V letu 2022 je imel nadzorni svet dvanajst sej, od tega deset rednih in dve dopisni.

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

V začetku leta 2022 je nadzorni svet sprejel Letni načrt dela, letni načrt izobraževanja in proračun nadzornega sveta ter revizijske komisije za 2022, ki jih je tekom leta tudi izvajal.

<sup>1</sup> 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, 18/21 in 18/23 – ZDU-10

Nadzorni svet je v letu 2022 velik del svojega dela namenil spremljanju in nadzoru poslovanja družbe. V okviru spremljanja finančnega stanja je bil s strani družbe redno seznanjen 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 aktualnih razmerah v regiji, ki vplivajo na letalski promet in poslovanje družbe.

Zadolževanje za zagotavljanje likvidnosti družbe 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, katerih vrednost presega 100.000 EUR ter k spremembam pogodb takih poslov.

Preverjanje poslovanja in vodenja 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 2022, so realizirani.

Nadzorni svet je na podlagi predloga revizijske komisije nadzornega sveta odločil, da se v letu 2022 izvede notranja revizija področja informacijskih tehnologij z najemom zunanje neodvisne strokovnjake. Podal je soglasje k pogodbi o izvedbi revizije in se po njeni izvedbi seznanil z revizorjevim poročilom in njegovimi predlogi za izboljšave.

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 2021, h kateremu ni imel pripomb in ga je potrdil. S potrjenim letnim poročilom in poročilom nadzornega sveta za leto 2021 se je seznanil ustanovitelj. Nadzorni svet je po potrditvi letnega poročila presojal tudi določitev spremenljivega prejemka direktorja za leto 2021 in odločil, da se zaradi omejitev zakonodaje iz naslova koriščenja državnih pomoči v posledici epidemije COVID-19, spremenljivi prejemek direktorja za leto 2021 ne določi.

Nadzorni svet je na podlagi napovedi okrevanja letalskega prometa organizacije Eurocontrol in ocen družbe sprejel Letni poslovni načrt 2023, ki je podlaga za izvajanje dejavnosti in poslovanje družbe v letu 2023. Nadzorni svet je sprejel tudi revidiran Poslovni načrt družbe za leto 2020 – 2025, ki je usklajen z Načrtom 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 letih 2020 in 2021 je bil s strani Evropske komisije v letu 2020 sprejet spremenjeni pravni okvir za tretje referenčno obdobje, posledično 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 – 2025.

Po zamenjavi treh članov nadzornega sveta, predstavnikov ustanovitelja, je bila izvedena seja nadzornega sveta, na kateri so člani z dnem 18. 10. 2022 imenovali novega predsednika nadzornega sveta, Petra Graška in novega namestnika predsednika, Srečka Janšo. Hkrati je bilo izvedeno tudi uvajanje v funkcijo za nove člane nadzornega sveta.

Nadzorni svet je v letu 2022 aktivno izvajal sprejeto Politiko zagotavljanja nasledstva posloводства in v njej določeni postopek izbora direktorja družbe, po njegovem zaključku pa je Slovenskemu državnemu holdingu, d. d. decembra 2022 predlagal, da ob izteku mandata takratnemu direktorju, dr. Francu Željku Županiču, za direktorja družbe imenuje Roka Marolta. SDH je nato v sklepu z dne 24. 1. 2023 imenoval Roka Marolta za direktorja družbe za mandatno dobo pet let, z nastopom dne 23. 3. 2023.

Dodatno je nadzorni svet prenovil Politiko upravljanja družbe ter Politiko raznolikosti in kompetenčni profil nadzornega sveta.

## Vrednotenje učinkovitosti nadzornega sveta in revizijske komisije

Nadzorni svet je v letu 2022 izvedel vrednotenje lastne učinkovitosti za preteklo leto skladno s Priročnikom za vrednotenje učinkovitosti nadzornih svetov, ki ga je sprejelo Združenje nadzornikov Slovenije ter se seznanil z vrednotenjem učinkovitosti revizijske komisije. Nadzorni svet je posvetil posebno pozornost analizi izvedenega vrednotenja in sprejel ter do konca leta izvedel Akcijski načrt za izboljšanje delovanja nadzornega sveta družbe, ki je zajemal prenovitev Politike raznolikosti in nadgradnjo poročanja o njenem izvajanju.

### 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 2022 so revizijsko komisijo sestavljali člani, kot je navedeno v tabeli, ki se nahaja v izjavi o upravljanju.

Revizijska komisija je v letu 2022 delovala v skladu z v začetku leta sprejetim Letnim načrtom dela in proračuna revizijske komisije za leto 2022. Preverila je izvedene ukrepe družbe za znižanje vrednosti sklenjenih pogodb, ki jih je družbi naložil nadzorni svet v letu 2021. Presodila je ustreznost ureditve, da družba v letu 2022 posluje brez organizirane notranje revizije ter predlagala nadzornemu svetu, da se izvede notranja revizija na področju informacijskih tehnologij z zunanjim izvajalcem. Sodelovala je v postopku izbire izvajalca, proučila revizijsko poročilo in predloge izboljšav ter opravila razgovor s preizkušenim revizorjem informacijskih sistemov.

Revizijska komisija je v letu 2022 obravnavala osnutek Letnega poročila za leto 2021 in podala predlog nadzornemu svetu, naj ustanovitelju predlaga sprejem sklepa o načinu delnega pokrivanja izgube s sproščanjem celotnih drugih rezerv iz dobička. Obravnavala je tudi revidirano Letno poročilo družbe za leto 2021 ter nadzornemu svetu predlagala, naj ga sprejme. Preverila je revizorjevo poročilo in pismo poslovodstvu, o poteku revizije poslovnih rezultatov je opravila razgovor z revizorskim partnerjem zunanjega revizorja BDO Revizija d. o. o. ter ocenila revizorjevo delo.

Revizijska komisija je obravnavala kvartalna poročila o poslovanju družbe, ki so se posredovala ustanovitelju in jih preverila zlasti z računovodskega in finančnega vidika ter z vidika upravljanja s tveganji, o čemer je predsednica komisije poročala nadzornemu svetu.

Revizijska komisija je pregledala izvajanje notranjih kontrol in upravljanja tveganj ter področje skladnosti poslovanja družbe, pri čemer je pregledala postopke notranjega opozarjanja na nepravilnosti in nezakonnosti v družbi ter preverila spoštovanje aktov Slovenskega državnega holdinga. Sprejela je Politiko pogostosti zbiranja ponudb za zunanjega revizorja. Skladno z določbami ZGD-1 je komisija po proučitvi podala tudi predloge nadzornemu svetu glede soglasij k poslom družbe s povezanimi strankami.

Revizijska komisija je tudi preverila neodvisnost zunanjega revizorja, družbe BDO Revizija d. o. o., ki v letu 2022 za družbo ni izvajal nerevizijskih storitev, ter proučila načrt revizije za leto 2022.

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

### Stroški delovanja nadzornega sveta in njegovih komisij

Sklep ustanovitelja o začasnem znižanju prejemkov članov nadzornega sveta in komisij nadzornega sveta iz naslova poslovanja družbe v posledicah epidemije COVID-19 za 15% je bil preklican s 1. 4. 2022, sklep nadzornega sveta o začasnem znižanju prejemkov zunanje članice revizijske komisije pa je prenehal veljati s 1. 1. 2022. Izplačila posameznim članom nadzornega sveta in revizijske komisije so podrobneje predstavljena v računovodskem poročilu družbe.

Dodatno je nadzorni svet v okviru sprejetega proračuna za leto 2022 porabil 1.075 EUR za izobraževanja članov.

## Preveritev Letnega poročila družbe za leto 2022

Nadzorni svet in revizijska komisija nadzornega sveta sta po zaključku poslovnega leta 2022 preverila sestavljeno in revidirano letno poročilo družbe za leto 2022, 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 2022, 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 2022 in njen finančni položaj, vključno z opisom ključnih tveganj in negotovosti, ki jim je bila družba izpostavljena. Opredeljuje ključne dogodke in vplive na poslovanje v letu 2022 in po koncu poslovnega leta, povzema pomembne poslovne podatke in kazalnike uspešnosti za leto 2022 vključno s podatki o poslovanju brez vpliva usklajevalnega mehanizma. Poročilo vključuje predstavitev razvoja in dosežkov na področju izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa v letu 2022 s poročilom o razvoju zaposlenih in zagotavljanju ustrezno usposobljenega operativnega osebja, kot pomembnega dejavnika za izvajanje dejavnosti družbe. Poleg omenjenega poslovnega poročila vsebuje še poročilo o upravljanju s tveganji, ki jim je družba izpostavljena, o najpomembnejših investicijah v letu 2022, prispevek družbe k trajnostnemu razvoju, podatke o zračnem prometu ter ključne načrte za leto 2023 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 na 153. redni seji, dne 19. 4. 2023, obravnaval revidirano Letno poročilo družbe za leto 2022 in poročilo revizijske komisije nadzornega sveta o preveritvi nerevidiranega in revidiranega Letnega poročila družbe za leto 2022.

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 ugotavlja, da je družba v letu 2022, kljub povečanim tveganjem zaradi vztrajanja COVID-19 in izbruha vojaškega konflikta v Ukrajini s širšimi varnostnimi, političnimi in gospodarskimi posledicami, zagotovila pogoje za stabilno poslovanje in uspešno obvladovala tveganja, katerim je izpostavljena. Družba je preseгла načrtovane rezultate poslovanja in poslovno leto zaključila s čistim dobičkom, kar je predvsem posledica hitrejšega okrevanja zračnega prometa v preletu slovenskega zračnega prostora, na katerega spremembe obsega zračnega prometa in prometnih tokov zaradi zaostritve varnostnih razmer v Ukrajini oziroma prepovedi letalskih povezav z Rusko federacijo niso imele negativnega vpliva. Nadzorni svet predlaga ustanovitelju, da se bilančni dobiček družbe uporabi za oblikovanje drugih rezerv iz dobička, ki so bile v preteklih letih v posledici negativnega poslovnega rezultata v celoti porabljene.

## Potrditev revidiranega Letnega poročila za leto 2022

Nadzorni svet na podlagi končne preveritve revidiranega letnega poročila družbe za poslovno leto 2022 s pripadajočim revizijskim poročilom izjavlja, da nanj nima pripomb, in ga na podlagi 282. člena Zakona o gospodarskih družbah in 30. člena Akta o ustanovitvi javnega podjetja Kontrola zračnega prometa Slovenije, d. o. o. potrjuje.

Peter Grašek  
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, 18/21 in 18/23 – ZDU-1O) (v nadaljevanju: Zakon o gospodarskih družbah), četrtega odstavka 26. člena Akta o ustanovitvi javnega podjetja Kontrole zračnega prometa Slovenije, d. o. o. (v nadaljevanju: Akt o ustanovitvi) ter določil Kodeksa korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države, družba podaja izjavo o upravljanju za leto 2022.

### 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 2022 je družba poslovala skladno z 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) ter z zadnjo posodobljeno različico, ki jo je SDH sprejel junija 2022.

Družba upošteva tudi vsakokrat veljavna Priporočila in pričakovanja SDH. V letu 2022 je tako družba upoštevala tudi Priporočila in pričakovanja Slovenskega državnega holdinga, ki jih je SDH sprejel avgusta 2020 in so bila dopolnjena marca 2022 ter posodobljena junija 2022.

Oba zgoraj navedena dokumenta sta ključna dokumenta upravljanja SDH, njuni zadnji različici pa sta objavljeni 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 zadnjih različic 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.

Določeni segmenti upravljanja družbe so urejeni tudi v Politiki upravljanja KZPS, d. o. o., ki je javno dostopna na spletni strani [www.sloveniacontrol.si](http://www.sloveniacontrol.si).

### 2. ODPSTOPANJA 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, določa kriterij najmanj enega kandidata za nasledstvo in ne najmanj dveh. Dodatno nadzorni svet ne začne s postopkom izbora internih kandidatov za nasledstvo takoj po začetku mandata aktualnega posloводства, ampak leto in pol pred iztekom mandata aktualnega direktorja. Predmetna odstopanja so smiselna in primerna glede na velikost in poslovanje družbe.

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

Kompetenčni profil je nadzorni svet pregledal decembra 2022, ko je sprejel novo Politiko raznolikosti in kompetenčni profil nadzornega sveta Kontrole zračnega prometa Slovenije, d. o. o. Akt ne določa, da ga nadzorni svet pregleduje in presoja enkrat letno, temveč po potrebi, kar izhaja iz okoliščine, da se ustrezne kompetence in cilji raznolikosti nadzornega sveta družbe ne spreminjajo na letni ravni.

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

Člani nadzornega sveta in zunanja članica revizijske komisije enkrat letno izpolnijo izjave o neodvisnosti, z njimi pa se medsebojno seznanijo člani nadzornega sveta. Družba na spletni strani javno objavi informacijo, ali so se člani izjavili za odvisne oziroma neodvisne in ne samih izjav zaradi varstva osebnih podatkov.

##### 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.

Strategija družbe (točka 7.5 Kodeksa)

Družba glede na zahteve slovenske zakonodaje, evropskih predpisov o enotnem evropskem nebu in Akta o ustanovitvi ni pripravila strategije, temveč dolgoročni poslovni načrt za obdobje 2020 – 2025, ki vsebinsko zajema tudi strateške usmeritve in cilje družbe.

*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 (Uradni list RS, št. 30/06 – uradno prečiščeno besedilo, 109/09, 62/10 – ZLet-C in 18/11 – ZUKN-A);
- 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) 2022/938 z dne 26. julija 2022 o spremembi Izvedbene uredbe (EU) 2017/373 v zvezi z zahtevami za katalog letalskih podatkov in zbornik letalskih informacij (UL L št. 209, z dne 10. 8. 2022, str. 1);
- Akta o ustanovitvi.

Skladno z določbami navedenih dokumentov ob upoštevanju priporočila št. 1 je družba pripravila letni poslovni načrt in poslovni načrt 2020- 2025.

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)

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)

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

Politika prejemkov organov vodenja (Priporočilo št. 9)

Družba nima oblikovane politike prejemkov organa vodenja kot enovitega dokumenta. Prejemki direktorja so določeni in se izplačujejo skladno z Zakonom o prejemkih poslovodnih 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) in na njegovi podlagi sprejeto Uredbo o določitvi najvišjih razmerij za osnovna plačila ter višine spremenljivih prejemkov direktorjev (Uradni list RS, št. 34/10 in 52/11). Ne glede na navedeno so prejemki direktorja po vrsti in višini skladni s Priporočilom št. 9, s slednjim so povsem usklajena tudi pravila za določitev t. i. drugih pravic. Družba namerava v letu 2023 po napovedani prenovitvi Priporočila št. 9 pristopiti k pripravi politike prejemkov organa vodenja kot enovitega dokumenta.

### 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 2022 sprejela nov Etični kodeks, ki skladno s spremembo Kodeksa korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države ter Priporočili in pričakovanji Slovenskega državnega holdinga natančneje ureja odgovoren odnos ter korekten in spoštljiv socialni dialog vodstva družbe s predstavniki zaposlenih v svetu delavcev in v reprezentativnih sindikatih ter prizadevanje družbe za izboljšanja pogojev dela zaposlenih. Etični kodeks na novo določa tudi način komunikacije zaposlenih in njihovo vedenje na sestankih. 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 2022 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.

S sistemom certificiranja 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 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.

V družbi je v veljavi Pravilnik o sistemu notranjega opozarjanja na nepravilnosti in nezakonitosti v družbi, pri čemer v letu 2022 pooblaščenec za skladnost poslovanja in integriteto ni prejel nobene prijave domnevne nepravilnosti in nezakonitosti.

#### 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 2022. Računovodski izkazi skupaj s pojasnili so izdelani na osnovi predpostavke o nadaljnjem poslovanju družbe.

Pri pripravi so upoštevane 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 z 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 in lastnik družbe je Republika Slovenija, ki skladno z Zakonom o Slovenskem državnem holdingu (Uradni list RS, št 25/14 in 140/22) svoje pristojnosti uresničuje prek Slovenskega državnega holdinga, d. d., ki sprejema tudi spremembe Akta o ustanovitvi.

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 2022 je ustanovitelj sprejel sklepe, ki se nanašajo na:

- odločanje o prenehanju začasnega znižanja višine prejemkov članov nadzornega sveta,
- 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 2021,
- seznanitev z revidiranim letnim poročilom družbe za leto 2021, ki ga je sprejel nadzorni svet,
- seznanitev s poročilom o delu nadzornega sveta družbe za leto 2021,
- podelitev razrešnice direktorju in nadzornemu svetu družbe za poslovno leto 2021,
- seznanitev s prejemi direktorja in nadzornega sveta družbe v letu 2021,
- odpoklic in imenovanje treh novih članov nadzornega sveta.

## 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 2022 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	/

LETNO POROČILO 2022

Nadzorni svet družbe skladno z Aktom o ustanovitvi sestavlja šest članov, od katerih štiri člane imenuje ustanovitelj, dva člana pa svet delavcev za mandatno dobo štirih let. 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 2022.

Ime in priimek	mag. Dušan Hočevar	Rok Prešern	Marija Šeme, MBA	Borut Lackovič Žumer	Žiga Ogrizek	Boštjan Mišmaš	Peter Grašek	Srečko Janša	dr. Marko Hočevar	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	predsednik NS	namestnik predsednika NS	član NS in namestnik predsednice RK	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	14. 10. 2022 predsednik NS od 18. 10. 2022	14. 10. 2022 namestnik predsednika NS od 18. 10. 2022	14. 10. 2022	/
<b>Zaključek funkcije / mandata v NS</b>	13. 10. 2022	13. 10. 2022	24. 11. 2024	13. 10. 2022	30. 6. 2024	30. 6. 2024	14. 10. 2026	14. 10. 2026	14. 10. 2026	/
<b>Imenovanje na funkcijo v RK</b>	6. 12. 2018	/	17. 12. 2020	/	19. 2. 2020	/	/	/	18. 10. 2022	7. 12. 2022
<b>Zaključek funkcije / mandata v RK*</b>	13. 10. 2022	/	17. 12. 2024	/	19. 2. 2024	/	/	/	18. 10. 2026	7. 12. 2026
<b>Predstavnik kapitala / zaposlenih</b>	predstavnik kapitala	predstavnik kapitala	predstavnica kapitala	predstavnik kapitala	predstavnik delavcev	predstavnik delavcev	predstavnik kapitala	predstavnik kapitala	predstavnik kapitala	zunanja neodvisna članica RK
<b>Udeležba na sejah NS</b>	7/12	8/12	12/12	8/12	12/12	10/12	4/12	4/12	4/12	/
<b>Udeležba na sejah RK</b>	4/6	/	6/6	/	6/6	/	/	/	2/6	6/6
<b>Spol</b>	moški	moški	ženski	moški	moški	moški	moški	moški	moški	ženski
<b>Državljanstvo</b>	slovensko	slovensko	slovensko	slovensko	slovensko	slovensko	slovensko	slovensko	slovensko	slovensko
<b>Letnica rojstva</b>	1975	1972	1978	1982	1973	1978	1952	1961	1962	1980
<b>Izobrazba</b>	magister upravnih ved	univ. dipl. ekonomist	univ. dipl. ekonomistka, MBA	dipl. inženir strojništva	dipl. ekonomist	univ. dipl. politolog	univ. dipl. pravnik	univ. dipl. inženir elektrotehnike	doktor ekonomije	univ. dipl. ekonomistka
<b>Strokovni profil</b>	vodenje in organizacija poslovanja	upravljanje in finance	upravljanje kapitalskih naložb, finance	področje letalstva	področje letalstva	področje letalstva	področje letalstva, korporativno upravljanje	področje letalstva	finance, računovodstvo	finance, revizija
<b>Neodvisnost po 23. členu Kodeksa (DA / NE)</b>	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA	DA
<b>Obstoj nasprotja interesa v poslovnem letu (DA / NE)</b>	NE	NE	NE	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. Elektro Maribor d.d.	/	FABCE, d.o.o.	/	/	/	Hidria holding d.o.o. H & R d.d.	/

\* Mandatna doba člana RK je štiriletna, vendar največ do preklica oz. prenehanja mandata v NS.

## 7. OPIS POLITIKE RAZNOLIKOSTI

Politika raznolikosti organov vodenja in nadzora je opredeljena v aktu Politika raznolikosti in kompetenčni profil nadzornega sveta Kontrole zračnega prometa Slovenije, d. o. o., ki ga je nadzorni svet v posodobljeni različici sprejel decembra 2022 in 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. Akt je objavljen na javni spletni strani družbe.

Splošni cilj politike raznolikosti je doseči večjo heterogenost in komplementarnost znanj in izkušenj ter s tem večjo učinkovitost nadzornega sveta kot celote, kar prispeva k boljši kvaliteti izvajanja njegovih pristojnosti in k uspešnosti poslovanja družbe. S politiko se spodbuja raznolikost članstva v nadzornem svetu družbe z vidika strokovne raznolikosti, izkušenj, starosti, spola in kontinuitete. Cilj strokovne raznolikosti, ki ga nadzorni svet dosega, je opredeljen kot komplementarnost znanj in veščin članov nadzornega sveta tako, da ima vsak član najmanj eno od kompetenc ter da imajo vsi člani skupaj vse kompetence, opredeljene s politiko. Enako je dosežen cilj glede izkušenj, ki določa, da ima najmanj dve tretjini članov nadzornega sveta izkušnje na področju dejavnosti družbe in najmanj polovica članov izkušnje na področju korporativnega upravljanja, 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 v letu 2022 prav tako dosežen, saj so bili oktobra 2022 na novo imenovani trije člani od šestih, torej ne več kot polovica članov. Tudi cilj starostne raznolikosti, ki je določen kot ustrezen delež mlajših in starejših članov, tako da je najmanj ena tretjina članov mlajša od 50 let, ena tretjina pa starejša od 50 let, je v sestavi nadzornega sveta od oktobra 2022 dosežen. Ni pa 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 in priporočil SDH, Politike upravljanja 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. 4. 2023

Rok Marolt  
direktor



## 1 KLJUČNI DOGODKI TER VPLIVI NA POSLOVANJE LETA 2022 IN PO KONCU POSLOVNEGA LETA

Letalski promet in letalski sektor je v globalnem merilu leta 2022 zaznamovalo nadaljevanje pandemije koronavirusa SARS-CoV-2 (COVID-19), zlasti v prvih treh mesecih leta in izbruh vojaškega konflikta v Ukrajini. V Evropi je letalski promet v letu 2022 v primerjavi z rekordnim letom 2019 delno okreval, od padca -32 % januarja do -13 % v mesecu decembru. Skupno je bilo letu 2022 1,6 milijona letov manj kot leta 2019 (-16,8 %).

V Republiki Sloveniji (FIR Ljubljana) smo glede na leto 2019 zabeležili za 1,5 % nižje število letov, v sektorju Dolsko (pod nadzorom družbe) pa porast za +0,75 %. Primerjava z letom 2021 pa kaže porast +62,4 % v FIR Ljubljana in +61,8 % v sektorju Dolsko. Obseg prometa v preletu slovenskega zračnega prostora, izražen v enotah storitve (»service units«), je bil v letu 2022 za 5,1 % manjši glede na leto 2019, kar pomeni 60,9-odstotno rast glede na leto 2021. V fazi prileta in odleta (terminala) na slovenska mednarodna letališča je bilo število servisnih enot za 38,1 % nižje glede na leto 2019, kar pomeni 54,4-odstotno rast glede na leto 2021.

### KLJUČNI DOGODKI IN VPLIVI NA POSLOVANJE LETA 2022

#### 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.
- Med 7. in 11. februarjem 2022 je na različnih lokacijah v zračnem prostoru Republike Slovenije potekala mednarodna vojaška vaja VARUH NEBA 2022 (RAMSTEIN GUARD 2022), pri kateri so sodelovale tudi operativne službe družbe.
- 24. februarja 2022 je prišlo do izbruha vojaškega konflikta na območju Ukrajine med Ukrajino in Rusko federacijo ter zaostritve varnostnih razmer med Rusko federacijo in Evropsko unijo, ki so mu sledile medsebojno uvedene sankcije z zaprtjem zračnega prostora oz. prepovedjo letov med Evropsko unijo (v nadaljevanju tudi: 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.

- Skupščina FABCE, d. o. o., katere družbenica je družba, je na 18. korespondenčni seji 28. februarja potrdila Letni načrt 2022 – 2023 družbe FABCE, d. o. o.

### Marec

- Uprava Slovenskega državnega holdinga, d. d. (v nadaljevanju: SDH, d. d.) je na redni seji dne 9. 3. 2022, na podlagi predhodnega predloga sklepa nadzornega sveta družbe z dne 17. 2. 2022, sprejela sklep ustanovitelja, da se od 1. 4. 2022 dalje prejemki članov nadzornega sveta ter članov komisij nadzornega sveta izplačujejo v višini, ki je bila določena pred izbruhom epidemije COVID-19 oz. na podlagi sprejetega sklepa ustanovitelja z dne 31. 5. 2019.
- 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 leto 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 izvedbo 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.
- Družba je s 15. Polkom vojaškega letalstva Slovenske vojske, kot obratovalcem letališča Cerklje ob Krki, podpisala Tehnični dogovor o razmejitvi odgovornosti med Letališko kontrolo zračnega prometa Cerklje ob Krki in obratovalcem letališča Cerklje ob Krki.

### April

- S 1. 4. 2022 je stopila v veljavo nova Pogodba o ureditvi medsebojnih razmerij glede opravljanja navigacijskih služb zračnega prometa na letališču Cerklje, Cerklje ob Krki, za splošni zračni promet in operativni zračni promet, ki jo je družba sklenila z Ministrstvom za obrambo.
- Vlada Republike Slovenije je sprejela Odlok o dopolnitvi Odloka o ustanovitvi Sveta Republike Slovenije za varovanje civilnega letalstva (Uradni list RS, št. 52/22). Dopolnitev omenjenega odloka se nanaša na vzpostavitev pogojev za zagotovitev ukrepanja na področju elektronskih komunikacij in zagotavljanja informacijske varnosti ter dviga odpornosti na kibernetške grožnje na način, da se v Svet za varovanje civilnega letalstva vključi še predstavnik Ministrstva za javno upravo ter Urada vlade Republike Slovenije za informacijsko varnost.
- Družba je 12. 4. 2022 gostila predstavnike družbe Frequentis, ki so v okviru delavnice, na kateri so sodelovali predstavniki družbe, Ministrstva za infrastrukturo in Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije, predstavili njihov sistem tehnično-tehnološke podpore za izvajanje skupnih informacijskih služb (Common Information Services). Predstavitev je vključevala tudi primer vzpostavitve izvajalca »U-Space« storitev na letališčih oziroma CTR volumnih zračnega prostora okoli norveških letališč in na letališču Celovec.
- Vodstvo družbe se je sestalo s predstavniki Fraport Slovenija, d. o. o. na temo priprave nove verzije Master Plana letališča Jožeta Pučnika Ljubljana, ki je potekal 12. 4. 2022. Glavna tema sestanka je bila izmenjava informacij glede potreb obeh deležnikov z vidika razvoja infrastrukture in morebitnih drugih potreb na območju letališča.
- Družba je s 15. Polkom vojaškega letalstva Slovenske vojske, kot obratovalcem letališča Cerklje ob Krki, podpisala Tehnični dogovor o načinu zagotavljanja storitve letalskih informacij (ARO).
- V okviru sodelovanja na projektu »ATM Data as a Service – Cluster Deployment (ADaaS2)« je direktor s sodelavci 19. 4. 2022 na delovnem sestanku gostil vodstvu Eurocontrolovega MUAC

(Maastricht Upper Area Control Centre) in belgijskega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa Skeyes.

- Družba je s hrvaškim izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa, Croatia Control Ltd., sklenila nov sporazum (Letter of Agreement) med ATCC Ljubljana in ATCC Zagreb, katerega namen je koordinacija procedur in razmejitve odgovornosti med izvajalcema pri zagotavljanju storitev služb zračnega prometa (ATS) za splošni zračni promet (IFR/VFR).
- 13. aprila 2022 je Evropska komisija sprejela Sklep Komisije o skladnosti ciljev uspešnosti, vključenih v osnutek načrta izvedbe, ki ga je Republika Slovenija predložila v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta, z vseevropskimi cilji uspešnosti za tretje referenčno obdobje (UL L 139, 18. 5. 2022, str. 191).
- 21. aprila 2022 je družba uspešno zaključila certifikacijski postopek ter za izvajanje te dodatne storitve prejela trajen certifikat za izvajanje storitev oblikovanja postopkov letenja (FPD – Flight Procedure Design), kot določa Izvedbena uredba 2017/373/EU.
- Med 28. aprilom in 2. majem 2022 je bil na Letališču Edvarda Rusjana Maribor izveden redni letni trening pilotov akrobatske letalske skupine The Flying Bulls; v času trenažnih letov je bilo vzpostavljeno začasno rezervirano območje (cona TRA).
- Družba je izdala novo VFR+GPS letalsko karto 2022 in razdelila 550 brezplačnih kart imetnikom licence pilota zrakoplova.

## Maj

- Minister za infrastrukturo je ob upoštevanju Sklepa 2022/777/EU dne 10. 5. 2022 sprejel Sklep o sprejemu Načrta izvedbe Slovenije za tretje referenčno obdobje (2020 – 2024).
- Uprava SDH, d. d. je na podlagi 5. alineje drugega odstavka 11. člena Akta o ustanovitvi dne 5. 5. 2022 sprejela sklep, s katerim je ustanovitelj na predlog posloводства in nadzornega sveta družbe odločil, da se nepokrita izguba poslovnega leta 2021 v višini 5.475.844 EUR, delno pokrije s sproščanjem celotnih drugih rezerv iz dobička v višini 4.263.788 EUR, kar naj posloводство in nadzorni svet upoštevata pri sestavi in potrjevanju letnega poročila za leto 2021. Po pokrivanju izgube bo bilančna izguba na dan 31. 12. 2021 enaka 1.212.056 EUR.
- Nadzorni svet družbe je na 143. redni seji 12. 5. 2022 preveril in potrdil revidirano Letno poročilo družbe za leto 2021, sprejel Poročilo o delu nadzornega sveta za leto 2021 in zavzel pozitivno stališče k revizijskem poročilu revizijske družbe BDO Revizija d. o. o., Ljubljana za leto 2021.
- Družbi je bil z odločbo št. 60404-15/2022/3-CAA0618 z dne 13. 5. 2022 izdan nov certifikat organizacije za usposabljanje kontrolorjev zračnega prometa št. 60404-15/2022/3, ki je nadomestil prej veljavni certifikat z dne 26. 2. 2021.
- Dne 29. maja 2022 je v vojašnici Jerneja Molana na letališču v Cerkljah ob Krki potekal Dan odprtih vrat. V okviru prireditve, na kateri je Slovenska vojska obiskovalcem statično in dinamično predstavila svojo opremo, tehniko, vozila ter letala in helikopterje, so sodelovali tudi predstavniki družbe.
- 30. maja 2022 je uprava SDH, d. d., na podlagi gradiva družbe v vlogi edinega ustanovitelja družbe v okviru redne letne skupščine sprejela sklepe ustanovitelja o seznanitvi z revidiranim Letnim poročilom družbe za leto 2021, ki ga je potrdil nadzorni svet družbe na 143. redni seji, ter se seznanila s Poročilom o delu nadzornega sveta za leto 2021 in Poročilom o preveritvi ter potrditvi revidiranega letnega poročila za leto 2021. Ustanovitelj se je seznanil tudi s prejemki direktorja in članov nadzornega sveta v letu 2021 ter direktorju in nadzornemu svetu družbe za poslovno leto 2021 podelil razrešnico.
- Operativne službe družbe so sodelovale pri mednarodni vojaški vaji ADRIATIC STRIKE 2022, ki je potekala na različnih lokacijah v zračnem prostoru Republike Slovenije med 30. majem in 3. junijem 2022.

## Junij

- 14. junija 2022 se je direktor družbe udeležil 42. sestanka odbora direktorjev izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa FAB CE (FAB CE CEOC), ki je potekal v Budimpešti. Direktor družbe je prevzel predsedovanje FAB CE CEOC.
- Vodstvo družbe se je udeležilo vsakoletnega svetovnega kongresa ATM (World ATM Congress), ki je potekal med 21. in 23. junijem 2022 v Madridu. Na kongresu se srečajo predstavniki izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, ATM-strokovnjaki, predstavniki strokovnih združenj in drugih mednarodnih organizacij na področju letalstva ter predstavniki vodilnih ponudnikov tehnologije. Predstavniki družbe se omenjenega kongresa udeležujejo s ciljem identifikacije smeri prihodnjega razvoja dejavnosti izvajanja storitev ATM/ANS in ohranjanja stikov z industrijskimi partnerji.
- Predstavniki družbe in Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije so 22. in 23. junija 2022 sodelovali na rednem junijskem zasedanju Razširjenega odbora za pristojbine na zračnih poteh (Enlarged Committee for Route Charges) organizacije Eurocontrol. Na zasedanju so bile v postopku posvetovanja s predstavniki uporabnikov storitev navigacijskih služb zračnega prometa obravnavane

dejanske stroškovne baze za preteklo leto in preliminarne stroškovne baze in cene enote storitev na rutah za leto 2023 in preostanek tretjega referenčnega obdobja (RP3).

- Direktor družbe se je udeležil 57. zasedanja »Provisional Council« Eurocontrol, ki je potekal 29. junija 2022 v Bruslju.
- V juniju je družba sprejela posodobljeno Varnostno politiko organizacije za usposabljanje Kontrole zračnega prometa Slovenije, d. o. o.

### Julij

- Družba je na podlagi prejetih vsebinskih pripomb vseh relevantnih organov v medresorskem usklajevanju glede predloga Kolektivne pogodbe za dejavnost vodenja in kontrole zračnega prometa, ki jih je prejelo Ministrstvo za infrastrukturo in družbi posredovalo v mesecu juliju, do konca meseca z reprezentativnimi sindikati izvedla dodatna pogajanja glede vsebine posameznih členov kolektivne pogodbe.
- Med 16. in 24. julijem 2022 je na letališču Ptuj potekalo »31. Državno prvenstvo Slovenije v jadralnem letenju 2022«. Letalsko tekmovanje se je izvajalo v zračnem prostoru G in E ter v začasno rezerviranem območju (TRA), ki ga je s sklepom z dne 8. 7. 2022 ustanovilo Ministrstvo za infrastrukturo. Različne strokovne službe družbe so sodelovale pri pripravi in izvedbi prireditve.
- 21. julija 2022 je za zagotavljanje okolišev in objektov ter zagotavljanja varnosti ljudi in premoženja in zagotavljanja varnosti v letalstvu, minister za infrastrukturo, na predlog Uprave Republike Slovenije za zaščito in reševanje, sprejel sklep o omejitvi letenja v zračnem prostoru zaradi aktivnosti gašenja požara v naravnem okolju na Krasu. Z navedenim sklepom je bilo opredeljeno območje prepovedanega letenja v zračnem prostoru Republike Slovenije od 22. 7. 2022 do zaključka aktivnosti gašenja požara v naravnem okolju. Posledično je družba z dnem 22. 7. 2022 začasno ukinila uporabo odletnih procedur in zračne poti preko točke BARPI in RIFEN. Omejitve so bile ukinjene 31. 7. 2022 zvečer po umiritvi razmer.
- V mesecu juliju 2022 so bili doseženi novi rekordi po številu operacij: dnevni s 1.569 operacijami (9. 7. 2022), tedenski z 9.963 operacijami (4. 7. – 10. 7. 2022) ter mesečni s 43.043 operacijami (1. 7. – 31. 7. 2022).

### Avgust

- Skupščina FABCE, d. o. o., je na 19. korespondenčni seji 3. avgusta potrdila Letno poročilo FABCE, d. o. o., za leto 2021 in v Nadzorni svet FABCE, d. o. o., ponovno imenovala Vilmosa Somosija za triletno mandatno dobo.
- 4. avgusta 2022 je družba Ministrstvu za infrastrukturo v predhodno soglasje Vlade Republike Slovenije posredovala nov, s sindikati usklajen, predlog Kolektivne pogodbe za dejavnost vodenja in kontrole zračnega prometa s spremno obrazložitvijo sprememb besedila omenjene kolektivne pogodbe.
- Družba je 5. avgusta 2022 organizirala predstavitev in posvet glede predloga implementacije PBN procedur na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana, ki je bil namenjen vsem uporabnikom zračnega prostora in ostalim deležnikom v letalstvu kot tudi predstavnikom pristojnih državnih organov, zlasti Ministrstva za obrambo in Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije, in predstavnikom lokalnih skupnosti.
- Z 11. avgustom 2022 je družba, po uspešno opravljeni tranziciji v EAD SDD, pričela samostojno urejati zrakoplovne podatke v formatu AIXM 5.1 ter si podatke avtomatično izmenjevati z Eurocontrolom po principu B2B.

### September

- Družba je pripravila osnutek Letnega poslovnega načrta za leto 2023 in osnutek revidiranega Poslovnega načrta 2020 - 2025, ki ju je nadzorni svet družbe obravnaval na 144. redni seji dne 6. 9. 2022. Osnutka poslovnih načrtov sta bila z ostalimi gradivi v skladu z operativnimi navodili ter Priporočili in pričakovanji Slovenskega državnega holdinga posredovana SDH, d. d.
- 15. in 16. septembra 2022 so se predstavniki družbe udeležili »2. CAA (Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije) konference o letalski varnosti« v Kranjski Gori.
- Med 16. in 23. septembrom 2022 se je v Murski soboti odvijalo »24. Svetovno prvenstvo v letenju s toplozračnimi baloni 2022« z udeleženci iz 32 držav. Strokovnjaki različnih služb znotraj družbe so nudili svoje storitve tako v času priprav na prireditev kot v času njene izvedbe. Tudi v tem primeru je Ministrstvo za infrastrukturo izdalo sklep o ustanovitvi začasno rezerviranih območij.
- Med 27. in 29. septembrom 2022 je na sedežu družbe v organizaciji Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije v sodelovanju z organizacijo Eurocontrol potekala delavnica na temo kibernetске varnosti (ATM Cyber Security Information Session), na kateri so sodelovali predstavniki družbe.
- Ministrstvo za infrastrukturo je na predlog Aerodroma Portorož, d. o. o, za spremembo obratovalnega časa Letališča Portorož za mesec oktober 2022 in sicer, da bi letališče obratovalo med 10:00 in 18:00

uro (lokalni časi), 8. septembra 2022 sklicalo posvet zainteresiranih strani zaradi usklajevanja obratovalnega časa omenjenega letališča, na katerem so sodelovali tudi predstavniki družbe. Na posvetu je bilo dogovorjeno, da se predlagani obratovalni čas uporablja tudi v mesecu septembru 2022.

- Predstavniki družbe so se udeležili sestanka FAB CE »Airspace task force« z Network Managerjem (Eurocontrol) na temo širitve območja SECSI FRA oziroma možnosti razširitve tega območja z vključitvijo zračnega prostora Italije (FRA IT), ki je potekal 29. in 30. septembra 2022 v Bruslju.
- Družba je s hrvaškim izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa, Croatia Control, Ltd., sklenila sporazum (Letter of Agreement) med AIS Hrvaške in AIS Slovenije, katerega namen je zagotavljanje koordiniranih aktivnosti na področju objave letalskih informacij v AIP in razmejitve odgovornosti med izvajalcema pri vnosu podatkov v Eurocontrolovo bazo podatkov, EAD SDD/SDO.

### Oktober

- Družba je pripravila predlog Letnega poslovnega načrta za leto 2023 in Poslovnega načrta 2020 - 2025, ki ju je nadzorni svet družbe obravnaval in sprejel na 146. redni seji dne 11. 10. 2022. Poslovna načrta je družba skladno z 8. členom Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa posredovala v odobritev Ministrstvu za infrastrukturo in v seznanitev SDH, d. d.
- Uprava SDH, d. d. je kot ustanovitelj družbe sprejela sklep z dne 13. 10. 2022, s katerim so bili s tem dnem odpoklicani trije člani nadzornega sveta družbe, mag. Dušan Hočevar, Rok Prešern in Borut Lackovič Žumer in za štiriletno mandatno dobo z dnem 14. 10. 2022 imenovani novi člani nadzornega sveta, Peter Grašek, dr. Marko Hočevar in Srečko Janša.
- 19. oktobra 2022 je direktor na sedežu družbe gostil sestanek odbora direktorjev izvajalcev navigacijskih služb FAB CE (FAB CE CEOC).
- Družba je v mesecu oktobru sodelovala z delovno skupino Ministrstva za infrastrukturo pri izvedbi nadzora nad določitvijo stroškovne baze za storitve navigacijskih služb zračnega prometa na terminalih za leto 2021. Iz poročila delovne skupine o izvedenem nadzoru, ki je bilo sprejeto 10. 11. 2022, izhaja, da ni bilo ugotovljenih kršitev oziroma pomanjkljivosti.

### November

- Družba je začela z začetnim usposabljanjem novih kandidatov za kontrolorje zračnega prometa v okviru izvajanja 2. faze zagotavljanja storitev služb zračnega prometa po novi Pogodbi o ureditvi medsebojnih razmerij glede opravljanja navigacijskih služb zračnega prometa na letališču Cerklje, Cerklje ob Krki, za splošni zračni promet in operativni zračni promet.
- Družba je v sodelovanju z Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije 10. in 11. novembra 2022 gostila obisk predstavnikov Evropske agencije za varnost v letalstvu (EASA), ki je po pooblastilu Evropske komisije v okviru obiska ocenjevala zrelost in napredek implementacije funkcij in podfunkcij ATM po Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2021/116 z dne 1. februarja 2021 o vzpostavitvi prvega skupnega projekta za podporo izvajanju osrednjega načrta za upravljanje zračnega prometa v Evropi iz Uredbe (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta ter spremembi Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 409/2013 in razveljavitvi Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 716/2014 (UL L št. 36, z dne 2. 2. 2021, str. 10) (v nadaljevanju: Izvedbena uredba 2021/116/EU).
- Predstavniki družbe in Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije so se udeležili rednega novembrskega zasedanja Razširjenega odbora za pristojbine na zračnih poteh (Enlarged Committee for Route Charges), ki je potekalo 21. in 22. novembra 2022 na sedežu Eurocontrol v Bruslju. 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 2023. Cene na enoto storitev na rutah za leto 2023 je 24. 11. 2022 potrdila Razširjena komisija Eurocontrol (Enlarged Commission).
- 29. 11. 2022 je na sedežu družbe potekal FAB CE »Social Dialogue Forum« (forum socialnega dialoga), ki so se ga udeležili predstavniki reprezentativnih sindikatov vseh izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa FAB CE (ANS CZ, Austrocontrol, BHANSA, Croatia Control, Hungaro Control, LPS in družbe) in projektni vodja/direktor FABCE, d. o. o. Forumu je predsedoval direktor družbe. Udeleženci so se seznanili s poročilom projektne vodje FAB CE (FAB CE programme report), dejanskim stanjem prometa (po pandemiji COVID-19 in vplivom konflikta v Ukrajini na promet) v državah članicah FAB CE ter s kratkoročnimi in dolgoročnimi napovedmi prometa v regiji FAB CE. Razpravljali so tudi o naslednjem referenčnem obdobju spremljanja vseevropskih ciljev uspešnosti (RP4) in o aktivnostih na FAB CE ter inter - FAB ravni v zvezi z RP4.
- Nadzorni svet družbe je na svoji 148. redni seji dne 9. novembra 2022 za zunanjo članico revizijske komisije nadzornega sveta, neodvisno strokovnjakinjo, ponovno imenoval Urško Kiš, in sicer za mandatno obdobje štirih let s pričetkom mandata z dnem 7. 12. 2022.



**December**

- Na podlagi Pogodbe o ureditvi medsebojnih razmerij glede opravljanja navigacijskih služb zračnega prometa na letališču Cerklje, Cerklje ob Krki, za splošni zračni promet in operativni zračni promet je bil 1. 12. 2022 med 15. Polkom vojaškega letalstva Slovenske vojske kot obratovalcem Letališča Cerklje ob Krki in družbo (Sektorjem letalskih telekomunikacij) podpisan Tehnični dogovor o izvajanju tehnične zagotovitve operativnosti naprav in sistemov na Letališču Cerklje ob Krki, katerega namen je razmejitev odgovornosti med družbo in obratovalcem letališča ter določitev načina in opredelitve postopkov za nemoteno izvajanje rednih in izrednih tehničnih pregledov na napravah in sistemih.
- Na podlagi 12. člena Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa, v skladu z Izvedbeno uredbo 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) (v nadaljevanju: Uredba o izvajanju izvedbene uredbe (EU)) je minister za infrastrukturo dne 5. 12. 2022 sprejel sklep o odobritvi stroškovne osnove (baze) in cene na enoto storitve na rutah za leto 2023 v višini 65,23 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 pristojbini za storitve navigacijskih služb zračnega prometa na terminalih (Uradni list RS, št. 121/21 in 110/22) (v nadaljevanju: Uredba o pristojbini na terminalih) je minister za infrastrukturo 5. 12. 2022 odobril tudi skupno stroškovno bazo za Republiko Slovenijo za oblikovanje pristojbin za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih za leto 2023 in ceno za enoto storitve v višini 273,76 EUR.
- 5. decembra 2022 je družba podpisala sporazum o sodelovanju z izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa Bosne in Hercegovine, BHANSA. Sporazum ureja področja sodelovanja, predvsem uporabo, vzdrževanje in razvoj sistema za obdelavo podatkov (FDPS), širitev sodelovanja na področju SMS, optimizacijo zmogljivosti, zaščito in ukrepe v nepredvidljivih razmerah na področju CNS, sodelovanje z nacionalnim nadzornim organom (NSA) pri postopkih certificiranja, stalni skladnosti, izvajanju Izvedbene uredbe 2017/373/EU in sprejemanju sprememb funkcionalnega sistema, načrtovanje postopkov letenja in kartografijo ter prehod AIS na AIM in SWIM.
- Na področju služb letalskih informacij se je 9. 12. 2022 zaključila nadgradnja ADMT (Aeronautical Data Management Tool) sistema, lastne lokalne baze letalskih podatkov (AIXM 5.1 formata), s katerim je bila vzpostavljena direktna elektronska izmenjava podatkov med bazo družbe in EAD SDD Eurocontrolovo bazo letalskih podatkov.
- Direktor in nadzorni svet družbe sta sprejela dopolnjeno Politiko upravljanja Kontrole zračnega prometa Slovenije, d. o. o., ki je stopila v veljavo 19. 12. 2022. Politika vsebuje dopolnjene določbe zaveze o ugotavljanju nasprotja interesov in neodvisnosti direktorja ter dopolnjene določbe glede pogojev in meril, ki jih morajo izpolnjevati člani nadzornega sveta za opravljanje funkcije.
- Nadzorni svet družbe je na 150. redni seji dne 9. 12. 2022 sprejel novo Politiko raznolikosti in kompetenčni profil nadzornega sveta Kontrole zračnega prometa Slovenije, d. o. o., ki je objavljena na javni spletni strani družbe.
- Minister za infrastrukturo je skladno s prvim odstavkom 8. člena Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa, ob upoštevanju Izvedbene uredbe 2017/373/EU, s sklepom z dne 29. 12. 2022, odobril Poslovni načrt 2020 – 2025 in Letni poslovni načrt 2023 družbe, ki ju je skladno z Aktom o ustanovitvi javnega podjetja Kontrola zračnega prometa Slovenije, d. o. o. obravnaval in sprejel nadzorni svet družbe dne 11. 10. 2022.
- Družba je decembra 2022 sprejela nov Etični kodeks, ki je začel veljati 29. 12. 2022. Skladno s spremembo Kodeksa korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države in Priporočili in pričakovanji Slovenskega državnega holdinga, nov Etični kodeks natančneje ureja odgovoren odnos ter korekten in spoštljiv socialni dialog vodstva družbe s predstavniki zaposlenih v svetu delavcev in v reprezentativnih sindikatih ter prizadevanje družbe za izboljšanje pogojev dela zaposlenih. Etični kodeks na novo določa tudi način komunikacije zaposlenih in njihovo vedenje na sestankih.
- Družba je s Svetom delavcev sklenila Dodatek št. 4 k Pogodbi o oblikovanju pokojninskega načrta, na podlagi katerega je delodajalec v korist zaposlenih glede na izboljšanje poslovanja družbe vplačal premije za prostovoljno kolektivno dodatno pokojninsko zavarovanje za nazaj, in sicer za določeno obdobje začasnega prenehanja izplačevanja premij, to je od 1. 1. 2022, kot je bilo dogovorjeno že z Dodatkom št. 3 k navedeni pogodbi.
- Družba je skladno z državnim načrtom za implementacijo PBN procedur na slovenskih letališčih (Performance Based Navigation Transition Plan Slovenia) konec meseca decembra 2022 v potrditev Javni agenciji za civilno letalstvo Republike Slovenije posredovala dokumentacijo za implementacijo omenjenih procedur na letališču Jožeta Pučnika Ljubljana. V skladu z državnim načrtom je začetek uporabe in veljavnosti PBN procedur za letališče Jožeta Pučnika Ljubljana določen 25. 6. 2023.

## KLJUČNI DOGODKI PO DATUMU IZKAZA FINANČNEGA POLOŽAJA

### Januar

- Družba je 12. januarja 2023 brez neskladij uspešno prestala zunanjo certifikacijsko presojo sistema vodenja po mednarodnem standardu ISO 9001:2015, na podlagi katere je ohranila veljavnost certifikata sistema vodenja kakovosti (SI009178, veljaven do 18. 1. 2025). Zunanjo presojo je izvedla akreditacijska hiša Bureau Veritas, d. o. o., Ljubljana.
- SDH, d. d., je na predlog nadzornega sveta družbe dne 24. januarja 2023 v vlogi ustanovitelja in edinega družbenika družbe za direktorja družbe imenoval Roka Marolta, in sicer za mandatno obdobje petih let, s pričetkom mandata z dnem 23. 3. 2023.
- V januarju 2023 se je zaključilo osnovno usposabljanje kontrolorjev zračnega prometa – začetnikov za 13 kandidatov za pridobitev ustreznih dovoljenj za delo. Družba je omenjene kandidate zaposlila v začetku novembra 2022, od tega šest (6) kandidatov za potrebe Službe območne kontrole zračnega prometa Ljubljana in enega (1) kandidata za potrebe Službe letališke kontrole zračnega prometa Brnik ter šest (6) za potrebe Službe letališke kontrole zračnega prometa Cerklje ob Krki za potrebe zagotavljanja navigacijskih služb zračnega prometa na letališču Cerklje ob Krki na podlagi pogodbe, sklenjene z Ministrstvom za obrambo.
- Družba je s Svetom delavcev sklenila Dodatek št. 5 k pogodbi o oblikovanju pokojninskega načrta, v skladu s katerim sta se delodajalec in Svet delavcev dogovorila, da bo delodajalec premije za prostovoljno kolektivno dodatno pokojninsko zavarovanje za leto 2023 upravičenim zaposlenim vplačal za nazaj konec leta 2023. V primeru upokojitve zaposlenega tekom leta 2023 pa bo premije za prostovoljno kolektivno dodatno pokojninsko zavarovanje za obdobje od 1. 1. 2023 do dne upokojitve, vplačal za nazaj v enkratnem znesku, najkasneje do dne upokojitve upravičenca.

### Februar

- Družba je skladno s predlogom Revizijske komisije nadzornega sveta februarja 2023 sprejela nov Pravilnik o sistemu notranjega opozarjanja na nepravilnosti in nezakornosti v družbi, ki je začel veljati 1. 3. 2023. Nov pravilnik ureja postopek obravnave prijav, iz katerih izhajajo kršitve direktorja družbe in članov nadzornega sveta družbe.
- Direktor družbe se je udeležil sestanka CANSO EC3 (odbor direktorjev izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa Evrope) v Bruslju. EC3 se je prvič srečal z novim generalnim direktorjem organizacije Eurocontrol, g. Raúlom Medino. Na srečanju so razpravljali o ključnih vprašanjih, s katerimi se sooča industrija upravljanja zračnega prometa (ATM) v pomembnem času, ko se raven prometa vrača na raven pred COVID-19.

### Marec

- Agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije je izdala odločbe za PBN Ljubljana, ki se bodo implementirale na AIRAC datum 15. 6. 2023.
- Skupščina FABCE, d. o. o., je na 20. korespondenčni seji 3. marca 2023, potrdila Letni načrt 2023 – 2024 družbe FABCE, d. o. o.
- 23. marca 2023 je vodenje družbe za mandatno obdobje petih let kot novi direktor prevzel Rok Marolt.

## 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 2019/317/EU, Uredbo o izvajanju izvedbene uredbe 2019/317/EU, Izvedbeno uredbo 2020/1627/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 pristojbini na terminalnih, 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 2022 je bila izračunana cena na enoto storitve na zračnih poteh za Republiko Slovenijo v višini 61,11 EUR, medtem ko je ta v letu 2021 znašala 47,89 EUR. Cena enote storitve za storitve navigacijskih služb zračnega prometa na terminalnih na vseh treh mednarodnih letališčih pa je za leto 2022 znašala 277,14 EUR. V letu 2021 je cena za enoto storitve na terminalnih od 1. 1. do 31. 1. 2021 znašala 255,79 EUR ter od 1. 2. do 31. 12. 2021 207,66 EUR.

**Tabela 1: Analiza finančnega položaja**

v EUR	2022	2021	2020	2019	Indeks 2022/2021	Indeks 2022/2019
Poslovni prihodki	41.375.190	24.224.705	17.551.192	42.723.051	171	97
EBIT	3.182.043	-7.064.905	-14.329.398	5.492.948	\	58
EBITDA	6.702.263	-3.524.145	-10.346.793	9.743.440	\	69
Čisti dobiček	2.768.051	-7.240.633	-14.395.672	4.585.114	\	60
Nekratkoročna sredstva	22.757.972	23.851.217	25.615.757	27.345.080	95	83
Kratkoročna sredstva	9.342.395	5.804.741	6.714.636	10.610.872	161	88
Kapital	8.276.083	4.940.951	12.043.497	24.736.997	167	33
Nekratkoročne obveznosti	12.068.719	9.379.155	5.851.699	2.714.496	129	445
Kratkoročne obveznosti	9.383.004	12.625.297	11.687.704	7.972.333	74	118
Kazalniki	2022	2021	2020	2019	Indeks 2022/2021	Indeks 2022/2019
EBIT marža	7,69 %	-29,16 %	-81,64 %	12,86 %	\	60
EBITDA marža	16,20 %	-14,55 %	-58,95 %	22,81 %	\	71
Donosnost kapitala (ROE)	41,89 %	-85,26 %	-78,28 %	19,66 %	\	213
Donosnost sredstev (ROA)	8,96 %	-23,36 %	-40,96 %	12,64 %	\	71
Finančni vzvod	3,88	6,00	2,68	1,53	65	254
Število zaposlenih	2022	2021	2020	2019	Indeks 2022/2021	Indeks 2022/2019
Konec leta	233	217	225	228	107	102

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 v prvi polovici leta 2022 zaznamoval negativni vpliv pandemije COVID-19, ki je v prvih mesecih leta z različico Omichron vplivala na počasno okrevanje letalskega prometa, kar se je odrazilo tudi na obsegu letalskega prometa v preletu slovenskega zračnem prostoru, ki se je začel postopno krepiti v spomladanskih mesecih in v fazi preleta, ki predstavlja glavni vir prihodkov od prodaje družbe, po številu enot storitve na letni ravni dosegel 94,9 % prometa iz leta 2019. Kot že predhodno omenjeno je bila rast števila servisnih enot v fazi prileta in odleta (terminala) na slovenska mednarodna letališča bistveno nižja in je bila v primerjavi z letom 2019 nižja za 38,1 %.

Družba je poslovno leto zaključila s pozitivnim poslovnim izidom. Po letu 2019, ki je bilo za družbo najuspešnejše poslovno leto, je družba v letu 2022 ustvarila za 71 odstotkov višje prihodke kot v letu 2021 in le tri odstotke nižje prihodke kot v letu 2019. Družba je v letu 2022 ustvarila 41.375.190 EUR poslovnih prihodkov, od tega so znašali prihodki od prodaje 40.774.238 EUR. Družba je ustvarila prihodke iz naslova pristojbin na zračnih poteh v višini 36.091.874 EUR, kar je za 105 odstotkov več kot v letu 2021 in za tri odstotke manj, kot jih je ustvarila v letu 2019. Iz naslova terminalnih pristojbin je v letu 2022 ustvarila 2.996.550 EUR oz. za 76 odstotkov več kot v letu 2021 in za 11 odstotkov manj kot v letu 2019. Drugi prihodki od prodaje so v letu 2022 znašali 1.685.814 EUR in so bili za štiri odstotke nižji kot v letu 2021 ter za 27 odstotkov višji kot leta 2019. V okviru prihodkov od prodaje predstavljajo prihodki iz naslova pristojbin na zračnih poteh dobrih 88 odstotkov, prihodki iz naslova terminalnih pristojbin dobrih sedem odstotkov in drugi prihodki od prodaje štiri odstotke. Delež prodaje na domačem trgu je znašal slabe tri odstotke, na tujem trgu (pretežno EU) pa dobrih 97 odstotkov. Drugi poslovni prihodki so znašali 600.952 EUR, od tega predvsem prihodki iz naslova nadomestil plač v breme ZZS v višini 394.502 EUR in drugi prihodki povezani s poslovnimi učinki v višini 156.995 EUR.

Družba je v letu 2022 redno poravnavala svoje obveznosti, tako do dobaviteljev kot do zaposlenih in državnih institucij, ter na dan 31. 12. 2022 ni imela neporavnanih zapadlih obveznosti.

Družba je v letu 2022 poslovala bolje kot pretekli dve leti, kar se odraža v bistveno višjem poslovnem izidu iz poslovanja (EBIT), višjem poslovnem izidu iz poslovanja pred deprecijacijo in amortizacijo (EBITDA), pozitivnem čistem poslovnem izidu in boljših kazalnikih.

Pri analizi poslovanja družbe v letu 2022 je treba upoštevati, da je bilo poslovanje družbe v navedenem letu nad načrtovanim prometom, kar se pozitivno odraža v boljšem poslovanju od načrtovanega, negativni učinek uspešnega poslovanja pa se bo skozi izračun cene zaradi usklajevalnega mehanizma odrazil v poslovanju družbe v letu 2024.

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, 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).

## 2.1 KAZALNIKI USPEŠNOSTI

Skladno z Izvedbeno uredbo 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 2022 pokriva tretje 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 2019/317/EU je Republika Slovenija leta 2019 pripravila Osnutek Načrta izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za tretje poročevalsko obdobje ter ga na podlagi člena 12 Izvedbene uredbe 2019/317/EU predložila Evropski komisiji.

Zaradi pojava COVID-19 in s tem povezanega padca letalskega prometa v letu 2020 in 2021 je Evropska komisija v letu 2020 sprejela Izvedbeno uredbo 2020/1627/EU, s katero je vzpostavila začasno spremenjeni pravni okvir za tretje referenčno obdobje, ki upošteva izredne razmere v letalskem sektorju in s tem sprejela začasne ukrepe zaradi teh razmer kot posledice pandemije COVID-19. Skladno z omenjeno uredbo je Evropska komisija 2. junija 2021 sprejela Izvedbeni sklep 2021/891/EU, države članice pa so morale do 17. novembra 2021 Evropski komisiji v oceno predložiti nove Načrte izvedbe (Performance Plan) za preostanek tretjega referenčnega obdobja. Republika Slovenija je skladno s tem predložila Evropski komisiji nov predlog Načrta izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo (2021), ki je bil s strani Evropske komisije ocenjen kot skladen z novimi vseevropskimi cilji uspešnosti za referenčno obdobje (RP3) med letoma 2020 in 2024.

Načrt izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo določa 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.

Zavezujoči cilji in kazalniki uspešnosti na ključnih področjih spremljanja uspešnosti, kot so bili določeni skladno z Načrtom izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo, so opredeljeni tako, da se:

- na področju zmožljivosti 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 – EoS);
- 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 zmožljivosti referenčne ciljne vrednosti zamud določi organizacija Eurocontrol. Za Republiko Slovenijo je bila ciljna vrednost zamude za leto 2022 določena kot 0,09 minute na let. Določene ciljne vrednosti zamud za referenčno obdobje 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo so bile, vključno s ciljem za leto 2022, skladne z vseevropskimi cilji oziroma bistveno boljše od vseevropskega cilja. Dejanska vrednost tega kazalnika za leto 2022 za Republiko Slovenijo je znašala 0,0 minute na let ter je bila boljša od ciljne vrednosti kazalnika.

Izvedbena uredba 2019/317/EU določa trend gibanja povprečne cene na enoto storitve v Evropi. Načrt izvedbe 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo določa za leto 2022 znižanje povprečne realne cene enote za preletne navigacijske službe zračnega prometa na osnovi leta 2014 v tretjem referenčnem obdobju (RP3, 2020 – 2024) za 7,4 % letno, kar glede na ceno leta 2019 pomeni zvišanje cene v 2022 za 14,6 % letno. Družba in z njo Republika Slovenija sta v sprejetem načrtu izvedbe tako 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 2022 nominalno znašala 61,11 EUR.

Ciljna vrednost na področju okolja se za tretje referenčno obdobje določa na ravni držav in je bila za leto 2022 za Republiko Slovenijo definirana v vrednosti 1,55 %. To pomeni, da so dejansko uporabljene zračne poti letal v Republiki Sloveniji lahko le 1,55 % 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 v letu 2022 ni bil izpolnjen, saj je bila dosežena vrednost 1,72 %, vendar je razlog na strani uporabnikov storitev in sicer njihova izbira zračnih poti v načrtu leta. Družba je uporabnikom storitev zagotovila najkrajšo možno pot za prelet Republike Slovenije z implementacijo Free Route Airspace-a, vendar pa se uporabniki sami odločijo, ali najkrajše možne poti koristijo oziroma jih načrtujejo, pri čemer so razlogi za neizbiro najkrajše poti različni (vreme, veter, višina cene na enoto storitve (unit rate), izogibanje zamud (slot-ov), itd.).

Edini ključni kazalnik uspešnosti za varnost (Safety KPI) na mednarodnem nivoju, katerega doseganje ustreznih vrednosti predpisuje in meri EASA ter za katerega leto 2022 predstavlja tretje leto referenčnega

obdobja, je učinkovitost upravljanja varnosti (EoSM – Effectiveness of Safety Management). V letu 2022 se je ustreznost kazalnika EoSM znova merila, kot v letu 2021, s spremenjeno metodologijo, ki se vsebinsko približuje in usklajuje s skupno definirano, splošno uporabljano metodologijo, »Standard of Excellence« (SoE) organizacij Eurocontrol in CANSO. Nadzor Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije potrjuje, da je družba v letu 2022 dosegala predvidene nivoje zrelosti za posamezna področja ocenjevanja.

### 3 IZVAJANJE NAVIGACIJSKIH SLUŽB ZRAČNEGA PROMETA V LETU 2022

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 pogodбами, 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. 37290-2/2021/23 – tretja izdaja z dne 21. 4. 2022, 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) ter oblikovanja postopkov letenja (FDP) za potrebe vodenja in kontrole zračnega prometa.

Na podlagi pridobljenega certifikata organizacije za usposabljanje kontrolorjev zračnega prometa št. 60404-15/2022/3 z dne 13. 5. 2022, 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.

Družba je v letu 2022 izvajala vse aktivnosti ter načrtovane investicije in projekte skladno s strateškimi in letnimi cilji, kot so bili opredeljeni v Letnem poslovnem načrtu za leto 2022:

1. varnost v zračnem prometu;
2. prepustnost zračnega prostora;
3. sprejem, obdelava in objava letalskih informacij v skladu z zahtevami Izvedbene uredbe 2017/373/EU in Izvedbene uredbe 2020/469/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, vključujoč, v kolikor bodo razmere pandemije tako narekemale, sprotno vzpostavljane skladnosti na, zaradi razmer, spreminjane zahteve ali novo definirane zahteve;
8. doseganje ciljev uspešnosti Načrta izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo na področjih varnosti, zmogljivosti, okolja in stroškovne učinkovitosti.

#### 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 2022 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. V nadaljevanju so predstavljene pomembnejše aktivnosti sektorja in dogodki v letu 2022.

##### Kapaciteta

- S potrebnimi kadri je bila zagotovljena ustrezna odprtost sektorjev glede na promet, ki je bil na letni ravni v sektorju Dolsko večji za 0,75 % glede na leto 2019 (v letu 2021 je bil nižji za 37,74 %). V letu 2022 je bilo ustvarjeno 156 minut zamud v zračnem prometu zaradi vremenskih pogojev.

##### Procedure

- V letu 2022 so bili sprotno posodabljeni operativni dokumenti, 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. Prava potrditev uspešne združitve je prišla z uspešno zaključeno poletno sezono 2022.
- Naslednji korak k širitvi SECSI FRA območja se je pričel v prvi polovici leta, ko so stekli prvi usklajevalni in koordinacijski sestanki z italijanskim izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa ENAV. Italija naj bi konec leta 2023 postala deveta država, ki bo del tako imenovanega SECSI FRA področja.
- 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;
  - razmere in prilagajanje novim prometnim tokovom, ki jih je povzročil vojaški konflikt v Ukrajini;
  - trende prometnih tokov vojaških zrakoplovov, ki nudijo podporo Ukrajini;
  - 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 vojnim območjem na področju Ukrajine ter drugimi kriznimi območji Bližnjega vzhoda se je spremljalo:
  - podatke o obsegu oziroma spremembi prometnih tokov zaradi zapiranja oz. prepovedi letalskih povezav z Rusijo in Ukrajino ter 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 sprotne koordinacija in sodelovanje pri analizi sezone 2022, s poudarkom na okoliščinah, ki so bile povezane z vojaškim posegom Rusije v Ukrajini, epidemiološko sliko in nevihtnim vremenom ter posledičnimi odkloni glavnih prometnih tokov v regiji.
- Zaradi nepredvidenih okoliščin pri potrjevanju procedur je bila potrebna prilagoditev državnega načrta za implementacijo PBN procedur.
- Nadaljevala se je priprava implementacije PBN procedur za letališče Portorož (LJPZ).
- Izvedla se je dodatna implementacija instrumentnih procedur za letališče Cerklje ob Krki (LJCE).
- 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 bilo izvedeno dokončno usklajevanje s hrvaškim izvajalcem Croatia Control Ltd. ter šolanje operativnega osebja za implementacijo portala AMC.

### Tehnične izboljšave

- V letu 2022 so bile izvedene nadgradnje in popravki operativne programske opreme, ki so omogočile varno in zanesljivo vodenje zračnega prometa.
- Implementirane so bile tehnične izboljšave in odprave napak FDPS sistema. V teku je projekt spremembe arhitekture FDPS – začenja se prehod na delovanje kot servis.
- Sistem RDD je bil nadgrajen z manjšimi popravki, ki pripomorejo k bolj intuitivni, hitrejši uporabi in predvsem boljši situacijski zaznavi uporabnika.
- Novi stolpni monitorji za letališke kontrole zračnega prometa Cerklje, Maribor in Portorož so bili dobro sprejeti, v letu 2023 je načrtovana identična nadgradnja še za LKZP Brnik.
- Po dobri izkušnji z elektronskim obrazcem za javljanje napak (»Problem report«) je bil uveden tudi obrazec za javljanje sektorske obremenitve (»Sector load report«).
- Lani opravljena prekonfiguracija sistema STCA se je izkazala kot dobra, saj je število nepotrebnih alarmov minimalno. Opravljeno vzorčenje nepotrebnih alarmov je bilo posredovano podjetju Comsoft v analizo.
- V teku je projekt implementacije novega STCA, opravljen je bil tako FAT kot SAT, trenutno deluje na »offline« sistemu.
- 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 načrtovana večja nadgradnja strojnega dela simulatorja, ki bo omogočal novo generacijo grafičnega prikaza. V ta namen je bilo nabavljenih sedem novih računalnikov z zmogljivo grafiko, posodobitev je planirana za konec meseca januarja 2023.

SZP je redno posodabljal dokumentacijo za delo.

Podrobna analiza s podatki o zračnem prometu v letu 2022 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. Čeprav je bilo tudi leto 2022, sicer v manjši meri, zaznamovano s pandemijo COVID-19, omenjeno dejstvo ni vplivalo na aktivnosti v SLT, saj je bilo potrebno, tako kot v času ukrepov zaradi pandemije, vse predpisane aktivnosti na napravah in sistemih opraviti ne glede na morebitne omejitve. Vzdrževanje sistemov in naprav (redno, kot izredno) 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 2022 opravljena usposabljanja operativnega osebja sektorja za pooblastila v dovoljenjih za delo ATSEP (tehničnega osebja za področje varnosti zračnega prometa); izobraževanja za centralizirani tehnično nadzorni center (cTNC), redna izobraževanja sodelavcev SLT pri obnovitvi že pridobljenih pooblastil, kot tudi za pridobitev določenih novih pooblastil ter izobraževanja novih sodelavcev za pridobitev osnovnih, kot tudi kvalifikacijskih pooblastil. 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, 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 radio navigacijskih 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 tvorno 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 2022 nadaljeval z aktivnim sodelovanjem pri razvoju lastnih produktov, namenjenih podpori 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.

Skladno s pogodbo o ureditvi medsebojnih razmerij glede opravljanja navigacijskih služb zračnega prometa na letališču Cerklje, Cerklje ob Krki, za splošni zračni promet in operativni zračni promet, sklenjeno z Ministrstvom za obrambo, je bil konec leta 2022 sklenjen Tehnični dogovor o izvajanju tehnične zagotovitve operativnosti naprav in sistemov na letališču Cerklje ob Krki med družbo in obratovalcem letališča Cerklje ob Krki (MORS, SV, 15 PVL). Tehnični dogovor ureja načine in postopke rednega in izrednega vzdrževanja naprav in sistemov; način izvajanja dogovorjenih postopkov najav vstopanja in gibanja na vojaškem območju ter način medsebojnega usklajevanja; zagotavljanje tehnične operativnosti naprav in sistemov, sprejemljiv nivo zagotavljanja odgovornosti obeh strank in potrebna dejanja ob nastopu določenih okoliščin ter gibanje tehničnega osebja družbe oz. njenih podizvajalcev na vojaškem območju letališča Cerklje ob Krki. Vse

aktivnosti iz sporazuma se nemoteno izvajajo. Izvedene so bile vse potrebne aktivnosti za ohranjanje operativnosti CNS sistemov in naprav na letališču Cerklje ob Krki. Opravljena je bila inštalacija programske opreme ATIS in testni zagon. V sodelovanju s službo AIS smo preizkusili sprejemanje in obdelavo prejetih podatkov v sistemu ATIS. Opravljeno je bilo tudi redno letalsko umerjanje vseh navigacijskih sredstev za dokazovanje brezhibnosti in ohranjanje operativnosti. Na radio navigacijske objekte na letališču Cerklje ob Krki so bile v letu 2022 inštalirane redundantne in zamenjane iztrošene naprave za tehnično hlajenje.

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 2022 sta bili inštalirani naprava za rezervno napajanje in naprava za neprekinjeno napajanje ter izvedena določena dela z namenom dodatne ureditve lokacije za potrebe družbe.

Družba se je jeseni 2022 kvalitativno kvalificirala kot ponudnik in z agregatorjem moči GEN-I, d. o. o., podpisala aneks k pogodbi za fleksibilnost z namenom izvajanja prilagajanja odjema / razpršene proizvodnje električne energije, s katerim je v pripravljenost v obratovanje vključila še drugo napravo za rezervno napajanje DEA2, nameščeno v transformatorski postaji na Zg. Brniku 130n, tako da ima v pripravljenosti za terciarno regulacijo frekvence sedaj 2x 640kW (DEA1 in DEA2 za celotno razpoložljivo moč 1280kW), za kar na letni ravni pridobi dodaten zaslužek in povrnjene stroške za porabljeno gorivo. Prednost vključitve v sistem terciarne regulacije je v tem, da se redno izvaja testiranje zagona naprav za rezervno napajanje in povračilo stroškov za vzdrževanje.

V letu 2022 v okviru delokroga SLT ni bilo pomembnejših izpadov oziroma degradacij sistemov, ki bi vplivali na varnost zračnega prometa ali kapaciteto zračnega prostora.

Podatki o investicijskih projektih, ki so se v sektorju izvajali v letu 2022, so predstavljeni v poglavju 5 – Investicije.

### 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 2022 obdelala 25.499 načrtov letov (v nadaljevanju: FPL). V primerjavi z letom 2021 to pomeni 5 % povečanje. Delež oddanih FPL prek spletnega portala eARO je med vsemi obdelanimi FPL znašal 42 %, kar pomeni 2-odstotno zmanjšanje v primerjavi z letom 2021, kar je razumljivo, saj so bile aktivnosti zaradi COVID-19 ukrepov bistveno zmanjšane.

Število izdelanih PIB (Pre-Flight Information Bulletin) v letu 2022 je bilo 7.992. V primerjavi z letom 2021 se je število izdanih PIB povečalo za 30 %, kar pomeni 100 % povečanje v zadnjih dveh (2) letih.

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 2022 zabeležila 13.017 klicev, kar je 3 % povečanje v primerjavi z letom 2021. Trenutno je zabeleženih več kot 1.700 registriranih uporabnikov storitve eARO.

Družba je v letu 2022 z izbranim izvajalcem nadaljevala sodelovanje in razvoj aplikacije eARO 2.0, ki je vedno bolj prevzeta in integrirana v operativno delovanje službe, prav tako pa sprejeta med piloti.

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 so bile vključene v proces dela konec leta 2022. Skupaj je bilo v letu 2022 izdanih 4.227 sporočil NOTAM, kar pomeni 1,3-odstotno zmanjšanje v primerjavi z letom 2021. Zmanjšanje števila NOTAM je tudi posledica zahtev izvedbene

uredbe 2017/373/EU, ki je nekatere zahteve glede obvezne objave NOTAM odpravila, v nasprotju z zahtevami iz Priloge 15 k Čikaški konvenciji.

Izdelanih in distribuiranih je bilo tudi 4.888 PIB, kar je praktično enako kot v letu 2021. Izvedena je bila nadgradnja strojne opreme EAD verzija 15.

V letu 2022 so bile redno posodobljene interne aplikacije, ki se uporabljajo v procesu izdajanja NOTAM sporočil (NOTAM baza, iDnevnik).

**Tabela 2: Obdelani načrti leta (FPL) in sporočila, vezana na FPL v letu 2022**

	FPL VSI	FPL eARO	PIB	DEP	ARR	DLA	CNL	CHG	REA	VSI
JAN	1.465	672	544	211	374	102	136	51	12	3.567
FEB	1.501	675	493	222	397	125	136	29	13	3.591
MAR	2.154	924	556	425	748	195	157	68	16	5.243
APR	2.367	982	467	489	821	162	123	54	9	5.474
MAJ	2.635	1.092	556	510	891	139	187	52	119	6.181
JUN	2.998	1.201	815	734	1244	184	173	63	167	7.579
JUL	2.975	1.071	859	731	1213	171	193	70	187	7.470
AVG	2.754	1.131	852	603	1050	191	204	64	172	7.021
SEP	2.159	976	880	442	727	244	159	40	155	5.782
OKT	2.465	993	757	476	785	259	204	55	74	6.068
NOV	1.190	546	564	216	357	113	106	32	14	3.138
DEC	836	374	649	135	241	100	99	16	24	2.474
<b>SKUPAJ</b>	<b>25.499</b>	<b>10.637</b>	<b>7.992</b>	<b>5.194</b>	<b>8.848</b>	<b>1.985</b>	<b>1.877</b>	<b>594</b>	<b>962</b>	<b>63.588</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.

Mednarodne povezave do centrov AMHS na Dunaju, v Rimu ter v Harenu in Breitignyju so delovale brez prekinitev. 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 2022 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 2022 nadaljevala z aktivnostmi in izvedbo javnega razpisa za nadgradnjo obstoječega AFTN/AMHS sistema in predvideva dokončanje nadgradnje v letu 2023. Zaradi COVID-19 razmer in pomanjkanja polprevodnikov ter strojne opreme je nastala zamuda pri izvedbi projekta oz. samega razpisa, saj se proizvajalec ni hotel zavezati zahtevam glede rokov dobave, montaže in izvedbe.

V Službi zrakoplovnih publikacij (SZPUB) so se zaključile aktivnosti za neposredno izmenjavo podatkov med družbo in Eurocontrolovo bazo podatkov EAD SDD (EAD Static and Dynamic Data), kot to zahteva Izvedbena uredba 2017/373/EU. Nadgrajeni so bili procesi, postopki in delovna navodila SZPUB ter uporabniški priročniki, ki dokazujejo skladnost z omenjeno uredbo. Pridobljeno je bilo dovoljenje Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije za obratovanje nadgrajenega sistema ADMT. S tem smo postali druga država v Evropi, ki je uspešno opravila prehod na AIXM 5.1 in prvi izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa, ki uporablja programsko opremo Indra-Avitech.

Objavljenih je bilo sedem (7) AIRAC AMDT, trije (3) navadni AMDT, šest (6) AIP SUP in en (1) AIC.

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. Poleg tega pa smo sodelovali pri pripravi on-line usposabljanja za dobavitelje letalskih podatkov/informacij, ki ga je konec leta 2022 Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije objavila

na svojih spletnih straneh in služi kot dokaz, da so dobavitelji letalskih podatkov ustrezno usposobljeni, skladno z zahtevami Izvedbene uredbe 2017/373/EU.

SLI je v letu 2022 nadaljeval s posodabljanjem SLA (Service Level Agreement) za dobavo aeronavtičnih podatkov z vsemi dobavitelji podatkov v Republiki Sloveniji, skladno z zahtevami Izvedbene uredbe 2017/373/EU.

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 februarju 2022 uspešno izvedel prevzem in nadgradnjo nove programske opreme sistema ADMT, ki je bila testirana na testnem sistemu ADMT, uporabljena za tranzicijo v Eurocontrol EAD SDD in je od 9. 12. 2022 nameščena na operativnem sistemu in s tem v operativni uporabi.

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.

Osebe SLI je bilo v letu 2022 dodatno obremenjeno s pripravo učnih vsebin in osnovnega usposabljanja osebja za področje upravljanja z aeronavtičnimi podatki (UAP), kar je bilo narejeno kljub dejstvu, da je večina ljudi ob tem opravljala operativno delo v NOTAM, ARO, COM in AIP.

### 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. 2022 je imela družba 233 zaposlenih. V letu 2022 se je v družbi na novo zaposlilo 17 oseb, enemu zaposlenemu pa je prenehalo delovno razmerje, tako da se je v družbi število zaposlenih v letu 2022 v primerjavi z letom 2021 povečalo za 16.

Sprememba števila zaposlenih v letu 2022 glede na leto 2021 je posledica:

- sklenitve delovnega razmerja delavcev na delovnih mestih:
  - višji tehnolog v Službi za navigacije in letališča v Sektorju letalskih telekomunikacij,
  - višji tehnolog v Službi za komunikacije v Sektorju letalskih telekomunikacij,
  - tehnolog v Službi za komunikacije v Sektorju letalskih telekomunikacij,
  - tehnolog v Službi za nadzorne sisteme v Sektorju letalskih telekomunikacij,
  - 13 začetnikov, ki se usposabljaajo za kontrolorje zračnega prometa v Sektorju zračnega prometa in;
- prenehanja delovnega razmerja delavca na delovnem mestu:
  - svetovalec direktorja v Službi za investicije in javna naročila v Sektorju za splošne zadeve.

Struktura zaposlenih po skupinah delovnih mest v družbi na dan 31. 12. 2022 je predstavljena v Tabeli 3.

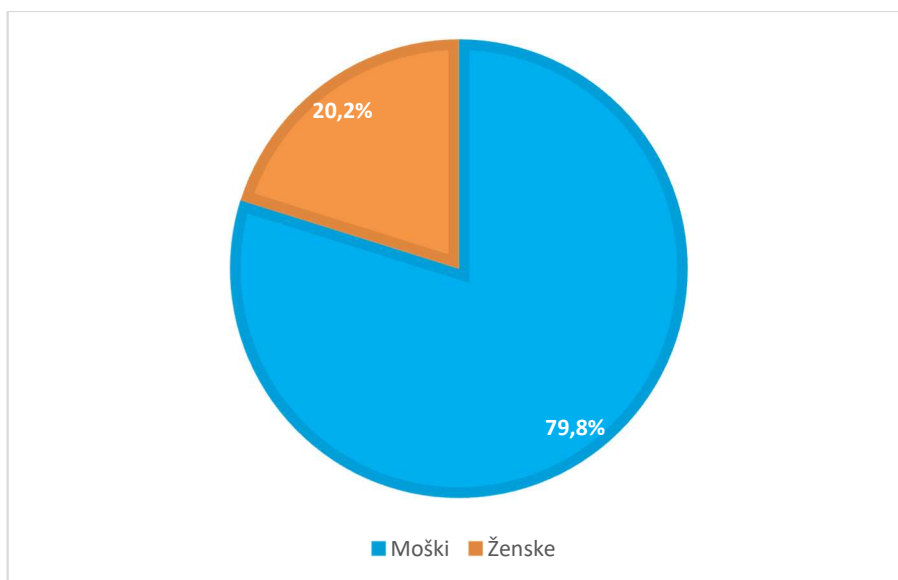
**Tabela 3: Struktura zaposlenih na dan 31. 12. 2022**

<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	110
• 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	178
Ne licencirano osebje	55
<b>Skupaj vsi zaposleni</b>	<b>233</b>

### Struktura zaposlenih po spolu

Družba je v letu 2022 zaposlovala 20,2 % žensk (47 žensk, kar je eno več kot leta 2021) in 79,8 % oziroma 186 moških, kar je za petnajst več kot leta 2021.

**Prikaz 3: Struktura zaposlenih po spolu na dan 31. 12. 2022**



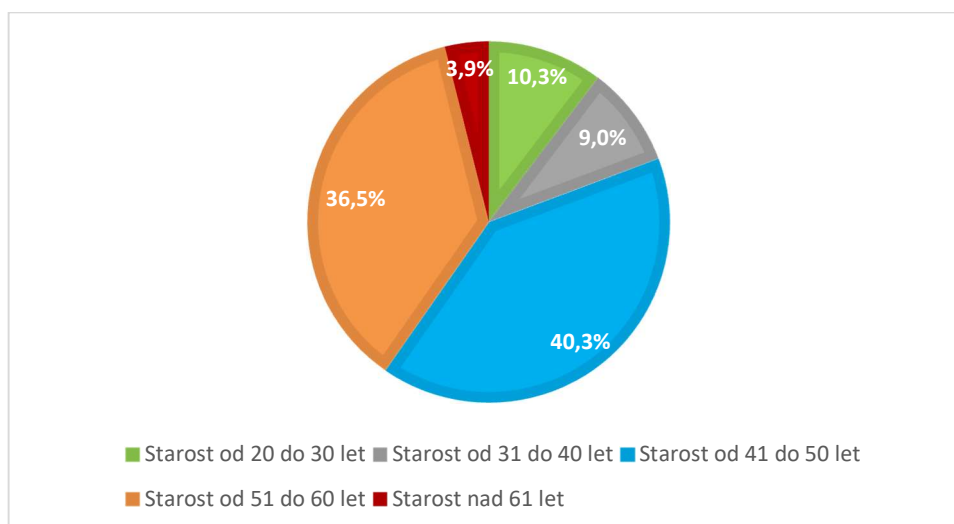
### Starostna struktura zaposlenih

Povprečna starost zaposlenih v letu 2022 je znašala 46,5 let (47 let v letu 2021). Največji delež zaposlenih je starih med 41 in 50 let. Teh je 94 oziroma 40,3 %. 45 zaposlenih oziroma 19,3 % je starih do vključno 40 let, medtem ko je 40,4 % zaposlenih oziroma 94 zaposlenih starejših od 51 let.

**Tabela 4: Starostna struktura zaposlenih**

Starost zaposlenih/Stanje na dan	31. 12. 2022
Starost zaposlenih od 20 do 30 let	24
Starost zaposlenih od 31 do 40 let	21
Starost zaposlenih od 41 do 50 let	94
Starost zaposlenih od 51 do 60 let	85
Starost zaposlenih nad 61 let	9
<b>Skupaj</b>	<b>233</b>

**Prikaz 4: Starostna struktura zaposlenih**



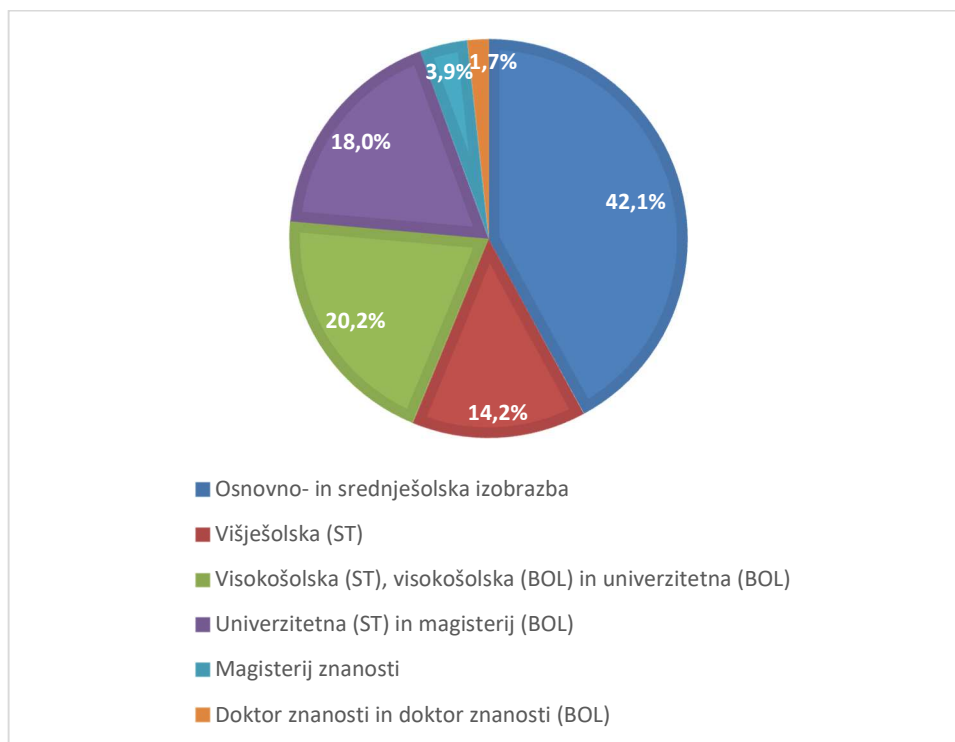
## Struktura zaposlenih glede na izobrazbo

V letu 2022 je imelo največ zaposlenih osnovno in srednješolsko izobrazbo, in sicer 42,1 %. Visokošolsko (ST), visokošolsko (BOL) in univerzitetno (BOL) izobrazbo je imelo 20,2 % vseh zaposlenih, univerzitetno izobrazbo (ST) in magisterij (BOL) pa 18 % vseh zaposlenih. Temu sledijo zaposleni z višješolsko (ST) izobrazbo, ki predstavljajo 14,2 % vseh zaposlenih. Manjši delež zaposlenih je imelo najvišjo stopnjo izobrazbe, in sicer 3,9 % zaposlenih je imelo magisterij znanosti, 1,7 % zaposlenih pa doktorat.

**Tabela 5: Izobrazbena struktura zaposlenih**

Izobrazba/Stanje na dan	Stopnja	31. 12. 2022
Osnovno- in srednješolska izobrazba		98
Višješolska (ST)	VI/1	33
Visokošolska (ST), visokošolska (BOL) in univerzitetna (BOL)	VI/2	47
Univerzitetna (ST) in magisterij (BOL)	VII	42
Magisterij znanosti	VIII/1	9
Doktor znanosti in doktor znanosti (BOL)	VIII/2	4
<b>Skupaj</b>		<b>233</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 2022 zagotavljala vsa predpisana izobraževanja in usposabljanja zaposlenih, še posebej vsa 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. 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 preteklih letih tudi v letu 2022 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 zaposlenih na delovnih mestih zaradi bioloških tveganj in dela na domu. Družba je v letu 2022 sprejela Pravilnik o delu na domu in tako zaposlenim, ki delajo na delovnih mestih, kjer fizična prisotnost na delovnem mestu ni nujno potrebna in ki jim delovni proces to dopušča, omogočila delno opravljanje dela na domu. 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.

Družba je v letu 2022 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.

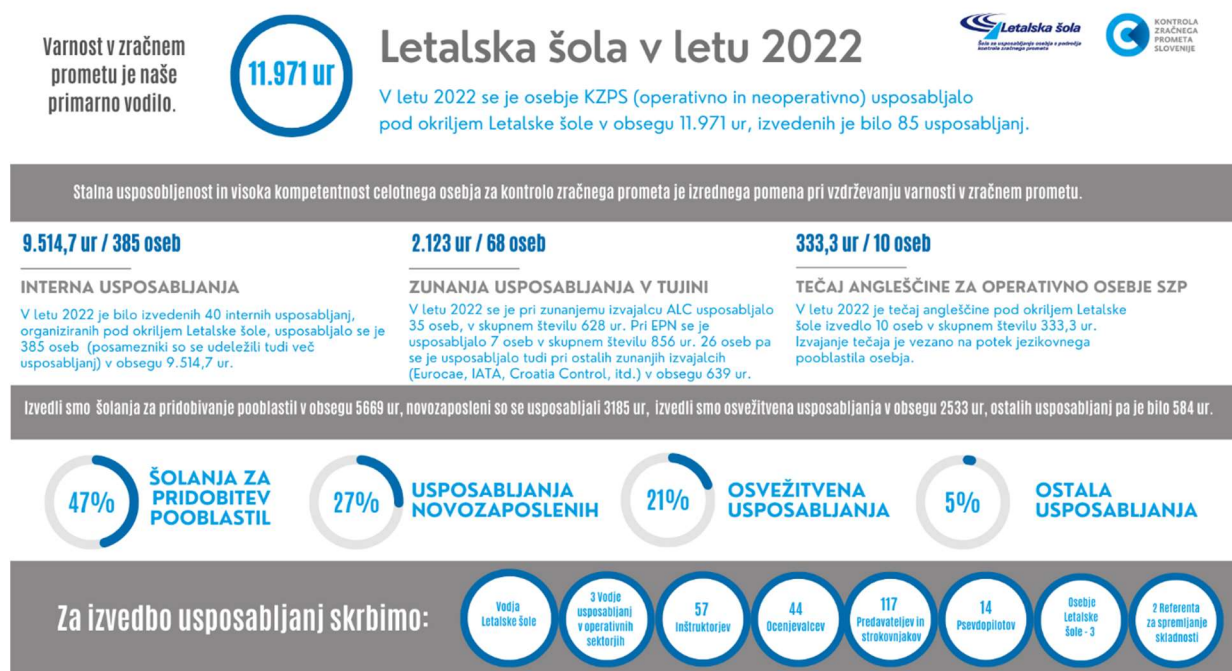
V okviru skupine za zdravje so se v okviru možnosti nadaljevale aktivnosti skladno s sprejeto Strategijo promocije zdravja pri delu. Pozornost je bila posvečena zdravi in uravnoteženi prehrani, splošni telesni dejavnosti in gibanju v delovnem okolju, preprečevanju poškodb pri delu, predvsem z vidika 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), vključujoč osebje za oblikovanje postopkov letenja (FPD), 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 ohranjati na ustreznih visokih ravni, ki se zahteva za ohranjanje pooblaščenosti za izvajanje operativnih del in nalog.

V letu 2022 je bilo izvedenih skupaj 11.971 ur usposabljanj, od tega 9.514,7 ur internih usposabljanj za 385 operativcev, 2.123 ur usposabljanja v tujini za 68 oseb in 333,33 ur tečaja angleščine za 10 kontrolorjev zračnega prometa.

#### Prikaz 6: Aktivnosti Letalske šole v letu 2022



Služba za usposabljanje operativnega osebja – Letalska šola je v letu 2022 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. Nadaljevalno usposabljanje kontrolorjev zračnega prometa:
  - teoretično osvežitveno usposabljanje kontrolorjev LKZP Cerklje za šest (6) 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 enaindvajset (21) kandidatov,



- teoretično osvežitveno usposabljanje kontrolorjev OKZP Ljubljana za štiriinosemdeset (84) kandidatov.
- 3. Teoretično osvežitveno usposabljanje in ocenjevanje usposobljenosti za pooblastilo FDT za štirinajst (14) kandidatov.
- 4. Tečaj osvežitvenega usposabljanja s področja spretnosti praktičnega poučevanja za OJTI in STDI (HUM-OJTI) za enega (1) kandidata.
- 5. Osvežitveni tečaj na področju spretnosti ocenjevanja (HUM-CCA-R) za deset (10) kandidatov.
- 6. Osvežitveno usposabljanje psevdopilotov za dvanajst (12) kandidatov in v 2/2 leta za enajst (11) kandidatov.
- 7. Usposabljanje novih psevdopilotov za deset (10) kandidatov.
- 8. Usposabljanje za rating nadzornega prileta kontrolorja zračnega prometa (APS) za tri (3) kandidate.
- 9. Usposabljanje za AMC Portal za ATCOs LKZP Portorož za deset (10) kandidatov.
- 10. Usposabljanje za zagotavljanje podpore po kritičnih situacijah v zračnem prometu za kontrolorje zračnega prometa za šest (6) kandidatov.
- 11. Intenzivni tečaj splošne in letalske angleščine za deset (10) kontrolorjev zračnega prometa – 2 skupini.
- 12. Pridobivanje pooblastila za predavatelja za enega (1) kandidata.
- 13. Osnovno usposabljanje za Kontrolorja zračnega prometa za petnajst (15) kandidatov od tega dva (2) kandidata iz Slovenske vojske in Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije.

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

1. Osvežitveno usposabljanje in ocenjevanje usposobljenosti ATSEP:
  - za pooblastilo CPDLC za štiri (4) kandidate,
  - za pooblastilo ARTAS za tri (3) kandidate,
  - za pooblastilo VCS 3020X R7 za šest (6) kandidatov,
  - za pooblastilo RAD MP 2100 za enega (1) kandidata,
  - za pooblastilo CMSSR 401 za tri (3) kandidate,
  - za pooblastilo IRS 20MP/S za štiri (4) kandidate,
  - za pooblastilo JOTRON za šest (6) kandidatov,
  - za pooblastilo RSM 970S za štiri (4) kandidate,
  - a pooblastilo BARCO / XSERVER za pet (5) kandidatov,
  - za pooblastilo R&S 200 za dva (2) kandidata.
2. Usposabljanje za inštruktorja za usposabljanje osebja ATSEP in ocenjevalca tehničnih spretnosti za tri (3) kandidate.
3. Usposabljanje in ocenjevanje usposobljenosti pred uvedbo spremembe funkcionalnega sistema RDD/RPX za štiri (4) kandidate.
4. Usposabljanje za pridobitev pooblastila ATSEP v dovoljenje za delo za tipski rating RAD MP 2100 za enega (1) kandidata.
5. Usposabljanje za VHF radijske postaje R&S 5200 za pet (5) kandidatov.
6. Usposabljanje za krepitev skupinskih veščin za sedemintrideset (37) kandidatov.
7. Lokalno uvajanje v ATSEP usposabljanje za štiri (4) kandidate.
8. Ekvivalentno kvalifikacijsko usposabljanje ATSEP za področje energetike (ENR) pridobitev pooblastila Tier II PS CNS za enega (1) kandidata.
9. Individualna seznanitev imetnikov pooblastila TNC ATCC s spremembami CH306 na funkcionalnem sistemu MW linki – implementacija za osemindvajset (28) kandidatov.
10. Individualna seznanitev s spremembo CHG312 na funkcionalnem sistemu KAMI FDPS za osemindvajset (28) kandidatov.
11. Osvežitvena delavnica za imetnike pooblastila ATI\_TSA za osemnajst (18) kandidatov.
12. Usposabljanje ob nadgradnji ATIS programske opreme za dva (2) kandidata.
13. ATSEP Basic usposabljanje za štiri (4) kandidate.
14. ATSEP Q Shared usposabljanje za štiri (4) kandidate.
15. ATSEP Qualification COM Combined za dva (2) kandidata.
16. ATSEP Qualification NAV Combined za enega (1) kandidata.
17. ATSEP Qualification SUR Combined za enega (1) kandidata.

Za potrebe Slovenske vojske je bilo za eno osebo, ki se je priključila Osnovnemu usposabljanju za kontrolorja zračnega prometa – začetnika, izvedeno usposabljanje v okviru predmetov Upravljanje zračnega prometa (ATM) ter Oprema in sistemi (EQPS).

Ena oseba iz Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije se je prav tako priključila Osnovnemu usposabljanju za kontrolorja zračnega prometa – začetnika, opravila je vsa teoretična usposabljanja, izvzet pa je bil praktični del na simulatorju.

V letu 2022 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)<sup>2</sup>:

- GEN-CIVMIL za dva (2) kandidata,
- GEN-MANS za enega (1) kandidata,
- HUM-OJTI za dva (2) kandidata,
- LEX-AUDIT-3 za enega (1) kandidata,
- LEX-INTRO-373 za enega (1) kandidata,
- LEX-SES za enega (1) kandidata,
- SEC-CYBER za enega (1) kandidata,
- APT-ACDM-FUND za enega (1) kandidata,
- ATC-UNINC za tri (3) kandidate,
- GEN-ATM-INTRO za enega (1) kandidata,
- LEX-SES-E za enega (1) kandidata,
- NMO-FMP-NMP za enajst (11) kandidatov,
- SAF-CHG-BASIC za enega (1) kandidata,
- GEN-CTG-INTRO za enega (1) kandidata,
- IM-AIDE za dva (2) kandidata,
- IM-REG za tri (3) kandidate,
- LEX-CYBER za enega (1) kandidata,
- SAF-SAS-1-V za enega (1) kandidata.

### 3.6 VARNOST V ZRAČNEM PROMETU

Upravljanje varnosti v zračnem prometu je v družbi opredeljeno kot ključnega pomena za dejavnost vodenja in kontrole zračnega prometa.

Sistem upravljanja varnosti v družbi izpolnjuje zahteve Izvedbene uredbe 2017/373/EU v povezavi z uveljavitvijo programa enotnega evropskega neba (Single European Sky) in zahtev nacionalnih predpisov. Skladno z navedenim je družba opredeljena kot certificirani izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa, kar velja tudi za področje upravljanja varnosti, kjer dosegamo ciljno raven zrelosti za izvajalce storitev navigacijskih služb zračnega prometa. EASA le to preverja s stalnim nadzorom ključnih kazalnikov.

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

Zrelost sistema upravljanja varnosti dokazuje tudi vpeljeni sistem poročanja in število izpolnjenih poročil o varnostnih dogodkih. Poročanje o dogodkih nadgrajujemo in vzpodbujamo že vse od leta 1999, ko je baziralo na prostovoljnem poročanju, odkar pa je del poročanja postal obvezen, je število poročil precej ustaljeno. V letih 2020 - 2021 je bil zabeležen delni upad, kar je bilo v neposredni povezavi s količino prometa, ki je v času pandemije COVID-19 bistveno zmanjšal število letov čez Republiko Slovenijo.

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 pomeni kulturo, po kateri operativno strokovno osebje in drugi zaposleni, odgovorni za varnost v zračnem prometu (strokovno osebje, 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.

<sup>2</sup> Navedena usposabljanja so bila izvedena v različnih terminih za različno udeležence. Na tem mestu so vrste usposabljanj združene (grupirane), čeprav gre za ločeno vodenje procesov izvedbe posameznih usposabljanj.

Vzporedno si z izvajanjem osnovnih procesov zagotavljanja in izboljševanja varnosti v zračnem prometu prizadevamo doseči najvišjo možno raven varnostne kulture vseh zaposlenih. Sistem upravljanja varnosti v družbi 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 družbi;
- jasen in proaktiven pristop k sistematičnemu upravljanju varnosti pri izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa z namenom stalnega izboljševanja;
- uporabo načela kulture pravičnosti v procesih poročanja in preiskovanja varnostnih dogodkov ter z njimi povezanih korektivnih ukrepov.

Stalne aktivnosti področja za varnost so leta 2022 potekale v obliki sodelovanja z:

- Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije;
- preostalimi sektorji in službami družbe v povezavi z izvajanjem procesov in aktivnosti sistema upravljanja varnosti;
- Ministrstvom za infrastrukturo in Ministrstvom za obrambo Republike Slovenije;
- Slovensko vojsko, VLO in Letalsko brigado;
- 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 in nekaterimi tujimi prevozniki v smislu izmenjave podatkov o dogodkih;
- organizacijskimi strukturami za upravljanje varnosti v zračnem prometu sosednjih držav in sodelujočih držav v projektu FAB CE.

V poslovnem načrtu za leto 2022 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 2017/373/EU, ostale zakonodaje enotnega evropskega neba in nacionalnih predpisov, poleg tega pa je na podlagi letnega merjenja in stalnega nadzora ključnih kazalnikov za varnost, ki ga izvaja EASA, dosegel ciljno raven učinkovitosti upravljanja varnosti (EoSM) 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 »Safety Management Manual« (SMM), ki je bil v letu 2022 tudi v celoti posodobljen;
- 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.

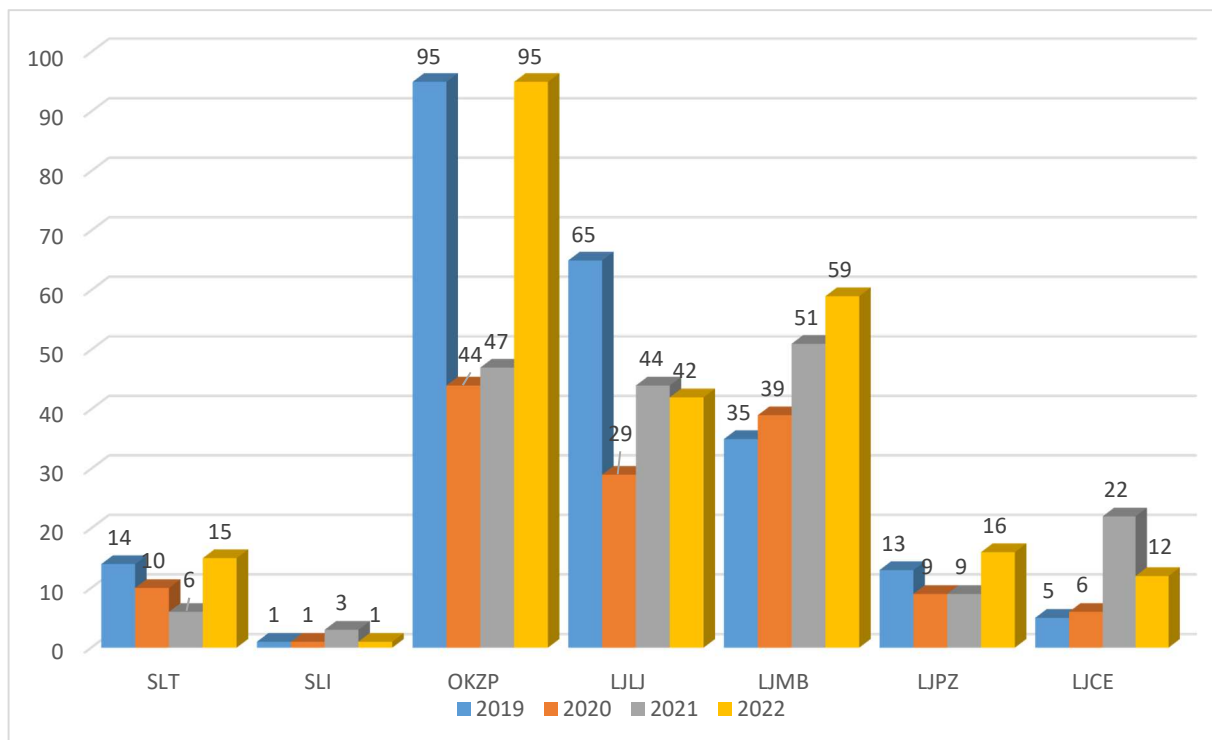
Izboljševanje varnosti – »Safety Promotion« se kaže v obliki naslednjih aktivnosti:

- SAFOPS - Safety of Operations,
- ST - Safety Team,
- FAB CE na področju upravljanja varnosti v okviru skupine SAF SubC,
- Sodelovanje v delovnih skupinah organizacije Eurocontrol,
- 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: CESAF, CESAF-AB, CANSO/ICAO RASG.

Prikaz poročanja o dogodkih je razdeljen na posamezne enote družbe. Trende dogodkov lahko tako bolj kakovostno obravnavamo in pristopimo k odpravljanju ponavljajočih se dogodkov ter omilitvi vplivov na operativno delo. Preglednice in grafi v nadaljevanju prikazujejo navedene podatke.

**Tabela 6: Število izpolnjenih poročil po organizacijskih enotah družbe v letu 2022**

Organizacijska enota	Število poročil
OKZP Ljubljana	95
LKZP Brnik	42
LKZP Maribor	59
LKZP Portorož	16
LKZP Cerklje ob Krki	12
Sektor letalskih telekomunikacij – SLT	14
Sektor letalskih informacij – SLI	1
<b>SKUPAJ</b>	<b>240</b>

**Prikaz 7: Število izpolnjenih poročil po organizacijskih enotah v obdobju 2019 – 2022****Tabela 7: Število poročil za posamezni trend 2022**

Trendi			Število
AIUP	Kršitev zračnega prostora	376A10b	35
ADAC	Odstopanje od navodil KZP	376A9	9
RI	Nepooblaščen vstop na VPS	376A7b	4
SMI	Kršitev minimalnega ločevanja	376A2	4
FCOM	Degradacija COM funkcije	376B3	0
FSUR	Degradacija SUR funkcije	376B4	0
FNAV	Degradacija NAV funkcije	376B6	9
BS	Trk zrakoplova s pticami	376A5a	20
LI	Laserska osvetlitev zrakoplova	376C3d	11

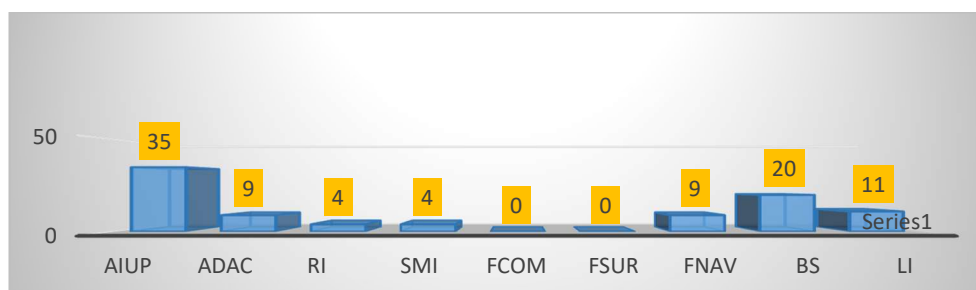
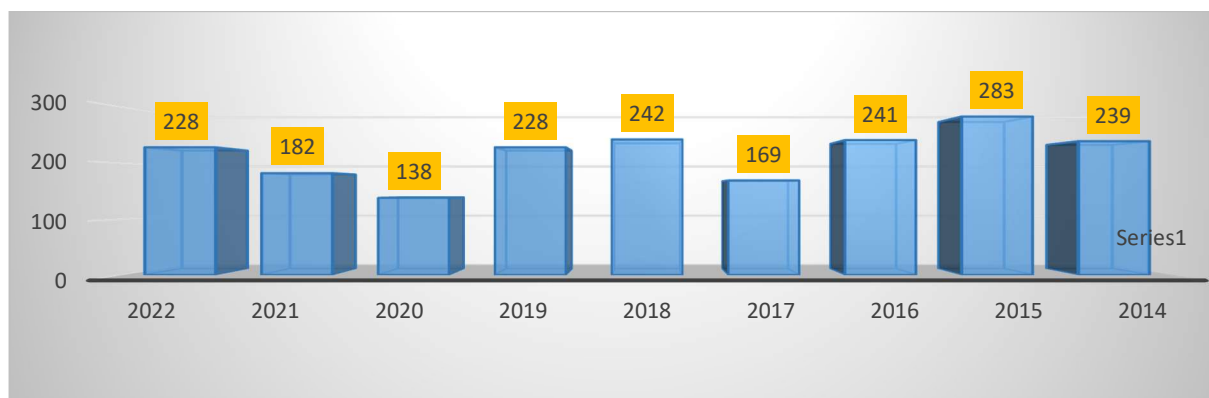
**Prikaz 8: Število poročil za posamezni trend 2022**

Tabela 8: Statistika poročil za obdobje 2014 – 2022

Organizacijska enota	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
OKZP Ljubljana	95	47	44	95	102	55	83	78	60
LKZP Brnik	65	44	29	65	53	40	39	73	55
LKZP Maribor	35	51	39	35	35	29	29	55	26
LKZP Portorož	13	9	9	13	12	19	28	32	27
LKZP Cerklje ob Krki	5	6	6	5	8	5	15	8	11
SLT	14	6	10	14	27	18	37	30	51
SLI	1	3	1	1	5	3	10	7	9
<b>SKUPAJ</b>	<b>228</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>

Prikaz 9: Statistika poročil za obdobje 2014 – 2022



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

Družba je v letu 2022 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 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 vsa neskladja, ugotovljena 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 in izvaja ustrezne organizacijske aktivnosti in intenzivno usposabljanje sodelavcev, ki so neobhodni za intenziviranje izvajanja procesa notranjega spremljanja skladnosti. Poleg navedenega je bila v letu 2022 izkazana nuja po kadrovske krepitvi procesa spremljanja skladnosti v okviru Oddelka za certificiranje. Četudi gre za ukrep, ki zagotavlja učinkovitejše izvajanje notranjega procesa spremljanja skladnosti s merodajnimi zahtevami in vzpostavljanja skladnih stanj z razvijajočimi se zahtevami, proces kadrovske popolnitve do konca leta 2022 ni bil zaključen zaradi manjka specifičnega kadra na področju države.

V letu 2022 je družba izvajala notranje presoje skladnosti, načrtovala in vzpostavljala procese z namenom natančnejše definicije odgovornosti za implementacijo in skladnost z merodajnimi zahtevami za izvajalca ATM/ANS storitev, načrtovala in vzpostavljala procese ter postopke z namenom čimprejšnjega obveščanja in/ali definiranja odgovornih zaposlenih v družbi pri implementaciji spremenjenih ali novih zahtev za izvajalca ATM/ANS storitev. Slednje aktivnosti v letu 2022, vključno z zagotavljanjem skladnosti z merodajnimi zahtevami, so za družbo predstavljale ohranjanje veljavnosti (obstoječega) certifikata št. 37290-2-/2021/23 z dne 21. 4. 2022, 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), letalskih informacijskih služb (AIS) ter za izvajanje storitev oblikovanja postopkov letenja (FPD).

Družba je v mesecu aprilu 2022 uspešno zaključila certifikacijski postopek za izvajanje storitev oblikovanja postopkov letenja (FPD), kot določa Izvedbena uredba 2017/373/EU ter za izvajanje prejela trajen certifikat.

Tudi letu 2022 so v družbi potekali stalni in inšpekcijski nadzori s strani nacionalnega nadzornega organa Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije (CAA), pri čemer je CAA izvedla 17 inšpekcijskih nadzorov z namenom ugotavljanja kompetentnosti operativnega osebja družbe, ter izvedla 23 stalnih nadzorov z namenom izkazovanja skladnosti z merodajnimi zahtevami za izvajalca ATM/ANS storitev oziroma ohranjanja veljavnosti (obstoječega) certifikata št. 37290-2-/2021/23 z dne 21. 4. 2022, 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), letalskih informacijskih služb (AIS) ter za izvajanje storitev oblikovanja postopkov letenja (FPD). Tekom inšpekcijskih nadzorov CAA v letu 2022 ni identificirala neskladij; med tem ko je CAA tekom stalnih nadzorov v letu 2022 identificirala skupno 37 neskladij (v obdobju od meseca aprila do decembra 2022). Družba je za vseh 37 neskladij izdelala analize vzroka pojavnosti nepopolnosti ali neskladij, vključno z rokom odprave, ki je v nekaterih primerih segal tudi v leto 2023, saj so določena neskladja predstavljala systemske spremembe v družbi, ki so za družbo predstavljane daljše obdobje načrtovanja implementacije oziroma izvedbe korektivnega ukrepanja, ki je predstavljal daljši rok od standardnega 3 - mesečnega roka odprave neskladja. Vsi načrti korektivnega ukrepanja so bili uspešno potrjeni s strani CAA, pri čemer je družba do konca leta 2022 uspešno odpravila devet (9) neskladij.

### 3.8 PODROČJE ZA KAKOVOST

V letu 2022 so se aktivnosti na področju kakovosti, ki so vezane na ISO 9001:2015, odvijale po planu. Zunanja certifikacijska presoja po ISO 9001 se je v dogovoru z Akreditacijsko hišo Bureau Veritas Certification izvedla v mesecu januarju 2023. Na podlagi uspešno zaključene certifikacijske presoje je bila družbi podaljšana veljavnost certifikata do 18. 1. 2025.

Družba izvaja preventivne in korektivne ukrepe, povezane s sistemom vodenja kakovosti. Ukrepi so vezani tudi na rezultate notranje presoje po ISO 9001:2015, ki je bila izvedena v jesenskem času 2022. Tedensko potekajo kolegiji na ravni vodstva, pri čemer se spremlja tekoče poslovanje družbe in vse spremembe, pomembne za delovanje družbe.

Družba je v letu 2022 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 redno sestajala. Obvladovanje dokumentacije pomeni konstantno spremljanje in prilagajanje glede na potrebe procesov, s tem se zagotavlja nenehno izboljševanje procesa.

Veliko pozornosti v družbi je bilo namenjene obvladovanju tveganj, s konceptom procesnega pristopa. Projekt se nadaljuje tudi v letu 2023. Kljub temu, da ima družba že popisana tveganja po posameznih področjih, je cilj, da vzpostavi enotni register ključnih tveganj tako za operativna, kot za poslovna tveganja, iz katerega bo možno prepoznati prepletanje in vzporednice med vsemi procesi v družbi. Področje upravljanja s tveganji je podrobneje predstavljeno v poglavju 6.

### 3.9 PODROČJE VAROVANJA

Na področju varovanja civilnega letalstva je družba, skladno z Letnim načrtom nadzora kakovosti sistema varovanja za leto 2022 in Nacionalnim programom varovanja letalstva v Republiki Sloveniji, v letu 2022 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 2022 je bil izveden nadzor kakovosti varovanja civilnega letalstva s strani Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije, ki ni ugotovil bistvenih pomanjkljivosti. Družba je pristopila k pripravi programa varovanja za pridobitev statusa subjekta znanega dobavitelja zaloga za oskrbo na letališču, skladno z usmeritvami Agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije.

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 2021 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 – NCSRМ.

Družba je aktivno sodelovala na vaji kriznega upravljanja Evropske unije "Parallel and Coordinated Exercise EU Integrated Resolve 2022 – PACE EU IR22. V sklopu nacionalnega scenarija Republike Slovenije na področju transporta/pomorstva je bil preigran fiktivni scenarij dogodka nepooblaščenega izvajanja operacij z brezpilotnimi zrakoplovi na geografskem območju brezpilotnih zrakoplovov letališča Jožeta Pučnika Ljubljana, ki ogroža varnost letalskega prometa, in dogodka kršitve prepovedi izvajanja operacij na geografskem območju brezpilotnih zrakoplovov Luke Koper. Glede na ugotovite oziroma zaključke vaje se predvideva posamezne aktivnosti za zagotovitev boljše zaščite oziroma odpornosti proti motnjam s strani nepooblaščenega izvajanja operacij z brezpilotnimi zrakoplovi tudi s strani družbe oziroma področja varovanja.

Na področju tajnih podatkov je bil opravljen redni notranji nadzor nad izvajanjem Zakona o tajnih podatkih (Uradni list RS, št. 50/06 – uradno prečiščeno besedilo, 9/10, 60/11, 8/20 in 18/23 – ZDU-10) (v nadaljevanju: Zakon o tajnih podatkih) in internega Pravilnika o varovanju tajnih podatkov. V sodelovanju z Oddelkom za informatiko so bile začrtane usmeritve za certifikacijo poslovnega informacijskega sistema, kot IKT sistema z dostopom do tajnih podatkov stopnje interno.

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 dokumenta Standardni operativni postopki. 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.

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 so bili izvedeni 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, kjer je bilo potrebno izvesti periodična usposabljanja.

### 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 2022 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 2022 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), opremili pa smo tudi vse sejne sobe 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. vpeljava 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 2023.

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 vpeljan 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 dokončan v letu 2022. Sistem se nadalje 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 2022 so se aktivnosti in način dela nadaljevali. Tekom leta so bili, zaradi povečane pojavnosti posameznih oblik kibernetских 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 2022 nadaljevala z vzpostavljanjem centra za kibernetško varnost. Po organizacijski vzpostavitvi Oddelka za kibernetško varnost, konec leta 2019, smo v letu 2020, 2021 in 2022, 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, tekkel proces optimizacije različnih orodij za zaznavo kibernetских incidentov. Postopoma smo opremili namenski prostora za SOC, pripravljeno je bilo ožičenje za potrebe delovnih postaj oziroma druge strojne opreme. Oddelek za kibernetško varnost strateško pripravlja in izvaja ukrepe za zagotovitev ne samo varnosti, pač pa tudi kibernetске odpornosti na incidente. Na določenih področjih družbe je v kontekstu neprekinjenega delovanja to že zagotovljeno, drugod pa je v izvajanju. Družba je s stališča kibernetске varnosti uspešno zaznala in mitigirala nekaj manjših incidentov in skladno z zakonodajo o tem obvestila pristojne organe, do incidentov v letu 2022, kljub povečanim tveganjem z vojno v soseščini, 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 vadbenev v sklopu nacionalnega scenarija, zaradi svoje vloge kot izvajalec bistvenih storitev (IBS). Oddelek za kibernetško varnost je bil nosilec aktivnosti v sklopu vaje. Družba je v sklopu vaje preverjala interne postopke v primeru kibernetskega incidenta, se seznanila z osnutkom Nacionalnega načrta odzivanja na kibernetске incidente (NOKI) ter sodelovala in preverjala postopke sodelovanja z drugimi deležniki na področju zagotavljanja kibernetске varnosti. Kot izvajalec bistvenih storitev, incidente družba prijavlja nacionalnemu odzivnemu centru za kibernetško varnost SI-CERT-u. V sklopu vaje smo se seznanili tudi z nacionalno platformo za izmenjavo informacij o škodljivih

kodi (MISP) kot možni oziroma bodoči platformi za izmenjavo relevantnih informacij, povezanih s kibernetскими 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 2022 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 2022 so se v okviru FAB CE izvajali naslednji projekti oziroma aktivnosti:

- rekonfiguracija zračnega prostora s poudarkom na čezmejni implementaciji FRA (Free Route Airspace) ter na poenostavitvi sektorizacije v obmejnih področjih, z glavnim ciljem optimizacije trajektorij uporabnikov zračnega prostora ter povečanja zmogljivost zračnega prostora;
- koordinacija sodelovanja v programu operativne odličnosti;
- koordinacija načrtovanja CNS infrastrukture v FAB CE;
- skupno načrtovanje in čezmejna koordinacija vzdrževanja nadzorne (radarske) in navigacijske infrastrukture;
- redna letna izdaja načrta zračnega prostora FAB CE;
- načrtovanje in izvedba skupnih javnih naročil, kjer je to smiselno in
- 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 2023 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. Veliko poudarka bo namenjenega tudi civilno-vojaškemu sodelovanju.

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 zajezitve 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. FAB CE tedensko pripravlja napoved prometa za regijo, posamezne države in glavna letališča v njih in sicer za šest (6) tednov vnaprej, kar družbenikom omogoča natančno in pravočasno načrtovanje zmogljivosti. To je še posebej pomembno v času okrevanja po pandemiji in vojaškega spopada v Ukrajini, ki bistveno preusmerja prometne tokove.

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+). 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. Predlog

SES2+ je še vedno v postopku odobritve v Evropskem parlamentu in Svetu. Pogajanja med Svetom in Evropskim parlamentom, ki so se začela pod slovenskim predsedovanjem (druga polovica 2021), so se v letu 2022 sicer nadaljevala pod francoskim in češkim predsedovanjem, a večjega napredka ni bilo.

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 2022 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.

Predstavniki družbe so vključeni tudi 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, a v letu 2022 ni bila uradno potrjena. Aktivna pogajanja se tako v letu 2022 niso začela, saj države pogajalke od svojih vlad niso pridobile uradnega mandata za pogajanja. Družba skupaj z Ministrstvom za infrastrukturo, Agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije in FABCE, d. o. o., družba preučuje vse pravno formalne možnosti, da bi se vprašanje ureditve odgovornosti čim prej rešilo.

### 3.12.2 Drugo sodelovanje

Evropska komisija je junija 2020 predstavila zgoraj omenjeni 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 2022, vendar zaradi pomanjkanja politične volje besedilo ni bilo usklajeno oziroma sprejeto. Družba je s predstavniki države in s predstavnicami Republike Slovenije pri Eurocontrol - u (State Liaison Officer for Slovenia) redno in aktivno sodelovala pri pripravi uradnih stališč Republike Slovenije na predlog predmetne uredbe. 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 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 2022 ni opravil rednega letnega posveta z uporabniki, a je kljub temu nadaljeval delo pri strateških ciljih. Odbor aktivno sodeluje s Celico za upravljanje zračnega prostora Republike Slovenije (v nadaljevanju: AMC – Airspace Management Cell) in sproti usklajuje vse aktivnosti.

V letu 2022 smo skupaj z Ministrstvom za obrambo, Poveljstvom sil Slovenske vojske, sprejeli Postopkovnik Celice za upravljanje zračnega prostora za aktivnosti, ki zahtevajo omejitve in prepoved uporabe zračnega prostora (TRA/TSA).

AMC za upravljanje zračnega prostora Republike Slovenije je v letu 2022 uspešno sodelovala pri pripravi in izvedbi vojaških vaj:

- »Adriatic Strike 2022«,
- »Ramstein Guard 2022«,
- sklopu vaj »Air Week 2022«,
- preletih prestreznikov zveze NATO zaradi razmer v Ukrajini,
- izvedbi nalog za prelet zračnega prostora Republike Slovenije vojaških sistemov UAV HALE zaradi razmer v Ukrajini,
- nekaterih manjših aktivnostih Slovenske vojske.

AMC je sodelovala pri pripravi predpisov Vlade Republike Slovenije, ki so bili potrebni zaradi trenutnih razmer v Ukrajini:

- 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),
- Sklep 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.

AMC je nadaljevala sodelovanje z Ministrstvom za infrastrukturo, Slovensko vojsko in Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije pri iskanju stalnih 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. Trenutno izvajanje aktivnosti je samo preko sklepa Vlade Republike Slovenije zaradi razmer v Ukrajini.

AMC je v letu 2022 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.

S sosednjimi izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa so se odvila posvetovanja s ciljem dodatnega sodelovanja oz. širitve SECS I FRA področja. Dodana vrednost takega čezmejnega enotnega zračnega

prostora brez zračnih poti je zmanjševanje emisij toplogrednih plinov, zmanjševanje porabe goriv in približevanje ciljem brezogljične 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 počasnem vračanju obsega prometa zaradi pandemije COVID-19 izvedlo stalno spremljanje prometa z racionalizacijo in prilagoditvijo 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 društvih v obliki strokovnih seminarjev organizirala predavanja o organizaciji in načinu uporabe zračnega prostora v Republiki Sloveniji.

Družba oziroma njeni predstavniki 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 zavezanka za javna naročila, in sicer na podlagi Zakona o javnem naročanju (Uradni list RS, št. 91/15, 14/18, 121/21, 10/22 in 28/23) (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. V primerih, ko družba oddaja enotno javno naročilo, za javno naročilo, namenjeno za opravljanje splošnih dejavnosti in dejavnosti na infrastrukturnem področju, pa so se uporabila pravila, ki se uporabljajo za področje (splošno ali infrastrukturno), za opravljanje katerega je javno naročilo pretežno namenjeno.

Leta 2022 je bilo izvedenih 309 postopkov oddaje javnih naročil; od tega je bilo pet (5) postopkov zaključenih brez oddaje, uspešno zaključenih postopkov oddaje javnih naročil pa je bilo 304, v skupni ocenjeni vrednosti 9.807.883,45 EUR brez DDV.

Od vseh izvedenih postopkov javnih naročil je bilo:

- 190 postopkov v skupni ocenjeni vrednosti 3.700.457,45 EUR brez DDV izvedenih skladno z ZJN-3 na splošnem področju, medtem ko so bili trije neodani (skupaj 193 postopkov);

- 114 postopkov v skupni ocenjeni vrednosti 6.107.426,00 EUR brez DDV izvedenih skladno z ZJN-3 na infrastrukturnem področju ter dvema neoddanima postopkoma (skupaj 116 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 2022. Tabela 9 vključuje tudi štiri postopke v skupni ocenjeni vrednosti 236.600,00 EUR brez DDV, ki se skladno z ZJN-3 štejejo za izjemo oziroma za katere se ZJN-3 ne uporablja (27. člen ZJN-3).

**Tabela 9: Postopki skladno z ZJN-3 na splošnem področju**

Izvedeni postopki oddaje javnih naročil, vključno z evidenčnimi naročili v letu 2022				
Vrsta	Št. postopkov	Št. neodanih	Št. oddanih	Vrednost v EUR
<b>Blago</b>	46	0	46	650.101,49
<b>Gradnje</b>	0	0	0	0,00
<b>Storitev, od tega:</b>	149	3	146	3.050.355,96
<i>Intelektualne storitve</i>	67	1	66	106.450,00
<i>Vzdrževalne in servisne storitve</i>	23	1	22	2.345.689,96
<i>Druge storitve</i>	59	1	58	598.216,00
	<b>193</b>	<b>3</b>	<b>190</b>	<b>3.700.457,45</b>

**Tabela 10: Postopki skladno z ZJN-3 na infrastrukturnem področju**

Izvedeni postopki oddaje javnih naročil, vključno z evidenčnimi naročili v letu 2022				
Vrsta	Št. postopkov	Št. neodanih	Št. oddanih	Vrednost v EUR
<b>Blago</b>	55	1	54	3.284.809,40
<b>Gradnje</b>	1	0	1	79.000,00
<b>Storitev, od tega:</b>	60	1	59	3.553.867,00
<i>Intelektualne storitve</i>	21	0	21	709.570,00
<i>Vzdrževalne in servisne storitve</i>	27	0	27	1.536.103,00
<i>Druge storitve</i>	12	1	11	1.308.194,00
	<b>116</b>	<b>2</b>	<b>114</b>	<b>6.107.426,00</b>

## 4 PODATKI O ZRAČNEM PROMETU ZA LETO 2022

### 4.1 UVOD

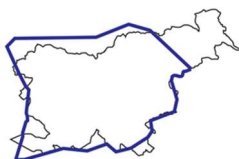
Družba izvaja storitve navigacijskih služb zračnega prometa v slovenskem zračnem prostoru (FIR Ljubljana) v imenu Republike Slovenije, in sicer skladno z Zakonom o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa. Področje odgovornosti, na katerem družba izvaja storitve navigacijskih služb zračnega 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 pogodбами 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;

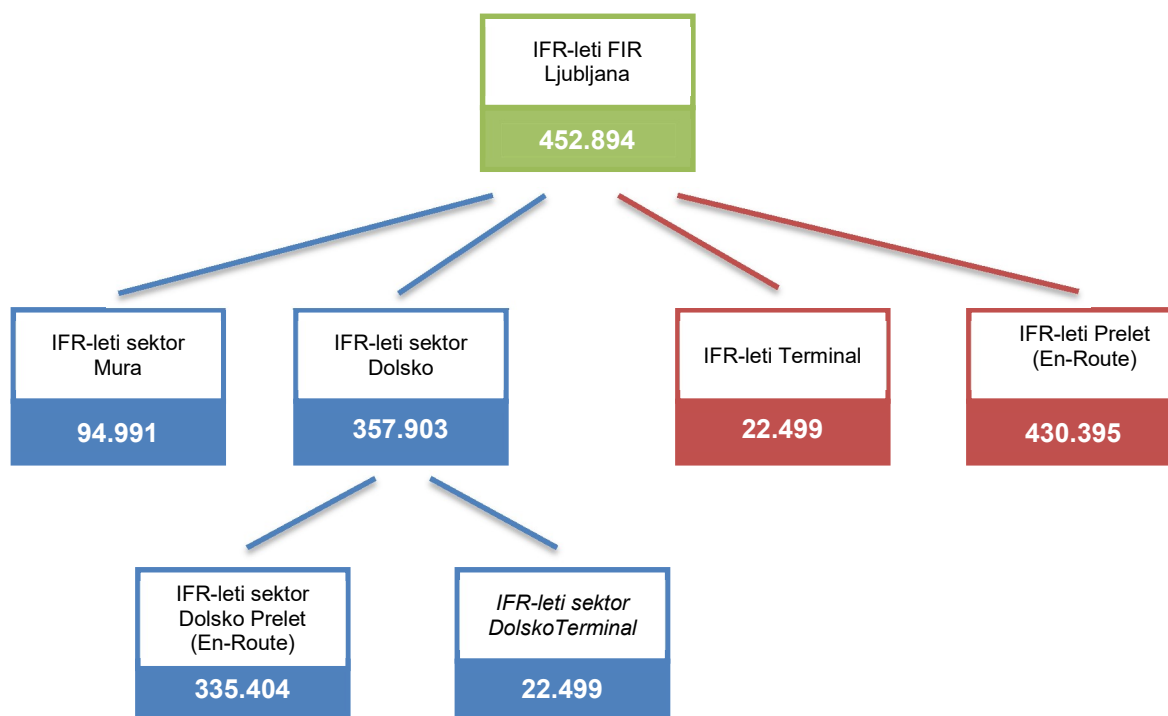
MTOW – najvišja dovoljena vzletna teža letala (»maximum take-off weight«).

## 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 2022 je bilo v zračnem prostoru Republike Slovenije (FIR Ljubljana) opravljenih skupaj 472.028 letov, od tega je bilo 19.134 VFR-letov (pravila vizualnega letenja) in 452.894 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

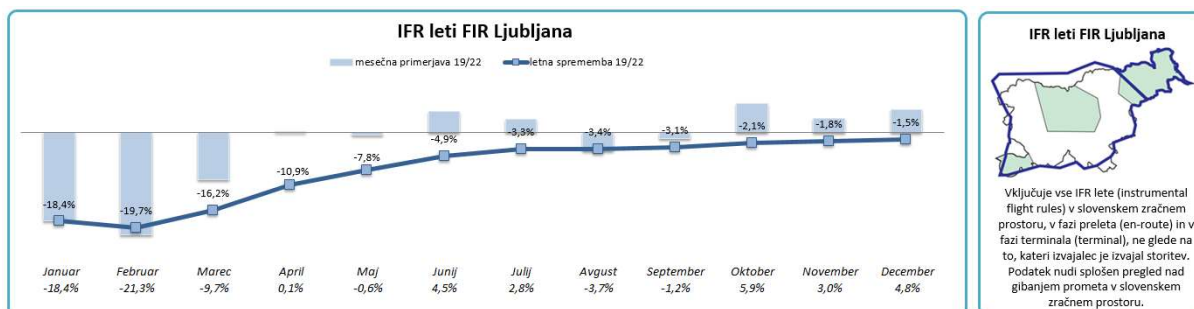


V letu 2022 je kljub postopnemu okrevanju na obseg zračnega prometa še vedno negativno vplivala pandemija COVID-19, bolj izrazito v prvih treh mesecih, kar se odraža na podatkih o zračnem prometu v slovenskem zračnem prostoru tako po številu letov kot po številu enot storitve.

## FIR Ljubljana

V letu 2022 je bilo v primerjavi z letom 2019 v Republiki Sloveniji za 1,5 % manj IFR-letov, na evropski ravni pa je število IFR-letov nižje za 16,9 %.

Prikaz 15: IFR-leti v FIR Ljubljana



Vir: Eurocontrol (STATFOR), družba 2023

V tabeli 11 je predstavljeno gibanje števila vseh IFR-letov na območju Republike Slovenije v obdobju 2012 – 2022. 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.

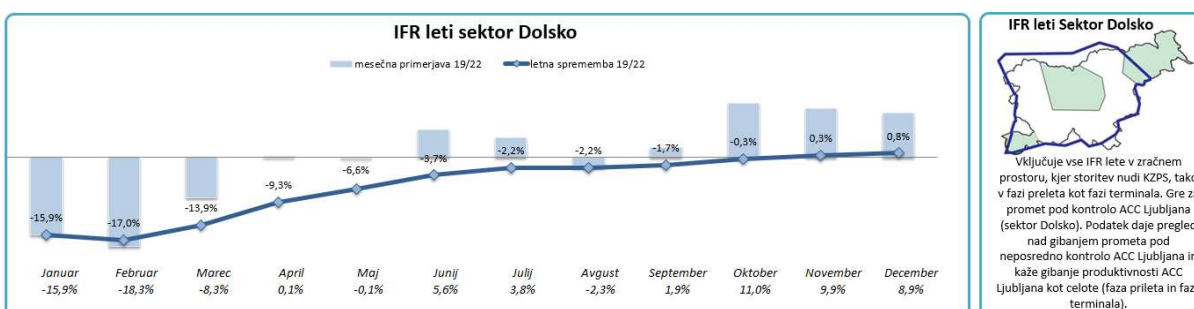
Tabela 11: Število IFR-letov v Republiki Sloveniji v obdobju 2012 – 2022

Leto	Število IFR-letov v RS	Stopnja rasti IFR-letov v RS	Stopnja rasti IFR-letov v EU-28
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 %	EU27 + 24,2%
2022	452.894	+62,4 %	EU27 + 53,5%

## Sektor Dolsko

V sektorju Dolsko, v katerem storitev izvaja družba prek Območne kontrole zračnega prometa Ljubljana (ACC Ljubljana), se je leta 2022 v primerjavi z letom 2019 število vseh IFR-letov (faza preleta in terminala) povečalo za 0,75 %.

Prikaz 16: IFR-leti v sektorju Dolsko



Vir: Eurocontrol (STATFOR), družba 2023

V tabeli 12 je predstavljeno gibanje števila vseh IFR-letov v sektorju Dolsko v obdobju 2012 – 2022.

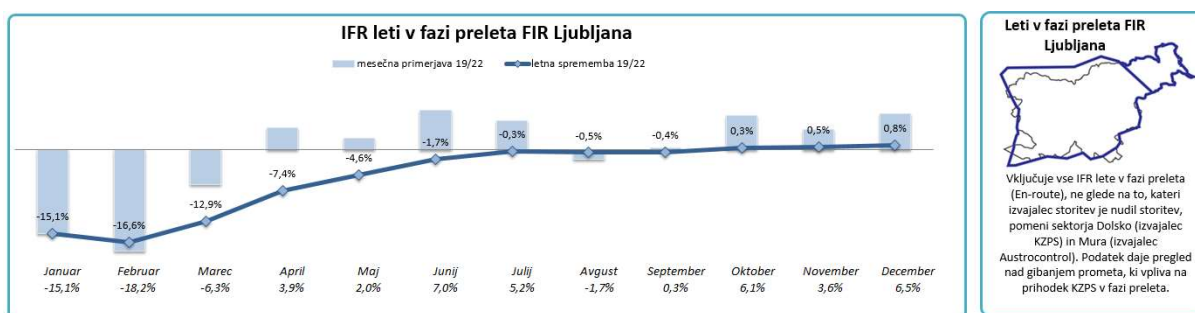
**Tabela 12: Število vseh IFR-letov v sektorju Dolsko v obdobju 2012 – 2022**

Leto	Število IFR-letov v sektorju Dolsko	Stopnja rasti (v odstotkih)
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 %
2022	357.903	+61,8%

#### 4.2.1 Promet v fazi preleta

V fazi preleta se je število IFR-letov v letu 2022 v primerjavi z letom 2019 povečalo za 0,5 %.

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



Vir: Eurocontrol (STATFOR), družba 2023

V tabeli 13 je predstavljeno gibanje števila IFR-letov v fazi preleta v FIR Ljubljana v obdobju 2012 – 2022.

**Tabela 13: Število IFR-letov v fazi preleta v FIR Ljubljana v obdobju 2012 – 2022**

Leto	Število IFR-letov v fazi preleta v FIR Ljubljana	Stopnja rasti (v odstotkih)
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 %
2022	430.395	+64,0%

Podatki o prometu v fazi preleta v FIR Ljubljana po številu enot storitve prav tako kažejo rast glede na leto 2021 in sicer za 60,9 %, kar pa še vedno predstavlja 5,1 % nižje število enot storitev glede na leto 2019.

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



Vir: Eurocontrol (CRCO), družba 2023

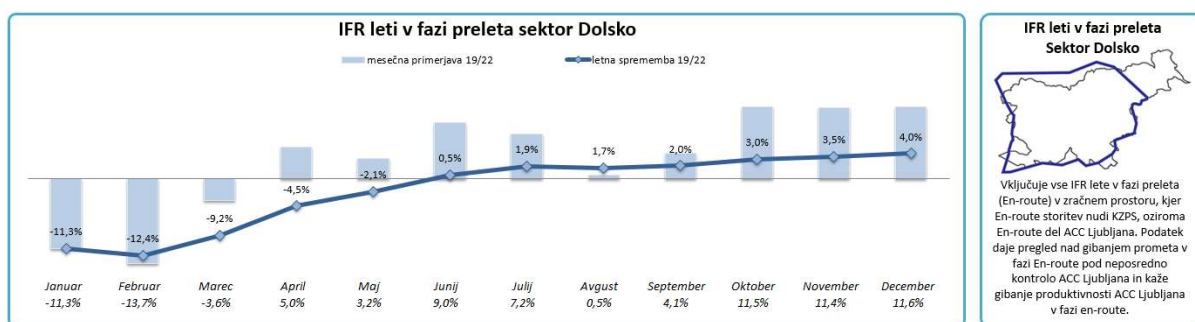
V tabeli 14 je predstavljeno gibanje števila enot storitve v fazi preleta v obdobju 2012 – 2022.

Tabela 14: Število enot storitve v fazi preleta v obdobju 2012 – 2022

Leto	Število enot storitve v fazi preleta	Stopnja rasti (v odstotkih)
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 %
2022	595.456	+60,9 %

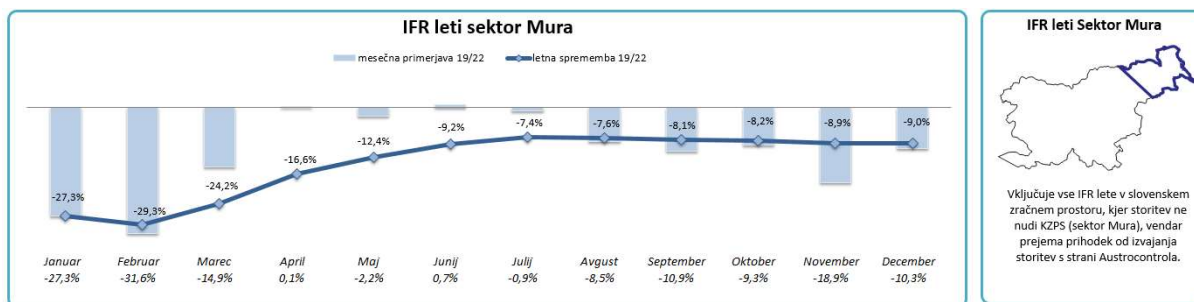
Gibanje števila IFR-letov in gibanje števila enot storitve nista vedno konsistentna, saj je število enot storitve v fazi preleta odvisno od preletene razdalje in teže letal. Preletene razdalje v sektorju Dolsko so namreč daljše kot v sektorju Mura.

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



Vir: Eurocontrol (STATFOR), družba 2023

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



Vir: Eurocontrol (STATFOR), družba 2023

V letu 2022 se je v primerjavi z letom 2019 število IFR-letov v fazi preleta v sektorju Dolsko povečalo za 3,5 %, v sektorju Mura pa zmanjšalo za 9,0 %. Promet po številu enot storitev pa je bil v FIR Ljubljana v letu 2022 glede na leto 2019 nižji za 5,1 %.

V tabeli 15 je predstavljeno gibanje števila IFR-letov v fazi preleta v sektorju Dolsko in v sektorju Mura v obdobju 2012 – 2022.

Tabela 15: Število IFR-letov v fazi preleta v sektorju Dolsko in v sektorju Mura v obdobju 2012 – 2022

Leto	Število IFR-letov v fazi preleta v sektorju Dolsko	Stopnja rasti (v odstotkih)	Število IFR-letov v sektorju Mura	Stopnja rasti (v odstotkih)
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 %
2022	335.404	+63,8%	94.991	+64,7%

## 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 2022 ugotovila 0,75-odstotno povečanje prometa v primerjavi z letom 2019 (v odnosu na 2021 porast za 61,8 %). Skupaj je bilo v sektorju Dolsko leta 2022 izvedenih 35.703 letov, v povprečju 981 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 2012 – 2022

Maksimalne vrednosti v preteklih letih				
Leto	Največ IFR-operacij na uro je bilo 17. 6. 2022 med 09.00 in 10.00 UTC	Največ IFR-operacij na dan je bilo 9. 7. 2022	Največ IFR-operacij v tednu je bilo od 4. 7. 2022 do 10. 7. 2022	Največ IFR-operacij v letu je bilo opravljenih julija 2022
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
2022	114	1.569	9.963	43.043

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 seštevek odprtosti vseh petih sektorjev. Podatek je neposredno povezan s človeškimi viri, ki so na voljo v Območni kontroli zračnega prometa Ljubljana.

V letu 2022 je bilo opravljenih 16.358 sektorskih ur. Na dan je bilo v letu 2022 opravljenih povprečno 44,8 sektorskih ur, kar predstavlja 25,6-odstotno povečanje glede na prejšnje leto, +2,2 % glede na 2019. Leta 2022 je Območna kontrola zračnega prometa Ljubljana skupaj beležila največ 63 sektorskih ur dnevno. Vsi podatki o številu sektorskih ur so zbrani v spodnji tabeli.

Tabela 17: Število sektorskih ur v obdobju 2012 – 2022

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)
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 %
2022	16.358	+25,6%	63	+12,5 %	44,8	+25,5 %

Leta 2022 je Območna kontrola zračnega prometa Ljubljana opravila 19.134 VFR operacij, kar je 1,9 % več kot leta 2021 in največ do sedaj.

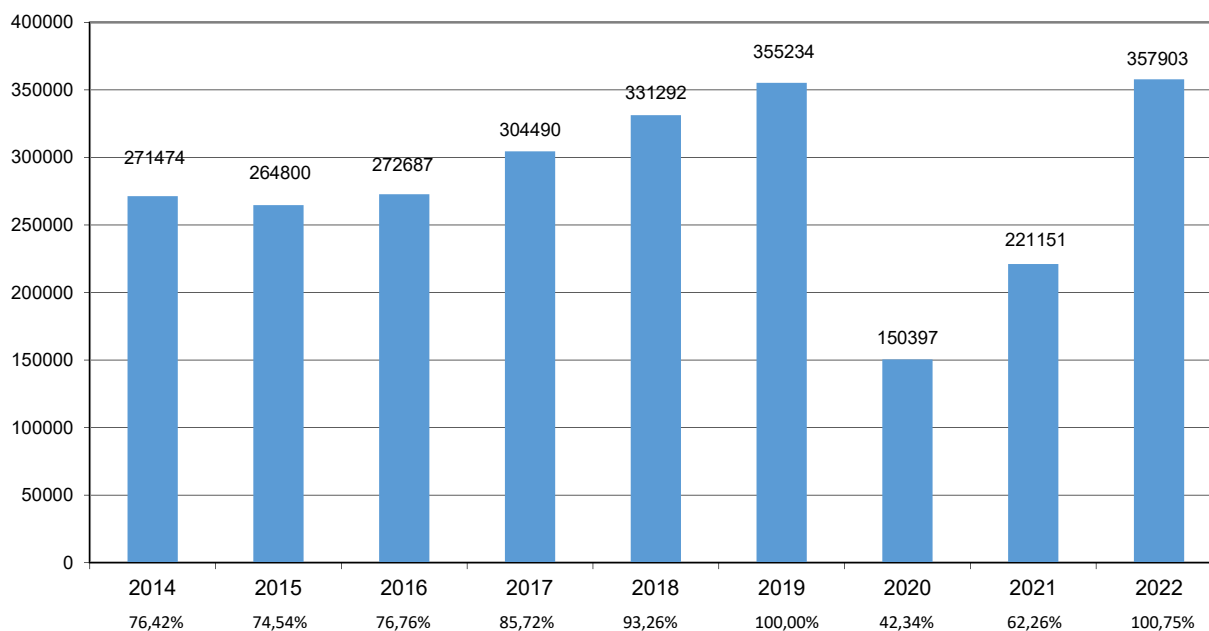
Tabela 18: Število VFR-letov v obdobju 2012 – 2022

Leto	Število VFR-letov	Stopnja rasti (v odstotkih)
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 %
2022	19.134	+1,9%

### Predvidevanja in realni promet leta 2022 v sektorju Dolsko

Leta 2022 je promet v nekaterih parametrih presegel promet v letu 2019. Družba je predvidela, da bo doseženo 87,32 % prometa iz leta 2019. Dejanski obseg prometa je bil večji kot leta 2019 za 0,75%. V primerjavi z letom 2021 je bil porast prometa za +61,84 %.

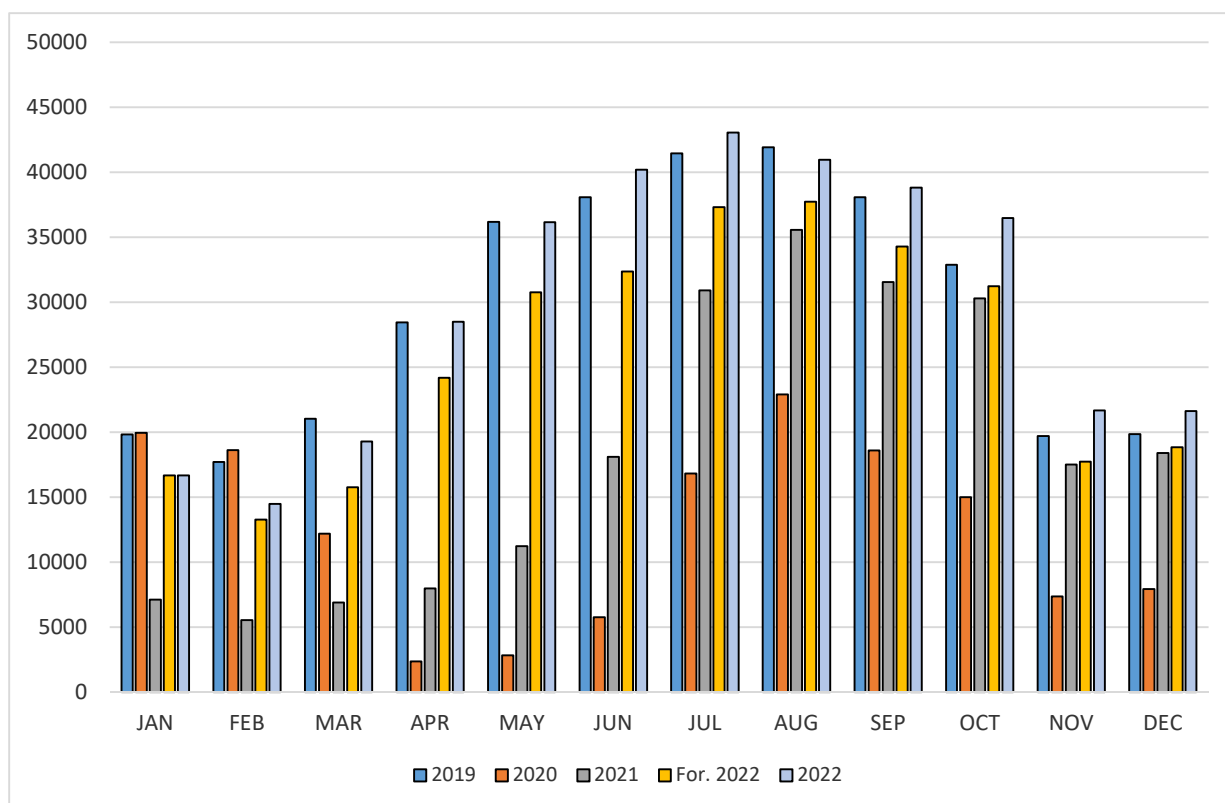
Prikaz 21: Promet od leta 2014 do leta 2022



Vir: družba 2023

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

## Prikaz 22: Promet v letih 2019, 2020, 2021, predvidevanja za 2022 in dejanski promet 2022



Vir: družba 2023

## 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.

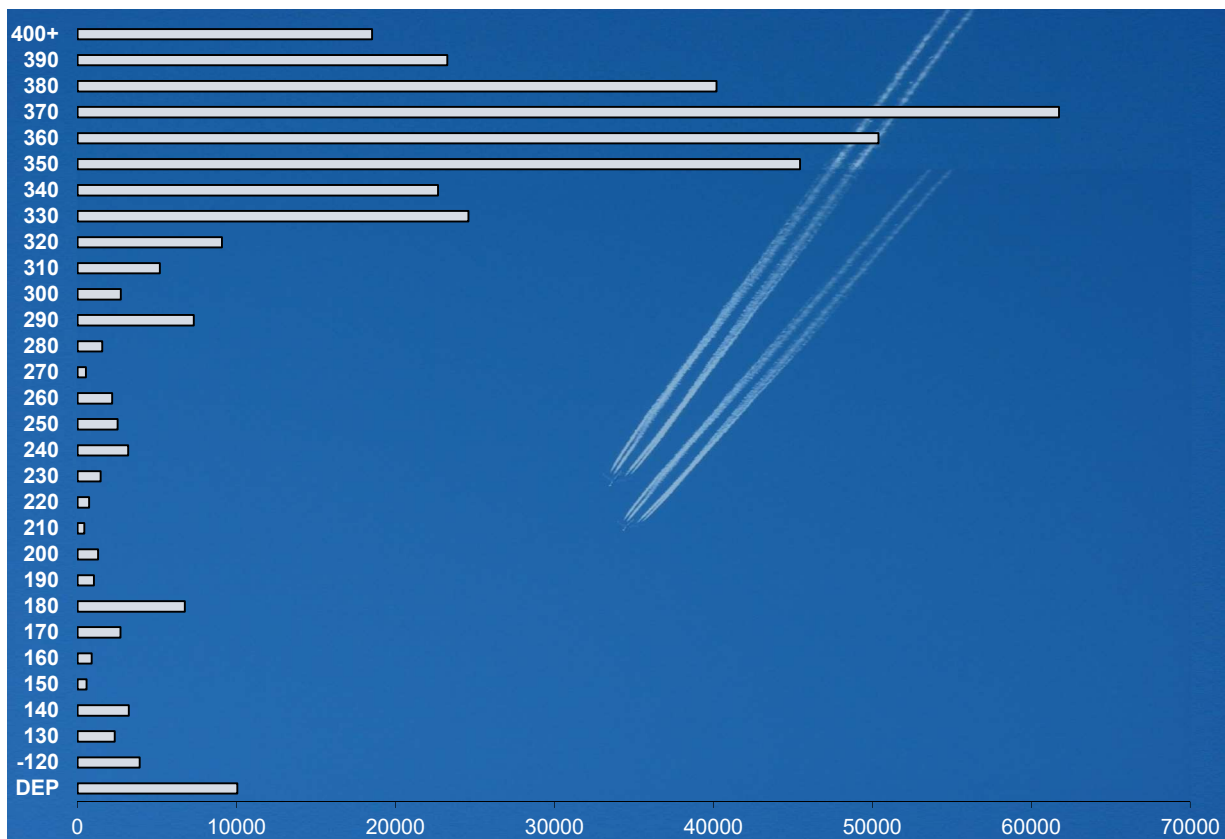
V vrstici DEP (prikaz 23) so vsebovane vse IFR-operacije, začete na domačih letališčih. Zaradi preglednosti prikaza so združeni podatki pod FL120 in nad FL400. Višinski raspored letal najbolj zgovorno ponazarja podatek, da je na enem samem nivoju letenja (FL370) 17,32 % vsega IFR-prometa. Ta številka 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.

Nad FL280 87,29% (2021 85,48%; 2020 83,84%; 2019 84,04%; 2018 81,61%)  
 Pod FL280 12,71% (2021 14,52%; 2020 16,16%; 2019 15,95%; 2018 18,39%).

Primerjava s prejšnjimi leti kaže, da je porast prometa bolj izrazit v zgornjem segmentu.



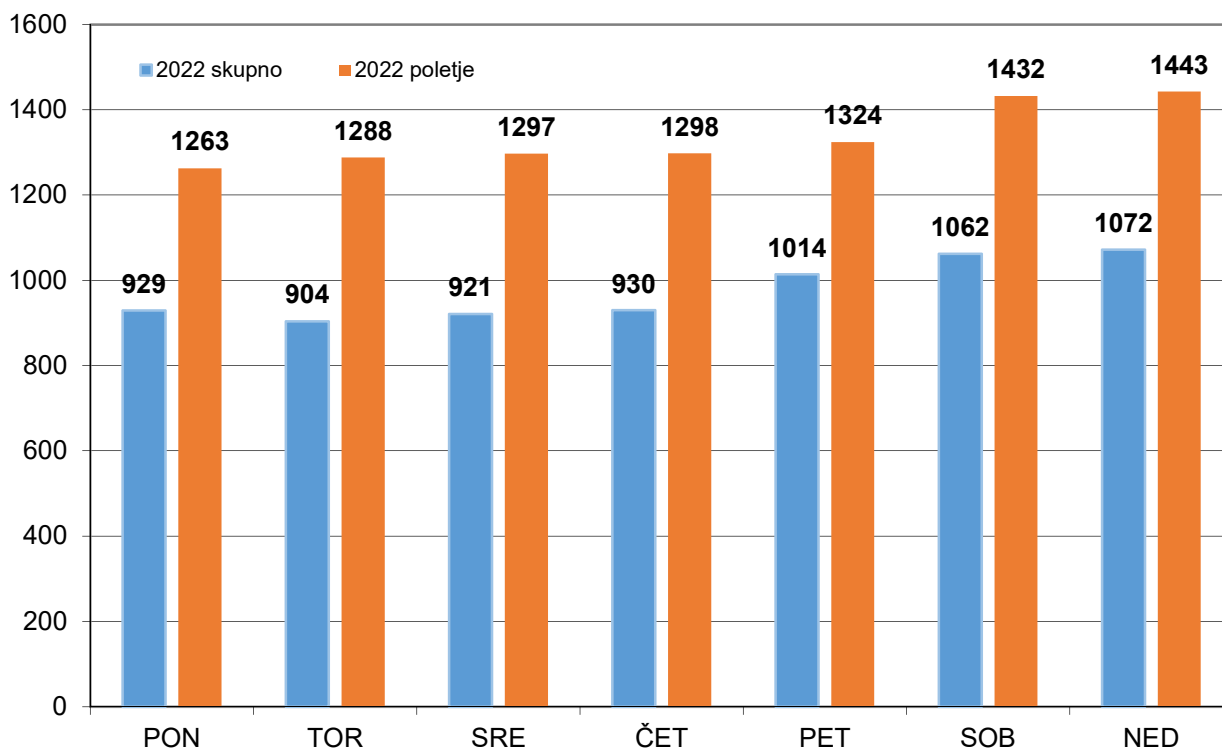
Prikaz 23: Promet po nivojih leta v sektorju Dolsko v letu 2022



Vir: družba 2023

### Struktura prometa po dnevih

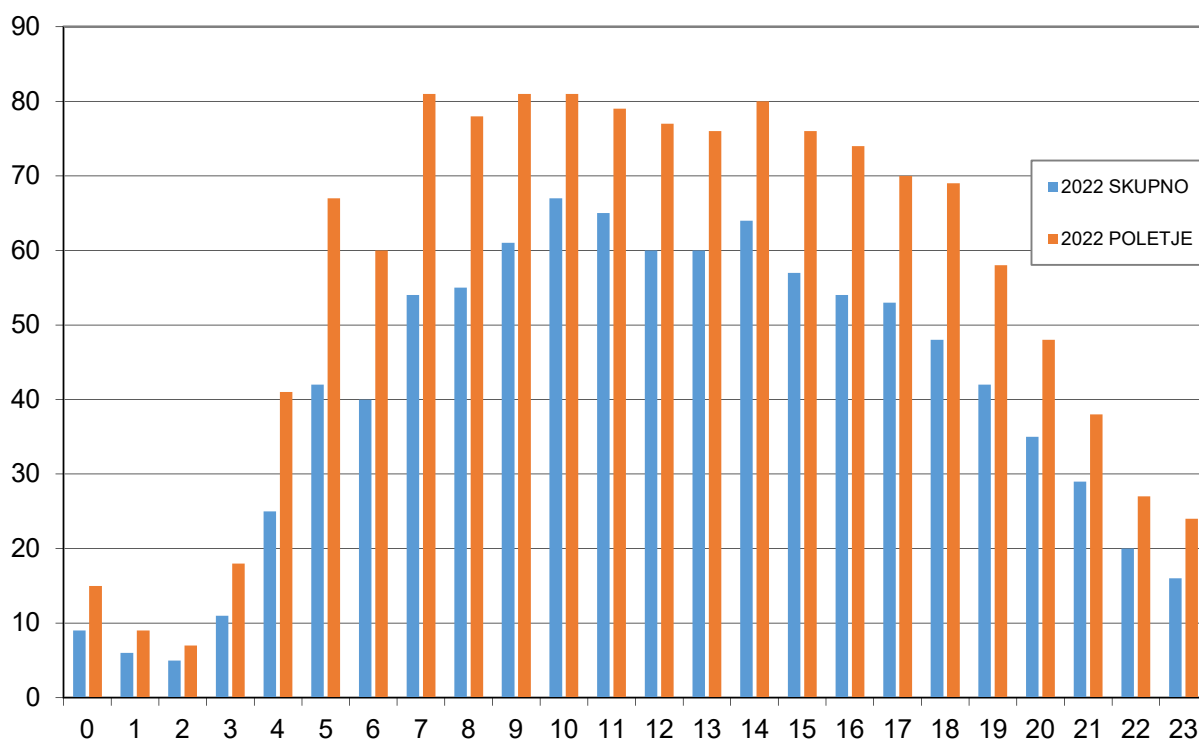
V sektorju Dolsko so IFR leti razporejeni po dnevih kot v prikazu 24. Z modrimi stolpci je prikazano povprečno število letov v celotnem letu 2022. Oranžni stolpec prikazuje razporeditev IFR-letov v sektorju Dolsko po dnevih v poletni sezoni (1. julij – 15. september), povprečje 11 tednov, najmanj 1153 IFR-letov dnevno in največ 1569 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 2023

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

Gledano po urah je bil promet v letu 2022 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)**

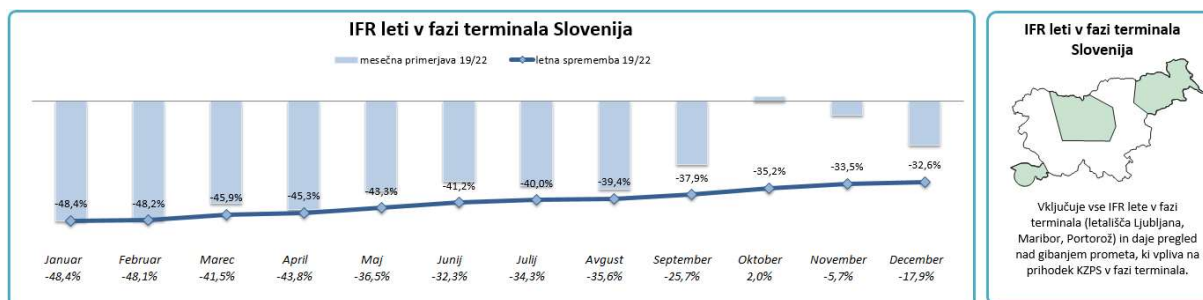
Vir: družba 2023

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. Prikaz je zgolj informativen, ker se promet razlikuje po dnevih v tednu in na njegovi osnovi ni mogoče sklepati o tendencah prometa.

#### 4.2.2 Promet v fazi terminala

V fazi terminala je v letu 2022 pod vplivom pandemije COVID-19 (prve tri mesece) 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 2023

V spodnji tabeli je predstavljeno gibanje števila IFR-letov v fazi terminala v obdobju 2012 – 2022.

Tabela 19: Število IFR-letov v fazi terminala v obdobju 2012 – 2022

Leto	Število IFR-letov v fazi terminala	Stopnja rasti (v odstotkih)
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 %
2022	22.499	+37,7%

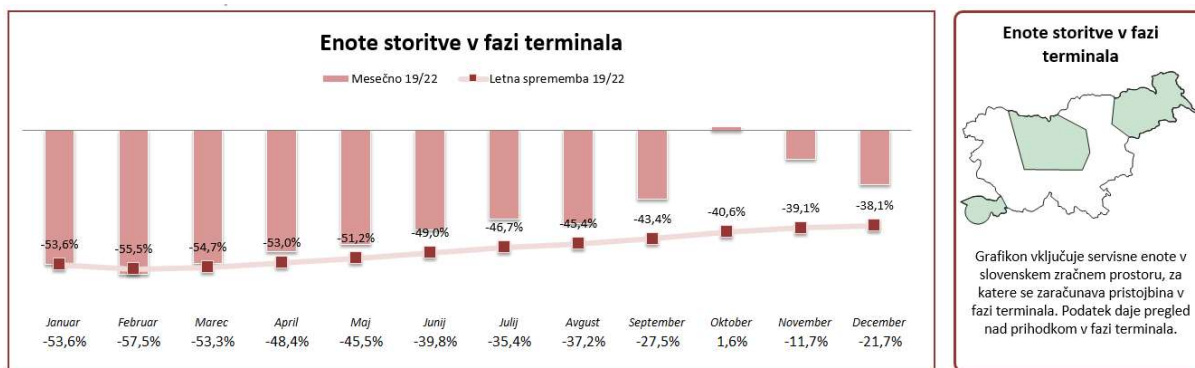
Osnovni podatki o prometu, pridobljeni od posameznih letaliških kontrol zračnega prometa, so zbrani v tabeli 20.

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 2022	2.727	2.508	17.911	358
Povprečno dnevno število operacij IFR	7,4	6,9	49	1,5
Največje dnevno število operacij IFR	30	23	94	11
Število VFR leta 2022	15.315	30.129	10.643	6.904
Povprečno dnevno število operacij VFR	41,8	82,4	29,1	30
Največje dnevno število operacij VFR	164	300	104	109

Število enot storitve v fazi terminala je leta 2022 v primerjavi z letom 2021 zraslo za 54,4 %, kar še vedno predstavlja za 38,1 % 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 2012 – 2022.

## Prikaz 27: Enote storitve v fazi terminala



Vir: Eurocontrol (CRCO), družba 2023

Tabela 21: Število enot storitve v fazi terminala v obdobju 2012 – 2022

Leto	Število enot storitve v fazi terminala	Stopnja rasti (v odstotkih)
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 %
2022	7.801	+54,4 %

## 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 %. Leta 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.

V letu 2022 je zračni promet rasel v vseh segmentih v primerjavi z letom 2021, skupni IFR promet za +62,4 %, v sektorju Dolsko za +61,8 % in v Mura sektorju +64,7 %. V kolikor ga primerjamo z letom 2019, se je IFR promet zmanjšal za 1,5 %, v sektorju Dolsko povečal za +0,75 % in v sektorju Mura zmanjšal za 9 %. Za primerjavo je število IFR letov v Evropi v letu 2022 upadlo za 16,9 % glede na leto 2019.

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

Število enot storitve v fazi preleta je po trendu sledilo gibanju prometa (2022/2021: +60,9 %). Število enot storitve v fazi terminala se je leta 2022 v primerjavi z letom 2021 zvišalo za 54,4 %.

#### 4.3 ANALIZA REGULACIJ IN ZAMUD LETA 2022

V letu 2022 je Center območne kontrole zračnega prometa Ljubljana (ACC Ljubljana) imel dve (2) regulaciji zaradi vremenskih pogojev. Ustvarjeno je le 156 minut zamud. 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 2022, upoštevajoč revidiran načrt investicij kot posledico negativnega vpliva pandemije COVID-19 na poslovanje družbe in njen finančni položaj.

Družba je v letu 2022 nadaljevala z aktivnostmi za razširitev 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. 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 odzivi 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 2022 so se vzpostavile dodatne štiri (4) lokacije, ki bodo namenjene tako obstoječi mreži oddajno-sprejemnih postaj SLOWAM, kot tudi sistemu MAM. Z vseh novih oddajno-sprejemnih postaj je bila vzpostavljena MPLS povezava za zagotovitev ustreznega prenosa podatkov.

Skladno s sklepom Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije se je nadaljevalo izvajanje monitoringa frekvenčnega spektra SSR (1030 in 1090) in s tem povezanih »izpraševanj« (interogacij), ki lahko pomembno vplivajo na delovanje letalskih transponderjev. Statistika interogacij za leto 2022 je bila izdelana in poslana 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.

Družba je v letu 2022 skladno z investicijskim planom uspešno zaključila aktivnosti na treh projektih s področja komunikacij. Izvedena je bila nadgradnja obstoječega sistema VDR za snemanje govora in slike v okviru projekta za izvedbo ambientalnega snemanja v prostorih OKZP in LKZP-jih, skladno z zahtevo ATS.OR.410 iz Izvedbene uredbe 2017/373/EU, implementirane so bile lastne mikrovalovne povezave do VHF/UHF lokacij Krim, Kum in Janče v okviru projekta MW linki ter zamenjane radijske postaje s pripadajočo opremo v okviru projekta prenove VHF sistemov na letališčih Portorož in Maribor ter na lokaciji Janče. Uporaba lastnih MW povezav (MicroWave – mikrovalovne povezave), s katerimi je družba povečala redundanco v govorni komunikaciji A/G in zmanjšala odvisnost od ponudnikov telekomunikacijskih storitev, se je začela v začetku junija 2022. V decembru 2022 je bil projekt vzpostavitve MW povezav tudi v celoti uspešno zaključen. Posledično je družba odpovedala zakup določenih TK vodov pri zunanjih dobaviteljih in s tem znižala stroške najema tuje infrastrukture. V novembru 2022 je bil uspešno zaključen projekt prenove VHF sistemov na letališčih Portorož in Maribor ter na lokaciji Janče. Od septembra 2022 dalje na omenjenih lokacijah operativno delujejo VHF radijske postaje proizvajalca Rohde & Schwarz, serija 5200, s pripadajočo opremo.

Poleg zaključenih projektov sta se v letu 2022 v zvezi z investicijami na področju komunikacij začela še dva nova projekta in sicer projekt VoIP VCS in projekt VHF/UHF Krim. Pri obeh projektih gre za investicijo v novo opremo zaradi zamenjave obstoječih sistemov VCS in VHF/UHF. Projekta bosta zaključena do konca leta 2024 (VCS) oziroma 2023 (VHF/UHF), do konca leta 2022 je bil pri obeh projektih objavljen javni razpis za najboljšega ponudnika.

V letu 2022 je bila uspešno izvedena prenova oz. posodobitev t.i. CLUSTER infrastrukture, ki je namenjena podpori operativnim sistemom.

Nabavljeni in testirani so bili novi NTP strežniki, ki se bodo od leta 2023 naprej uporabljali kot glavni vir časovne sinhronizacije večine operativnih sistemov.

Konec leta so bila nadgrajena operativna WAN (Wide Area Network) omrežja. V MPLS1 omrežje so bile integrirane dodatne tri (3) lokacije za potrebe WAN/MAM projekta.

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. V letu 2022 smo nadaljevali s pripravo menjave RPX trackerja in sicer s pripravo dokumentacije in testiranjem. Namen je, da se trackerja zamenjata do konca leta 2023.

Nadaljujejo se aktivnosti za zamenjavo strojne in programske opreme za sistem ATIS, zaključek pa je načrtovan za drugo polovico leta 2023. Prav tako se nadaljujejo aktivnosti in priprava razpisa za projekt zamenjave DME MB in DME ILB ter analize za postavitve novih DME za pokrivanje zračnega prostora z DME/DME. Uspešno so bile izvedene tudi nadgradnje sistema FDPS.

V letu 2022 se je začel za operativne potrebe uporabljati novi VCR sistem (sistem za snemanje in reprodukcijo radarskih podatkov), ki je rezultat lastnega razvoja. Sistem nadomešča stari RRR (Radar Replay Recording) sistem, ki se bo v letu 2023 umaknil iz operativne uporabe. Novi sistem je zmogljivejši in ponuja večji obseg uporabe.

Izvedena je bila menjava HW (serverjev) in OS (Oracle Linux 8.1) na vseh RDD-jih (Radar Data Display) v ATCC. V vseh letaliških kontrolah zračnega prometa se je izvedla nadgradnja OS (Oracle Linux 8.1) na Jeti in RDD računalnikih.

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.

V letu 2022 je bil izveden razpis in podpisana pogodba z izvajalcem za projekt nabave novega video zidu (Videwall), ki služi prikazu stanja operativnih sistemov v cTNC-ju. Instalacija sistema bo izvedena v letu 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 Jožeta Pučnika Ljubljana. Z neodvisno in neposredno priključitvijo letališkega kontrolnega stolpa TWR LJLJ na električni priključek iz transformatorske postaje TP\_KZP1 v ATCC distributerja električne energije Elektro Gorenjska, d. d., je namreč družba zagotovila elektroenergetsko neodvisnost LKZP BR od družbe Fraport Slovenija. Preselili smo gradnike električnega napajanja iz kleti stare upravne stavbe Fraport Slovenija v namenski energetski kontejner, ki je nameščen na zemljišču v upravljanju severni strani kontrolnega stolpa. Priključno mesto smo preselili iz transformatorske postaje TP2, v upravljanju Fraport, na priključno mesto NN1 v transformatorski postaji TP\_KZP1, z inštalacijo dovodnih energetskih kablov v lastno kabelsko kanalizacijo od objekta ATCC do TWR LJLJ.

Na radarski položaj Ljubljanski vrh sta bili inštalirani napravi za rezervno napajanje in za neprekinjeno napajanje. Z namenom slediti zavezam na področju trajnostnega poslovanja je bilo na parkirišče in v garažo objekta ATCC postavljenih šest (6) polnilnih postaj za električne avtomobile in s kompetentnim izvajalcem storitev e-mobilnosti sklenjena pogodba za upravljanje in obračunavanje ter zaračunavanje stroškov polnjenja uporabnikom.

Na področju Sektorja letalskih informacij se je tudi v letu 2022 z izbranim izvajalcem nadaljeval razvoj aplikacije eARO 2.0. Predstavniki družbe so sodelovali predvsem v smislu strokovnega poznavanja področja in zahtev. Začele so se tudi aktivnosti priprave tehničnih specifikacij za potrebe nadgradnje AFTN/AMHS sistema in ADMT (AIM Portal).

V letu 2022 so bile izvedene posamezne razširitve sistema tehničnega varovanja, kjer je bilo to najbolj potrebno in nadgradnja sistema prepoznave registrskih tablic na objektu ATCC Brnik. Na področju požarne varnosti je bila realizirana izvedba požarno odpornega notranjega stopnišča in požarna zaščita kabselske vertikale objekta kontrolni stolp Brnik. Pripravljena je bila tehnična dokumentacija za izvedbo oziroma vgradnjo sistema gašenja na lokacijah DEA Maribor, radar Ljubljanski vrh in NN stikališče Brnik, za katere je izvedba predvidena v letu 2023. Prav tako je bila pripravljena tehnična dokumentacija za vgradnjo sistema ključar na lokaciji ATCC, ki je predvidena v letu 2023.

Poleg omenjenih večjih investicij je družba v letu 2022 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 (v sklopu prve faze protipožarne sanacije vertikalne kabselske kinete z vgradnjo protipožarnih vrat, pleskanja, obnove zaščitne stopniščne ograje, zamenjave spuščениh stropov ter zamenjave starih svetilk z novimi varčnimi (LED) svetilkami). 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 operativno specifična in zahtevna, hkrati pa je izpostavljena številnim splošnim in posebnim tveganjem. Družba se zaveda pomena ustreznega sistema upravljanja tveganj za stabilnost poslovanja in rezultatov, ki mora zagotavljati prepoznavanje in ocenjevanje, ustrezno spremljanje in vodenje pomembnih tveganj ter poročanje o upravljanju s tveganji.

Družba je upoštevajoč 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 zavezanka 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 (Uradni list RS, št. 30/18, 95/21 in 18/23 – ZDU-10) (v nadaljevanju: Zakon 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 Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 7/19) in pridobljenimi Strokovnimi usmeritvami nosilca sektorja (INTERNO), ki jih je družba pridobila od Ministrstva za infrastrukturo.

Ob tem 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. Država je v začetku leta 2023 sprejela novo Uredbo o varnostni dokumentaciji in varnostnih ukrepih izvajalcev bistvenih storitev (Uradni list RS, št. 8/23), ki nadomešča Pravilnik o varnostni dokumentaciji in varnostnih ukrepih izvajalca bistvenih storitev (Uradni list RS, št. 32/19 in 95/21 – ZInfV-A), posledično je družba dolžna pripraviti prenavo dokumentacije s področja informacijske varnosti, še posebej oceno tveganj. Glede na predvideno vzpostavitev oziroma certificiranje informacijsko komunikacijskega sistema družbe (poslovni del) skladno z zahtevami Zakona o tajnih podatkih oziroma Uredbe o varovanju tajnih podatkov (Uradni list RS, št. 74/05, 7/11, 24/11 – popr. in 50/22) pa bo za ta del IKT sistema prav tako potrebno oceniti groženje oziroma skladno z zahtevanim opredeliti tveganja.

Po vsebinskih zahtevah oba krovna 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.

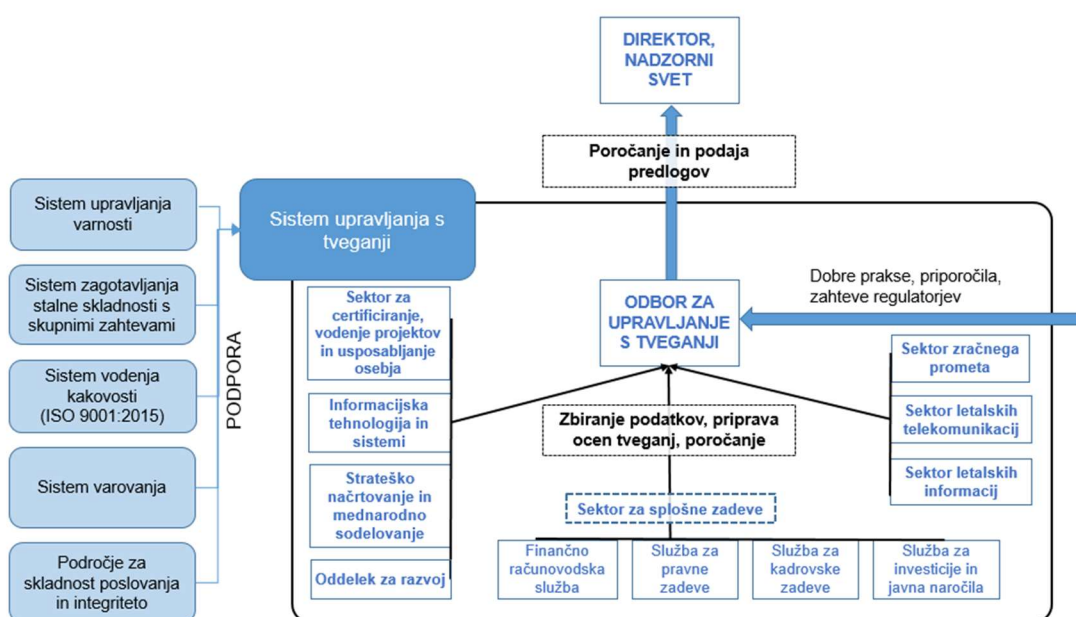
Družba redno posodablja Oceno tveganj za delovanje kritične infrastrukture in je v letu 2020 pridobila soglasje nosilca sektorja kritične infrastrukture za Oceno tveganj za delovanje kritične infrastrukture. Prav tako ima družba pripravljeno Oceno tveganj na področju varnosti oziroma zaščite informacijskih 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 je sprejeta 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, zato je v letu 2023 predvidena posodobitev obeh krovnih ocen, tako ocene za delovanje kritične infrastrukture kot ocene za izvajalca bistvenih storitev.

Sistem upravljanja tveganj v družbi je v povezavi z njeno dejavnostjo učinkovito podprt s sistemom upravljanja varnosti (Safety Management System – SMS), sistemom zagotavljanja stalne skladnosti s skupnimi zahtevami za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, določenih z Izvedbeno uredbo 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 varnost zračnega prometa pogojevana z varnim izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa, je slednje temeljna prioriteta družbe, ki jo družba uresničuje z upravljanjem varnostnih tveganj in z učinkovitim izvajanjem proaktivnih in preventivnih 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 koordinator 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 upoštewane 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, ki so predstavljeni v nadaljevanju. 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.

## 6.1 STRATEŠKA TVEGANJA

Pri opredelitvi strateških tveganj izhaja družba iz svoje opredeljene strategije in tveganj, ki izhajajo iz uresničevanja izbrane strategije. Dejavnost vodenja in kontrole zračnega prometa je skozi zagotavljanje pogojev mobilnosti potnikov in blaga v sistemu zračnega prometa strateškega pomena tudi za državo. Posledično je razvoj novih tehničnih sistemov, infrastrukture, človeških virov in tehnoloških rešitev ter načina 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. Ključna tveganja, ki izhajajo iz njene dejavnosti, 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 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 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 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 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 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 2019/317/EU 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 pristojbini na terminalih. 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, pri čemer se izpad prihodka zaradi nižjih napovedi od dejanske inflacije s časovnim zamikom tudi v celoti povrne skozi ceno enote storitve, 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 neskladnosti v povezavi z domačimi in tujimi predpisi: upravljanje zračnega prometa, izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa ter usposabljanje in ohranjanje usposobljenosti kontrolorjev zračnega prometa (ATCO), posledično 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 - začasni ali trajni odvzem certifikata izvajalca ANS/ATM ter začasni ali trajni odvzem certifikata organizacije za usposabljanje. Neizpolnjevanje merodajne zakonodaje ima lahko za posledico tudi 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. Tveganje neskladnosti z domačimi in tujimi predpisi, ki jih tekom stalnih in inšpekcijskih nadzorov ugotovi Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije, torej tista tveganja, ki imajo potencialno posledico začasnega ali trajnega odvzema certifikatov družbe, pa družba obvladuje z izvajanjem aktivnosti odprave neskladij, ki vključuje: izdelavo analize vzroka pojavnosti neskladij ter na podlagi le-teh realizacijo popravilnih ukrepov (vključno z odpravo razloga neskladja in s tem preprečevanjem ponovljivosti istega neskladja).

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. Prav tako lahko nespoštovanje oz. neizvajanje zahtev oziroma postopkov in procesov, navedenih v internih aktih (neskladnost delovanja zaposlenih pri ključnih postopkih/ procesih v družbi v npr. domeni varnosti v zračnem prometu »SMS« ter usposabljanju oziroma ohranjanju usposobljenosti kontrolorjev zračnega prometa - ATCO) predstavljajo tveganja, ki v najbolj črnogledi negativni posledici predstavljajo začasni ali trajni odvzem certifikata izvajalca ANS/ATM ter začasni ali trajni odvzem certifikata organizacije za usposabljanje.

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 odobravanja 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 2017/373/EU, notranje spremljanje skladnosti v sklopu izvajanja usposabljanj in ohranjanja usposobljenosti operativnega osebja) ter ustreznim zavarovanjem poklicne letalske in splošne odgovornosti. Tveganje neskladnosti z internimi predpisi, ki jih tekom stalnih in inšpekcijskih nadzorov ugotovi Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije, torej tista tveganja, ki imajo potencialno posledico začasnega ali trajnega odvzema

certifikatov družbe, pa družba obvladuje z izvajanjem aktivnosti odprave neskladij, ki vključuje: izdelavo analize vzroka pojavnosti neskladij ter na podlagi le-teh realizacijo popravilnih ukrepov (vključno z odpravo razloga neskladja in s tem preprečevanjem ponovljivosti istega neskladja).

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 in vzajemno dopolnjujočo (komplementarno) vlogo. S tem v zvezi je najpomembnejše delovanje družbe v okviru funkcionalnega bloka zračnega prostora srednje Evrope (FAB CE) in širše s ciljem doseganja ciljev evropskih predpisov o enotnem evropskem nebu (Single European Sky – SES), ciljev evropskega ATM Master Plana oziroma ciljev SESAR Deployment Managerja in splošnimi področnimi cilji Evropske komisije, 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).

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 dejavnik, 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 četrletnim 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.

Ohranjanje in obnavljanje veljavnosti dovoljenja (certifikata) za izvajanje storitev Organizacije za usposabljanje: družba mora skladno s slovensko in evropsko zakonodajo izpolnjevati predpisane zahteve za izvajalce storitev Organizacije za usposabljanje operativnega osebja ter ohraniti kompetence osebja družbe. Organizacija za usposabljanje zagotavlja ustrezno usposobljenost svojega osebja v skladu s standardi, ki jih zahtevajo predpisi, redno spremlja nove zahteve in spremembo zakonodaje, vodi in obvladuje vso dokumentacijo programov usposabljanja in same izvedbe usposabljanj ter skrbi za kompetentnost celotnega operativnega osebja.

## 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 epidemije bolezni, naravne katastrofe, varnostni dogodki, pojav recesije ali drugih šokov na trgih (kot na primer 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.

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 Euribora, kar bi za družbo pomenilo pomembnejše spremembe v višini plačil obresti na 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 na slovenska mednarodna letališča). Kreditno tveganje se pojavlja predvsem 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, pri čemer delež največje stranke ne presega 15 % prihodkov terminalnih 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 lahko ščiti z lastno kapitalno 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 soočajo z optimizacijskim problemom, kjer robne pogoje predstavljajo cene nafte na eni in cene pristojbin na zračnih poteh na drugi strani. Tako v primeru manjšega padca cene nafte letalski prevozniki lahko s ciljem plačila nižjih pristojbin izbirajo daljše poti, kar za družbo učinkovito 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 spremembe cene energentov: Zaradi nestabilnosti na trgih energentov in surovin ter rasti cen kot posledice pandemije COVID-19, zlasti pa izbruha vojne v Ukrajini in omejevalnih ukrepov, ki so jih proti Ruski Federaciji sprejele države Evropske unije, družba kot povečano obravnava tudi tveganje spremembe cene energentov. Z vidika neposrednega vpliva dejavnikov tveganja rasti cen energentov je za družbo predvsem relevanten dejavnik vpliva rasti cen električne energije. Družba spremlja tržišče električne energije, zato je v začetku leta 2023 ponovila postopek javnega naročila in pridobila novo

cenovno ugodnejšo ponudbo in sklenila pogodbo za dobavo električne energije v letu 2023 po cenah, primerljivih s sprejetimi ukrepi pomoči gospodarstvu za omilitev posledic energetske krize.

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: družba v omenjeno skupino tveganj uvršča predvsem dogodke v povezavi z varnostnimi in političnimi krizami (kot na primer na Bližnjem vzhodu, v Ukrajini in Belorusiji), naravne katastrofe (izbruhi vulkanov), morebitne varnostne / teroristične dogodke in epidemije bolezni, kot je COVID-19, ki glede na trajanje in globino kriz bistveno vplivajo na obseg zračnega prometa po svetu, ceno goriva in na izbiro turističnih destinacij ter imajo lahko s tem kratkoročne (do enega leta) občutne negativne učinke na prihodke in posledično denarni tok družbe zaradi izpada prihodka iz naslova nižjega števila preletov. 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 prevozi. 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 učinka usklajevalnega mehanizma, kot ga določa Izvedbena uredba 2019/317/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 četrtnim 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 upravljanja varnosti v zračnem prometu (»Safety«): so neposredno povezana z ustrežno usposobljenostjo kontrolorjev zračnega prometa, kakor tudi z ostalim operativnim osebjem in podpornimi službami, ki s svojim profesionalnim pristopom prispevajo k varnemu letalskemu prometu. Vsekakor so v ospredju kontrolorji zračnega prometa in količina zračnega prometa, ki nenehno narašča, oziroma kompleksnost v povezavi z neugodnimi vremenskimi pojavi, ki narekujejo stalno usposabljanje in preverjanje praktičnega ter teoretičnega znanja posameznika. Tovrstni omilitveni ukrepi tveganj zajemajo tudi redno usposabljanje na simulatorju in osvežitvene seminarje.

Varnost v zračnem prometu in procesi sistema upravljanja varnosti so usklajeni s predpisi Evropske unije, nacionalnimi predpisi, 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. Zagotavljanje skladnosti sistema upravljanja varnosti z zahtevami, predpisi ter stalnim izboljševanjem procesov, je ključnega pomena za družbo, saj je le to pogoj za ohranjanje veljavnosti dovoljenja (certifikata) za izvajanje dejavnosti družbe skladno z evropsko zakonodajo (Izvedbeno uredbo 2017/373/EU).

Družba obvladuje tveganja na področju upravljanja varnosti z rednim spremljanjem in izpolnjevanjem veljavnih predpisov in zahtev, izobraževanjem zaposlenih, izvajanjem notranjih pregledov, spremljanjem skladnosti s procesi, dokumentacijo in letnimi zunanji presojami, s katerimi se preverja učinkovitost sistema upravljanja varnosti (Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije, EASA, Eurocontrol, CANSO). Družba ima kot izvajalka navigacijskih služb zračnega prometa skladno z določili Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa tudi 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.

Tveganja na področju kadrov: v omenjeni skupini tveganj je družba kot ključni skupini tveganj prepoznala tveganje ključnih zaposlenih in tveganja povezana z varstvom in zdravjem pri delu.

Tveganje, povezano s ključnimi zaposlenimi v družbi, izhaja iz štirih virov:

- tveganje nekompetentnosti,
- tveganje odhoda ključnega zaposlenega,
- tveganje smrti ali daljše bolniške odsotnosti ključnega zaposlenega in
- tveganje, povezano z upokojevanjem.

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.

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. Dodatno tveganje na področju kadrov izhaja tudi s področja manjka kadrov. Pomanjkanje kadra v družbi je lahko resno tveganje za družbo, saj lahko vpliva na številne vidike poslovanja. Tveganje na področju kadrov se je v zadnjem obdobju izkazalo tudi v pomanjkanju ustreznih profilov zaposlenih na trgu dela, predvsem na področju tehničnih smeri. Omenjena tveganja družba obvladuje z načrtovanjem kadrov, z uspešnim poslovanjem, z učinkovito organizacijo, z urejenimi socialnimi pravicami delavcev, skrbjo za razvoj zaposlenih, ustreznim nagrajevanjem, dobrimi pogoji dela in urejenim delovnim okoljem ter uveljavljenimi ukrepi na področju varstva in zdravja pri delu. Našteto prispeva h krepitvi ugleda delodajalca, tudi z namenom privabljanja zelenih profilov zaposlenih. Družba je aktivno vključena in komunicira z javnostjo tudi na družbenih omrežjih, krepí sodelovanje z izobraževalnimi ustanovami in omogoča opravljanje obveznih praks dijakom in študentom, s čimer se povečuje prepoznavnost družbe med mladimi.

Za družbo na področju kadrov predstavlja tveganje 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 upokojitev 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 varstvom 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 boleznih. 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. Pogoj 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 varstva in zdravja pri delu. Sistem varstva 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.

Tveganja, povezana z razvojem in vlaganji ter z vzdrževanjem tehničnih sistemov in naprav za izvajanje dejavnosti družbe: 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, predvsem na področjih, ki jih od družbe zahteva zakonodaja EU, npr. Izvedbena uredba 2021/116/EU);
- 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;
- zavarovanje osnovnih sredstev za primer udara strele, strojeloma, vpliva vode ali žleda.

Družba parcialni del tveganja, ki ga pogojujejo odvisnost od dobaviteljev opreme, kompleksnost sistemov in naprav ter njihova vpetost v celoto, kar onemogoča hitro zamenjavo dobavitelja, 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) in s sporazumi s sosednjimi enotami služb zračnega prometa za ravnanje v tovrstnih situacijah ter ustreznimi zavarovanji.

Tveganja na področju razvoja - neposredne napake (neodkrite) v razvoju lastne programske opreme: družba med ključna operativna tveganja uvršča tudi tveganja na področju razvoja, do katerih lahko pride zaradi napake v razvoju lastne programske opreme. V primeru neodkrite napake na programski kodi sistema ali dela sistema za vodenje in kontrolo zračnega prometa (FDSP – KAMI) lahko pride do prekinitve izvajanja storitve.

Družba tveganje obvladuje z upoštevanjem veljavnih predpisov in strokovnih standardov ter predpisanih in uveljavljenih postopkov sistema upravljanja varnosti (SMS) za razvoj programskih rešitev.

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 posamezna ključna tveganja, med katerimi izpostavlja: tveganje za izvedbo sabotaže 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 zasnovano 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);
- v tehničnih prostorih vgrajeni senzorji za zaznavo požara v zgodnji fazi;
- vgrajena oprema in napeljave, ki je izbrana z namenom minimizacije možnosti požara;
- 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. Hibridna grožnja predstavlja sočasno in prilagojeno mešanico konvencionalnih, neregularnih, terorističnih in kriminalnih

sredstev ali dejavnosti, ki vplivajo na delovanje družbe, okolja ali tveganjsko krajino, pri čemer hibridna grožnja ni ena entiteta, ampak je vedno kombinacija državnih in nedržavnih akterjev. Kombinacija realizacije konvencionalnih groženj ter hkratni povezavi z načrtno ali naključno realizacijo npr. kibernetске grožnje, oboje realizirano v nepravem trenutku, lahko pomeni zaustavitev delovanja 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 usmerjanje preventivnega delovanja. Cilj preventivnega delovanja je doseči čim boljše 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.

Tveganje napada / motenja delovanje družbe oz. dejavnosti v objektu ATCC Brnik z brezпилotnimi letalniki: Družba je kot novo pomembno tveganje prepoznala tveganje napada / motenja delovanja oziroma izvajanja dejavnosti družbe v objektu ATCC z brezпилotnimi letalniki. V primeru uporabe brezпилotnega zrakoplova v klasične teroristične ali kriminalne namene, s ciljem onemogočanja izvajanja bistvene dejavnosti družbe, družba in država v danem trenutku nima ustreznih sredstev za preprečevanje take oblike napada. Družba v danem trenutku ne razpolaga s sistemom za zaznavanje prisotnosti brezпилotnih zrakoplovov. Sistem obrambe proti brezпилotnim zrakoplovom, ki ga ima trenutno na voljo Policija je primeren v omejenem obsegu in le za določen namen – to je lociranje brezпилotnih zrakoplovov in pilotov, za produkte proizvajalca DJI. V odvisnosti od načina uporabe brezпилotnika je motenje z obstoječo opremo onemogočeno, saj brezпилotni zrakoplov lahko leti na podlagi video posnetka in umetne inteligence. Rezultat bi bil nemoten let brezпилotnih zrakoplovov. Družba bo v prihodnosti pripravila analizo možnih rešitev.

Zahteve po odprtosti letaliških kontrol zračnega prometa: gre za tveganje pojava zahtev zunanjih deležnikov v sistemu civilnega letalstva v Republiki Sloveniji 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.

Tveganja zavarovanja: družba med ključna tveganja uvršča tudi tveganje sklenitve neustrezne zavarovalne police in neveljavljanje 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 (nedefinirana 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 ustrežno 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<sup>3</sup> 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 nadzori 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 ter polno funkcionalni center za kibernetiko varnost za izvajanje nadzora in obrambo pred kibernetičnimi napadi.

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 27001:2013).

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 osebnostni ravni. Glavni cilj je z elementi informacijske varnosti

---

<sup>3</sup> Vir: [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/eu-air-safety-list\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/eu-air-safety-list_en), 27. 2. 2022.

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 kibernetских 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 prenovu 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 kibernetiskega 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 kibernetisko varnost in proceduralno uvrščen v sisteme upravljanja sprememb.

Ob porastu kibernetских napadov na kritično infrastrukturo in letalstvo nasploh temu področju posvečamo posebno pozornost, zato so poleg preteklih odkritih tveganj integralno obravnavana tudi kibernetiska tveganja, posledično pa tudi ukrepi za zmanjševanje le-teh. Realizacijo tovrstnih tveganj je precej spremenila vojna v Ukrajini, ki je za večkratnik povečala količino poizkusov napadov na infrastrukturo družbe.

V vseh delih družbe se bodo nenehno uvajale nove informacijske podpore delovnim procesom oziroma se bodo nadgrajevali obstoječi. Procese bo družba obvladovala z ustrežno organiziranostjo, vključenostjo različnih strokovnih področij, notranjo revizijo, s skrbnim testiranjem in projektnim vodenjem. Družba bo skrbela, da bodo informacijski sistemi 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 nadaljevala z ukrepi in spremembami informacijskih sistemov, potrebnimi 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. 2016/679/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.

Poleg predhodno opisanih ključnih tveganj je družba prepoznala in obravnava korupcijska tveganja ter tveganja neetičnega in nezakonitega ravnanja ter goljufij (prevar). Opredeljene ima tudi ukrepe za obvladovanje teh tveganj. Vendar pa glede na dejstvo, da v preteklosti ni prišlo do nobenega dogodka, ki bi pomenil dejansko realizacijo tveganja in povzročil škodo v povezavi s temi tveganji, družba teh tveganj ne uvršča med kritična oziroma ključna tveganja.

## 6.5 KLJUČNA TVEGANJA IN NJIHOV VPLIV NA POSLOVANJE DRUŽBE V LETU 2022

Za poslovanje družbe v zadnjih treh letih sta bila ključna dva dejavnika tveganja, ki sta vplivala na uresničitev letnega načrta in ciljev družbe, vpliv usklajevalnega mehanizma iz naslova delitve tveganja povezanega s prometom in inflacijo iz leta 2019 (oz. iz 2018 v letu 2020) ter negativni vpliv pojava globalne epidemije COVID-19 na letalski promet, ki je vplivala na poslovanje družbe zlasti v prvi polovici leta 2022. Predhodno omenjeni usklajevalni mehanizem bo vplival tudi na poslovanje v letu 2023. Nov dejavnik

tveganja v letu 2022, ki zaradi širših varnostnih in gospodarskih posledic vpliva na poslovanje družbe, pa je izbruh vojaškega spopada v Ukrajini.

Pojav COVID-19, ki je izjemno prizadel 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.

Ob endemiji COVID-19 in tveganju izbruha epidemij novih bolezni ob povečanem tveganju pojava recesije kot posledice politično-ekonomskih in varnostnih dogodkov (vojaški konflikt v Ukrajini, potencialni novi varnostno-politični konflikti v Evropi in širše) ter z njimi povezanega pomanjkanja ter rasti cen energentov in surovin, se družba sooča s povečano stopnjo tveganosti poslovanja, zlasti na področju finančnih tveganj (likvidnostno tveganje, kreditno tveganje in obrestno tveganje), varnostnih in kibernetičnih tveganj, kot tudi na področju strateških tveganj.

Kot uvodoma omenjeno na poslovanje družbe v letu 2022 in 2023 vpliva tudi usklajevalni mehanizem iz drugega referenčnega obdobja spremljanja vseevropskih ciljev uspešnosti v obdobju 2015 - 2019, ki je posledica določb Izvedbenih uredb 390/2013/EU in 391/2013/EU, ki določata 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. Ugotovljeni vpliv usklajevalnega mehanizma iz let 2018 (upoštevani v ceni enote storitve v letu 2020) in 2019 (upoštevani v ceni enote storitve v letu 2021) zaradi bistveno nižjega prometa od načrtovanega v letih 2020 in 2021 kot posledice negativnega vpliva pojava COVID-19 ni bil v celoti povrnjen uporabnikom storitev, v posledici česar so nepovrnjena sredstva usklajevalnih mehanizmov iz let 2018 (1,656 mio EUR v fazi preleta) in 2019 (2,026 mio EUR v fazi preleta) upoštevana v cenah enote storitve za leti 2022 in 2023 ter bodo posledično zniževala prihodke in poslovni izid družbe.

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, kot že omenjeno, pomemben sprejem Izvedbene uredbe 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 2021/891/EU o določitvi revidiranih vseevropskih ciljev uspešnosti za omrežje za upravljanje zračnega prometa za tretje referenčno obdobje, države članice pa so morale Evropski komisiji v oceno predložiti revidirane Načrte izvedbe (Performance Plan) za tretje referenčno obdobje. Skladno s slednjim je bil Evropski komisiji predložen Načrt izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo, ki je bil ocenjen kot skladen s cilji. Z vidika vpliva usklajevalnega mehanizma na poslovanje družbe so relevantne določbe, ki spreminjajo obdobje usklajitve 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.

Realizacija finančnih tveganj je povezana z realizacijo ostalih tveganj, povezanih z negativnim vplivom dejavnikov tveganja na letalski sektor in s tem na obseg letalskega prometa, ki se odraža v padcu prihodkov in ob visokem deležu fiksnih stroškov poslovanja, poslabšani likvidnostni situaciji ter povečani zadolženosti družbe. Zaradi visoke stopnje 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 je imela v letu 2022 za zagotovitev ustrezne likvidnosti najeta dva kratkoročna revolving kredita, od katerih se je s 30. 12. 2022 iztekla kreditna pogodba za najem kratkoročnega kredita pri Banki Intesa Sanpaolo d. d., Koper, ter 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. Družba je na podlagi poslovanja in izboljšane likvidnostne situacije v letu 2023 obnovila en kratkoročni revolving kredit, s katerim bo lahko zagotavljala potrebna likvidnostna sredstva za nemoteno poslovanje.

Ob dodatnih dejavnikih tveganja (višje stopnje inflacije in povečano tveganje recesije), ki negativno vplivajo na obrestne mere, se je v drugi polovici leta 2022 povečala izpostavljenost obrestnemu tveganju zaradi obrestnih mer v kreditnih pogodbah, ki so vezane na Euribor. Zaradi predvidene nadaljnje rasti Euribor v letu 2023, ostaja omenjeno tveganje pomembno tudi v letu 2023. Družba bo posledično skrbno spremljala in obvladovala izpostavljenost tveganju večje spremembe obrestnih mer in spremljanju

kapitalske ustreznosti ter presojala možne finančne instrumente ščitenja pred tveganjem spremembe referenčne obrestne mere Euribor.

Dodatni dejavnik tveganja, na katerega je družba pozorna, je vpliv vojaškega konflikta med Ukrajino in Rusko Federacijo, pa tudi morebitnih novih varnostnih dogodkov, z možnimi vplivi na obseg zračnega prometa in spremembe zračnih tokov ter splošnih negativnih vplivov na gospodarstvo, ki lahko negativno vplivajo na okrevanje letalskega sektorja.

Družba 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. S spremenjenim varnostnim okoljem, predvsem z vojaškim spopadom v Ukrajini in posrednim ali neposrednim sodelovanjem Republike Slovenije pri zagotavljanju NATO-vih zmogljivosti in pomoč Ukrajini, se je izpostavljenost družbe hibridnim grožnjam še povečala, pri čemer sta se povečali obe komponenti, tako fizična, kot še posebej kibernetična komponenta hibridne grožnje. Družba spremlja situacijo, zlasti pa podatke o letalskem prometu in napovedi Eurocontrol, aktivno sodeluje s pristojnimi državnimi organi pri sprejemanju in izvajanju ukrepov na področju letalstva, ki so potrebni tudi zaradi izvajanja nalog zavezništva v okviru NATO.

Prizadevanja družbe bodo tudi v letu 2023 usmerjena v zagotavljanje vseh potrebnih ukrepov za zagotavljanje varstva in zdravja zaposlenih z namenom neprekinjenega izvajanja dejavnosti, sprejemanje 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 kadrovske vire, za zagotavljanje potrebne kapacitete v zračnem prostoru, ki je v domeni družbe.



## 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 storitev upravljanja zračnega prometa / izvajanja 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, vključno z odgovornim odnosom ter korektnim in spoštljivim socialnim dialogom vodstva družbe s predstavniki zaposlenih v svetu delavcev in v reprezentativnih sindikatih, 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 nezakonnosti v družbi (ki je sicer podrobneje opredeljen v Pravilniku o sistemu notranjega opozarjanja na nepravilnosti in nezakonnosti 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 ter prizadevanje družbe za izboljšanja pogojev dela vseh zaposlenih;
- 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 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 v družbi, poročanjem ter informiranjem, osveščanjem, izobraževanjem in svetovanjem o krepitvi integritete in skladnosti poslovanja.

V letu 2022 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 vsakokrat veljavnem Načrtu izvedbe (Performance Plan) za Republiko Slovenijo in 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 in za izboljšanje pogojev dela zaposlenih. Družba v poslovni proces nediskriminatorno vključuje vse zaposlene tako, da lahko vsak prispeva k uspehu 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 pooblaščen strokovnjaki za varno delo. Družba veliko pozornosti 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.

Družba je v letu 2022 glede na aktualno stanje glede okužb s COVID-19 nadaljevala z ozaveščanjem 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.

Z namenom lažjega usklajevanja poklicnega in zasebnega življenja je družba v letu 2022 prešla na hibriden način dela, to je na kombinacijo dela na domu in dela v prostorih družbe, kjer je tak način izvajanja dela možen. Delo od doma se je namreč že v obdobju pandemije COVID-19 v družbi izkazalo kot organizacijsko, stroškovno in motivacijsko ustrezen in učinkovit način izvajanja delovnega procesa.

Družba bo še naprej zagotavljala delovno okolje, ki bo pozitivno vplivalo na zadovoljstvo zaposlenih. 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, 7/18 in 141/22) 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 brezogljicne 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. Podatki o doseganju ciljnih vrednosti kazalnikov uspešnosti so zbrani 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 sledenje in implementacija tehnološko naprednih rešitev skozi realizacijo investicijskih načrtov in obvladovanjem tveganj na tem področju.

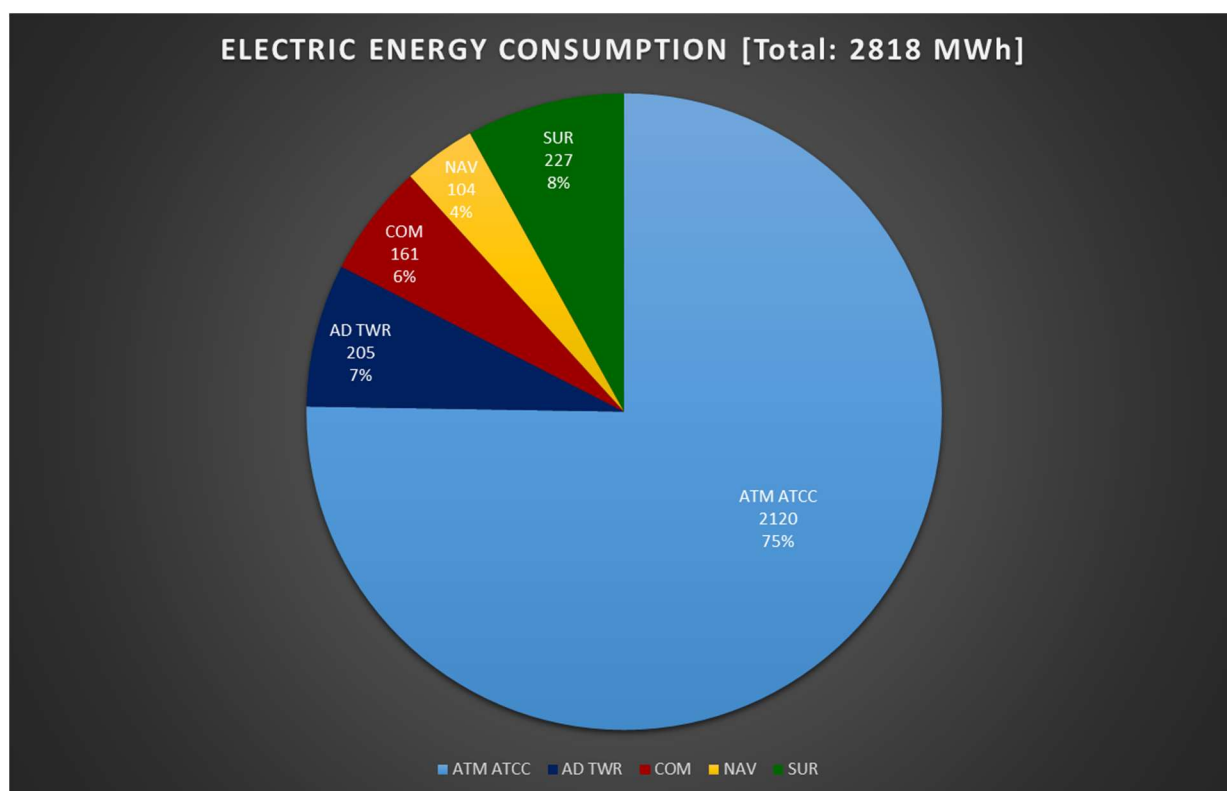
V družbi smo se zavezali k trajnostnemu poslovanju, ki vključuje tudi sledenje in obvladovanje rabe vseh energentov. Prispevek družbe k trajnostnemu razvoju predstavlja projekt gradnje objekta ATCC, ki je bil zasnovan ob upoštevanju predpisanih okoljskih usmeritev, tako glede energetske učinkovitosti kot z vidika ostalih vplivov na okolje. Z vgradnjo tehnološko naprednejših in učinkovitejših sistemov in naprav družba načrtno zmanjšuje porabo električne energije. 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.

Prispevek k trajnostnemu razvoju predstavlja tudi vračanje električne energije, ki se ustvari z obveznimi rednimi mesečnimi testiranjimi 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 ima sklenjeno pogodbo za dobavo električne energije, s katero je zagotovila, da je 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). Vključena je 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.

S ciljem povečevanja deleža obnovljivih virov energije v strukturi skupne rabe energije je bila izdelana analiza porabe električne energije za vsa električna priključna mesta in pripravljena izhodišča za energetska učinkovitost porabe energije v prihodnjem obdobju. V družbi smo pričeli s postopki za Energijski management in s pripravo Študije ogljičnega odtisa družbe. Kot izhaja iz analize, je struktura porabe električne energije po posameznih porabnikih družbe naslednja (Prikaz 29):

- ATM ATCC – objekt ATCC (Air Traffic Management Air Traffic Control Center) – 75% delež porabe;
- AD TWR – delež porabe vseh letaliških kontrolnih stolpov (TWR Brnik, TWR Maribor, TWR Portorož) – 7% delež skupne porabe;
- COM – naprave in sistemi iz področja komunikacij zrak/zemlja – 6% delež skupne porabe;
- NAV – naprave in sistemi za instrumentalno navigacijo (ILS, VOR, DME, NDB) – 4% delež skupne porabe;
- SUR – nadzorne naprave in sistemi (Radar Charlie, Radar Ljubljanski vrh, Radar Watchman, sistem WAM) – 8% delež skupne porabe.

**Prikaz 29: Poraba električne energije**



Zaradi bistvenega povečanja cen električne energije je bila na osnovi analize porabe energentov za objekt ATCC, ki predstavlja tri četrtine vse porabljene energije, v letu 2022 pripravljena Študija ekonomske upravičenosti projekta za dobavo in namestitev sončne elektrarne na streho objekta in hkratno obnovo izolacije strehe objekta. Študija je pokazala, da bi bila izvedljiva in ekonomsko upravičena namestitev sončnih panelov velikosti nazivne kapacitete cca. 130kW, zato je v teku priprava tehničnih pogojev za izvedbo javnega razpisa za dobavo in vgradnjo sončne elektrarne.

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. 77/22).

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 2023 IN PRIČAKOVANJA GLEDE RAZVOJA DRUŽBE

Nadaljevanje okrevanja letalskega prometa v letu 2023 je v veliki meri odvisno tako od razvoja vojne med Ukrajino in Rusko federacijo kot splošnih gospodarskih in varnostnih razmer v Evropi in širše, zato bo družba tudi v prihodnje spremljala razvoj razmer in dejavnike, ki vplivajo na obseg in tokove zračnega prometa s ciljem obvladovanja tveganj, ki jim je izpostavljena. Ob tem pa bo 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.

V skladu s sprejetim Načrtom izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo za tretje referenčno obdobje spremljanja vseevropskih ciljev uspešnosti si bo družba prizadevala k doseganju ciljnih vrednosti kazalnikov uspešnosti za vsa štiri ključna področja spremljanja uspešnosti, tj. zmogljivost, stroškovna učinkovitost, varnost in okolje. 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.

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.

Na realni promet v letu 2023 letu bodo verjetno največ vplivali:

- cene energentov, zlasti nafte in splošne gospodarske razmere (inflacija, padec BDP),
- zaupanje potrošnikov in povpraševanje po letalskih prevozih, 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) in
- pojav novih različic virusa in javnomnenjski odnos ter učinkovitost cepljenja.

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 družba v letu 2023 načrtuje 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 2023 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 letalskih 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 v okviru zahtevnega projekta VoIP VCS načrtovana popolna zamenjava vseh obstoječih sistemov za govorno komunikacijo VCS v centru ATCC ter na letališčih Jožeta Pučnika Ljubljana, Edvarda Rusjana Maribor in Portorož z novim, enotnim in modernim sistemom VoIP VCS. S tem projektom se družba prilagaja novim izzivom, ki jih prinašajo spremembe na prehodu iz TDM v VoIP tehnologijo, za uspešno uskladitev govorne komunikacije za vodenje in kontrolo zračnega prometa s potrebami, ki nastajajo v zvezi z nenehnim povečevanjem zračnega prometa v prihodnosti. Hkrati z zamenjavo sistema VCS je na istih lokacijah planirana tudi zamenjava obstoječega sistema VDR za snemanje govora in slike z novim sistemom, s čimer bo družba zagotovila skladnost s standardom ED-137. Na področju komunikacij je načrtovana še zamenjava sistema radijskih postaj s pripadajočo opremo na lokaciji Krim, s čimer bo družba zaključila prenovo sistemov VHF/UHF na svojih radijskih lokacijah.

Na področju nadzornih sistemov se nadaljuje projekt MAM in s tem širitev sistema multilateracije. Vlaganja v novo tehnologijo WAM bodo na dolgi rok zmanjšala število nadzornih sistemov (možen 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 NTP serverjev za časovno sinhronizacijo večine operativnih sistemov,
- zamenjava RPX backup trackerja z ARTAS backup trackerjem,
- menjava HW in OS DMGR (Data Manager) sistema,
- menjava SN (Safty Net),
- zamenjava in nadgradnje ATIS strojne in programske opreme,
- nadgradnja RCSE opreme za nadzor navigacijskih sistemov po Republiki Sloveniji in
- nadaljevanje DME/DME projekta, predvsem zamenjava dveh naprav, ki sta zaradi starosti in posledično težjih ali ne dobavljivih rezervnih delov potrebni zamenjave.

Družba na področju letalskih informacijskih služb med pomembne naloge uvršča zagotavljanje skladnosti z zahtevami Izvedbene uredbe 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 sistema ADMT (AIXM 5.1) v EAD SDD s pomočjo direktnega prenosa zrakoplovnih podatkov med posameznima sistemoma. 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 pripnki, predvsem gre za datoteke z meteorološkimi podatki in slikami.

V letu 2023 je načrtovan zaključek dveh največjih SLI projektov, in sicer nadgradnje AFTN/AMHS sistema in nadgradnja ADMT sistema (AIM Portal – 1. faza). V okviru slednjega se bo vzpostavil uradni portal za vse letalske podatke/informacije v Sloveniji, ki bo podprt z grafičnim oz. prostorskim prikazom le teh.

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 2017/373/EU. Usposabljanje sodelavcev se je deloma izvedlo v letu 2022, pri čemer smo znotraj sektorja v letu 2022 pristopili tudi k iskanju nove zaposlitve v Oddelku za certificiranje, vendar se bo, zaradi vlog kandidatov, ki niso ustrezale zahtevanim kriterijem družbe ter odstopa kandidata (ki dejansko je ustrezal zahtevanim kriterijem družbe) od kandidature za zaposlitev, zaposlovanje v Oddelku za certificiranje nadaljevalo v letu 2023.

Na področju Oddelka za certificiranje se načrtuje kontinuirano izkazovanje systemske skladnosti z merodajnimi zahtevami za ohranjanje veljavnosti (obstoječega) certifikata št. 37290-2-/2021/23 z dne 21. 4. 2022, 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), letalskih informacijskih služb (AIS) ter za izvajanje storitev oblikovanja postopkov letenja (FPD) ter sodelovanje s tako operativnimi, kot ne-operativnimi domenami v družbi pri:

- aktivnostih izvajanja korektivnega ukrepanja za odpravo neskladij tekom stalnih in inšpekcijskih nadzorih s strani nacionalnega nadzornega organa Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije (CAA),
- preverjanju in potrjevanju skladnosti z vsemi aplikativnimi obveznimi merili (obvezna merila: zahteve, standardi, politike, postopki, zavezujoči cilji) s samostojnim izvajanjem nalog v skladu s programom spremljanja skladnosti,
- preverjanju in potrjevanju skladnosti oziroma izpolnjevanju internih obveznih meril (interna obvezna merila: navodila, postopki in kazalniki uspešnosti, kazalniki učinkovitosti, načrti oziroma plani) s samostojnim izvajanjem nalog v skladu s programom spremljanja skladnosti,
- razvijanju, revidiranju, izpopolnjevanju in implementaciji sistema spremljanja skladnosti,
- implementaciji programa spremljanja skladnosti.

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 systemske ureditve izvajanja procesov usposabljanja operativnega osebja. Poleg izvedbe rednega programa usposabljanj se v okviru Letalske šole za leto 2023 načrtuje izvedba novih programov usposabljanja, skladno s spremembo Uredbe Komisije (EU) 2015/340 z dne 20. februarja 2015 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za licence in certifikate kontrolorjev zračnega prometa v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta, o spremembi Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 923/2012 ter razveljavitvi Uredbe Komisije (EU) št. 805/2011 (v nadaljevanju: Uredba 2015/340/EU), ki je predvidena konec leta 2023.

Družba bo v letu 2023 nadaljevala aktivnosti z izvajanjem projekta ADaaS2 kot enega najpomembnejših projektov družbe ter izvajala že vzpostavljene projekte. Prav tako bo družba še bolj aktivno pristopila k analizi in implementaciji zahtev, ki izhajajo iz Izvedbene uredbe 2021/116/EU (CP1) oz. LSSIP ciljev, ki so podrobno definirani v vsakoletni verziji ATM Master Plana, ki ga preko SESAR Deployment Manager-ja izdaja Evropska komisija.

Na področju sistema vodenja kakovosti po ISO 9001 je v letu 2023 načrtovano nadaljevanje s projektom sistema obvladovanja dokumentacije in nadaljevanje načrtovanih aktivnosti na področju obvladovanja tveganj. Tudi v letu 2023 je skladno z zahtevami standarda ISO 9001 načrtovana izvedba notranje presoje in izvedba zunanje certifikacijske presoje s pooblaščenim 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 ravnih varnosti v zračnem prometu, z ustreznim prispevkom k zmanjšanju negativnih vplivov dejavnosti na okolje.

## 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 2022 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 2022 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 z dne 16. aprila 2014 o posebnih zadevah v zvezi z obvezno revizijo subjektov javnega interesa (Uredba). Naša odgovornost na podlagi teh pravil je opisana v tem poročilu v odstavku *Revizorjeva odgovornost za revizijo računovodskih izkazov*. V skladu z Mednarodnim kodeksom etike za računovodske strokovnjake (vključno z Mednarodnimi standardi neodvisnosti), 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 skupine 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 po naši strokovni presoji najpomembnejše pri reviziji računovodskih izkazov tekočega obdobja. Te zadeve smo upoštevali pri reviziji računovodskih izkazov kot celote ter pri oblikovanju našega mnenja o teh računovodskih izkazih in o teh zadevah ne izražamo ločenega mnenja. Za zadeve, ki jo posebej obravnavamo v nadaljevanju, v tem smislu opisujemo njihovo obravnavo v okviru revizije.

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 2022 znašali 40.774.238 EUR (2021: 21.065.028 EUR). Prihodke od prodaje sestavljata predvsem dve vrsti prihodkov - storitve navigacijske službe zračnega prometa za prelete nad Slovenijo in storitve navigacijske službe na terminalih. 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

**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 Mednarodnimi standardi računovodskega poročanja, kot jih je sprejela EU.
- Preveritev 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

BDO Revizija d.o.o., slovenska družba z omejeno odgovornostjo, je članica BDO International Limited, britanske družbe "limited by guarantee" in je del mednarodne BDO mreže med seboj neodvisnih družb članic.  
Okrožno sodišče v Ljubljani, vl.št. 1/26892/00, osnovni kapital: 9.736,66 EUR, matična št.: 5913691, ID št. za DDV: SI94637920.



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 2021 in 2022 obravnavata kot enotno obdobje.

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

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.

#### **Druge informacije**

Za druge informacije je odgovorno posloводство. Druge informacije obsegajo Poslovno poročilo, ki je sestavni del letnega poročila družbe, vendar ne vključuje računovodskih izkazov in našega revizorjevega poročila o njih. Druge informacije smo pridobili pred datumom revizorjevega poročila, razen poročila nadzornega sveta, ki bo na voljo po tem datumu.

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 poslovodske 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 2. leto. Za opravljeno revizijo je odgovorna pooblaščen revizorka Manuela Šribar.

##### *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 13. aprila, 2023.



*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, 13. april, 2023

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



Manuela Šribar  
Pooblaščenka 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. 2022**

<b>SREDSTVA</b>		<b>Pojasnila</b>	<b>31. 12. 2022</b>	<b>31. 12. 2021</b>
<b>Nekratkoročna sredstva</b>			<b>22.757.972</b>	<b>23.851.217</b>
I.	Neopredmetena sredstva in druga dolgoročna sredstva	3.2.1	1.657.410	2.016.179
1.	Dolgoročne premoženjske pravice		1.517.472	1.829.348
2.	Druge dolgoročna sredstva		139.938	186.831
II.	Opredmetena osnovna sredstva	3.2.2	20.605.553	21.534.330
1.	Zemljišča in zgradbe		14.460.231	15.314.988
2.	Druge naprave in oprema		5.036.230	5.880.944
3.	Opredmetena osnovna sredstva, ki se pridobivajo		1.109.092	338.398
III.	Naložbene nepremičnine	3.2.2	204.042	0
IV.	Dolgoročne finančne naložbe	3.2.3	16.000	16.000
V.	Dolgoročne poslovne terjatve		0	0
VI.	Odložene terjatve za davke	3.2.4	274.967	284.708
<b>Kratkoročna sredstva</b>			<b>9.342.395</b>	<b>5.804.741</b>
I.	Zaloge	3.2.5	360.106	467.413
II.	Kratkoročne finančne naložbe		0	0
III.	Kratkoročne poslovne terjatve	3.2.6	6.729.011	4.465.710
1.	Kratkoročne poslovne terjatve do kupcev		5.916.939	3.790.012
2.	Kratkoročne poslovne terjatve do drugih		181.675	157.844
3.	Druge kratkoročne terjatve in druga sredstva		630.397	517.854
IV.	Denarna sredstva	3.2.7	2.253.278	871.618
<b>SREDSTVA SKUPAJ</b>			<b>32.100.367</b>	<b>29.655.958</b>

## LETNO POROČILO 2022

<b>KAPITAL IN OBVEZNOSTI</b>		<b>Pojasnila</b>	<b>31. 12. 2022</b>	<b>31. 12. 2021</b>
<b>Kapital</b>		3.2.8	<b>8.276.083</b>	<b>4.940.951</b>
I.	Vpoklicani kapital		5.525.706	5.525.706
II.	Kapitalske rezerve		0	0
III.	Rezerve iz dobička		1.336.579	552.571
1.	Zakonske rezerve		552.571	552.571
2.	Druge rezerve iz dobička		784.008	0
IV.	Rezerve, nastale zaradi vrednotenja po poštenu vrednosti		629.789	74.730
V.	Čisti poslovni izid poslovnega leta		784.009	-1.212.056
<b>Rezervacije</b>		3.2.9	<b>2.372.561</b>	<b>2.710.555</b>
1.	Rezervacije za pokojnine in podobne obveznosti		2.372.561	2.710.555
<b>Nekratkoročne obveznosti</b>			<b>12.068.719</b>	<b>9.379.155</b>
I.	Nekratkoročne finančne obveznosti	3.2.10	12.068.719	9.379.155
II.	Nekratkoročne poslovne obveznosti		0	0
III.	Odložene obveznosti za davke		0	0
<b>Kratkoročne obveznosti</b>			<b>9.383.004</b>	<b>12.625.297</b>
I.	Kratkoročne finančne obveznosti	3.2.11	1.938.246	8.193.654
II.	Kratkoročne poslovne obveznosti		7.444.758	4.431.643
1.	Kratkoročne poslovne obveznosti do dobaviteljev	3.2.12	2.073.844	1.426.639
2.	Druge kratkoročne poslovne obveznosti	3.2.13	3.892.081	1.716.667
3.	Obveznosti za davek od dohodkov pravnih oseb	3.2.13	265.934	0
4.	Druge kratkoročne obveznosti	3.2.14	1.212.899	1.288.337
<b>Skupaj obveznosti</b>			<b>21.451.723</b>	<b>22.004.452</b>
<b>SKUPAJ KAPITAL IN OBVEZNOSTI</b>			<b>32.100.367</b>	<b>29.655.958</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. 2022

Besedilo		Pojasnila	2022	2021
<b>A</b>	<b>PRIHODKI OD PRODAJE IZ POGODB S KUPCI</b>	3.2.15	<b>40.774.238</b>	<b>21.065.028</b>
1.	Prihodki od prodaje iz pogodb v Republiki Sloveniji		1.102.322	873.482
2.	Prihodki od prodaje iz pogodb v EU		39.670.946	20.190.476
3.	Prihodki od prodaje iz pogodb v tujini		970	1.070
<b>B</b>	<b>DRUGI POSLOVNI PRIHODKI</b>	3.2.16	<b>600.952</b>	<b>3.159.677</b>
<b>C</b>	<b>POSLOVNI ODHODKI</b>		<b>38.193.147</b>	<b>31.289.610</b>
1.	Stroški materiala in storitev	3.2.17	7.284.702	5.981.804
a)	Nabavna vrednost prodanega blaga		0	0
b)	Stroški materiala		793.887	370.614
c)	Stroški storitev		6.490.815	5.611.190
2.	Stroški dela	3.2.18	25.711.065	20.198.784
a)	Stroški plač		19.838.015	15.783.538
b)	Stroški pokojninskih zavarovanj		2.369.859	1.399.592
c)	Stroški socialnih zavarovanj		2.390.553	1.895.287
d)	Drugi stroški dela		1.112.638	1.120.367
3.	Odpisi vrednosti	3.2.19	3.520.220	3.540.760
a)	Amortizacija		3.316.500	3.490.625
b)	Prevrednotovalni poslovni odhodki pri neopredmetenih sredstvih in opredmetenih osnovnih sredstvih		274	3.742
c)	Prevrednotovalni poslovni odhodki pri obratnih sredstvih		203.446	46.393
4.	Drugi poslovni odhodki	3.2.20	1.677.160	1.644.258
5.	Oslabitev in odprava oslabitve finančnih sredstev (neto znesek)	3.2.19	0	-75.996
<b>D</b>	<b>FINANČNI PRIHODKI</b>		<b>6.330</b>	<b>3</b>
1.	Finančni prihodki iz danih posojil		0	3
2.	Finančni prihodki iz poslovnih terjatev do drugih		6.330	0
<b>E</b>	<b>FINANČNI ODHODKI</b>	3.2.21	<b>144.648</b>	<b>107.804</b>
1.	Finančni odhodki iz finančnih obveznosti		119.894	99.151
2.	Finančni odhodki iz poslovnih obveznosti		24.754	8.653
<b>F</b>	<b>CELOTNI DOBIČEK oziroma IZGUBA</b>		<b>3.043.725</b>	<b>-7.172.706</b>
<b>G</b>	<b>DAVEK OD DOBIČKA</b>	3.2.22	<b>-275.674</b>	<b>67.927</b>
1.	Obračunani davek		-265.934	0
2.	Odloženi davek		-9.740	67.927
<b>H</b>	<b>ČISTI POSLOVNI IZID OBRAČUNSKEGA OBDOBJA</b>		<b>2.768.051</b>	<b>-7.240.633</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 2022**

Besedilo		2022	2021
A	Čisti poslovni izid obračunskega obdobja	2.768.051	-7.240.633
B	Drugi vseobsegajoči donos	567.081	108.970
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	567.081	108.970
B.2.1.	Preračun pozaposlitvenih zaslužkov po davku	567.081	108.970
C	Celotni vseobsegajoči donos obračunskega obdobja	3.335.132	-7.131.663

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

**2.4 IZKAZ UPORABE BILANČNEGA DOBIČKA ZA LETO 2022**

Besedilo		2022	2021
A	Čisti dobiček poslovnega leta	2.768.051	-7.240.633
B	Preneseni čisti dobiček	0	1.764.789
C	Prenesena čista izguba	1.200.034	0
D	Povečanje rezerv iz dobička	784.008	0
E	Zmanjšanje zakonskih rezerv	0	0
F	Zmanjšanje drugih rezerv iz dobička	0	4.263.788
G	BILANČNI DOBIČEK	784.009	0
H	BILANČNA IZGUBA	0	-1.212.056

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

## 2.5 IZKAZ DENARNIH TOKOV ZA LETO 2022

Besedilo	2022	2021
<b>A Denarni tokovi pri poslovanju</b>		
<b>a) Postavke izkaza poslovnega izida</b>	<b>6.436.329</b>	<b>-3.574.280</b>
Poslovni prihodki (razen za prevrednotenje) in finančni prihodki iz poslovnih terjatev	41.375.190	24.224.705
Poslovni odhodki brez amortizacije in prevrednotenja ter finančni odhodki iz poslovnih obveznosti	-34.672.927	-27.798.985
Davki iz dobička in drugi davki, ki niso zajeti v poslovnih odhodkih	-265.934	0
<b>b) Spremembe čistih obratnih sredstev (in časovnih razmejitev, rezervacij ter odloženih terjatev in obveznosti za davek) poslovnih postavk bilance stanja</b>	<b>1.011.885</b>	<b>874.800</b>
Začetne manj končne poslovne terjatve	-2.118.278	838.754
Začetne manj končne odložene terjatve za davek	9.741	67.927
Začetne manj končne zaloge	107.307	50.528
Končni manj začetni poslovni dolgovi	3.013.115	-82.409
Plačani davek od dohodkov pravnih oseb	0	0
<b>c) Prebitek prejemkov pri poslovanju ali prebitek izdatkov pri poslovanju (a + b)</b>	<b>7.448.214</b>	<b>-2.699.480</b>
<b>B Denarni tokovi pri investiranju</b>		
<b>a) Prejemki pri investiranju</b>	<b>6.330</b>	<b>3</b>
Prejemki od dobljenih obresti in deležev v dobičku drugih, ki se nanašajo na investiranje	6.330	3
<b>b) Izdatki pri investiranju</b>	<b>-2.387.801</b>	<b>-1.305.126</b>
Izdatki za pridobitev neopredmetenih sredstev	-410.066	-300.468
Izdatki za pridobitev opredmetenih osnovnih sredstev	-1.977.735	-1.004.658
<b>c) Prebitek prejemkov pri investiranju ali prebitek izdatkov pri investiranju (a + b)</b>	<b>-2.381.471</b>	<b>-1.305.123</b>
<b>C Denarni tokovi pri financiranju</b>		
<b>a) Prejemki pri financiranju</b>	<b>4.500.000</b>	<b>4.525.000</b>
Prejemki od povečanja finančnih obveznosti	4.500.000	4.525.000
<b>b) Izdatki pri financiranju</b>	<b>-8.185.083</b>	<b>-406.456</b>
Izdatki za dane obresti, ki se nanašajo na financiranje	-73.828	-63.434
Izdatki za dane obresti, ki se nanašajo na najeme	-45.411	-44.370
Izdatki za odplačila finančnih obveznosti	-7.698.616	0
Izdatki za odplačila finančnih obveznosti - najemi	-367.228	-298.652
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>-3.685.083</b>	<b>4.118.544</b>
<b>D Končno stanje denarnih sredstev</b>	<b>2.253.278</b>	<b>871.618</b>
x) Denarni izid v obdobju (seštevek pribitkov Ac, Bc, Cc)	1.381.660	113.941
y) Začetno stanje denarnih sredstev	871.618	757.677

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

## 2.6 IZKAZ GIBANJA KAPITALA V LETU 2022

		Osnovni kapital	Zakonske rezerve	Druge rezerve	Rezerve, nastale zaradi vrednotenja po pošteni vrednosti	Preneseni čisti dobiček	Čisti dobiček poslovnega leta	Skupaj
<b>A.1</b>	<b>Stanje konec prejšnjega obdobja</b>	<b>5.525.706</b>	<b>552.571</b>	<b>0</b>	<b>74.730</b>	<b>-1.212.056</b>	<b>0</b>	<b>4.940.951</b>
	Preračuni za nazaj	0	0	0	0	0	0	0
<b>A.2</b>	<b>Začetno stanje v obdobju</b>	<b>5.525.706</b>	<b>552.571</b>	<b>0</b>	<b>74.730</b>	<b>-1.212.056</b>	<b>0</b>	<b>4.940.951</b>
<b>B.1</b>	<b>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.</b>	<b>Celotni vseobsegajoči donos obdobja</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>567.081</b>	<b>0</b>	<b>2.768.051</b>	<b>3.335.132</b>
a)	Vnos čistega poslovnega izida poslovnega leta	0	0	0			2.768.051	2.768.051
b)	Druge sestavine vseobsegajočega donosa poročevalskega obdobja	0	0	0	567.081	0	0	567.081
<b>B.3</b>	<b>Spremembe v kapitalu</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>784.008</b>	<b>-12.022</b>	<b>1.212.056</b>	<b>-1.984.042</b>	<b>0</b>
a)	Razporeditev dela ČD preteklega obdobja po sklepu uprave in nadzornega sveta	0	0	0	0	1.200.034	-1.200.034	0
b)	Razporeditev ČD tekočega obdobja po sklepu uprave in nadzornega sveta	0	0	784.008	0	0	-784.008	0
c)	Druge spremembe v kapitalu	0	0	0	-12.022	12.022	0	0
<b>C.</b>	<b>Končno stanje v obdobju</b>	<b>5.525.706</b>	<b>552.571</b>	<b>784.008</b>	<b>629.789</b>	<b>0</b>	<b>784.009</b>	<b>8.276.083</b>

## 2.7 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</b>	<b>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</b>	<b>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</b>	<b>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.</b>	<b>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</b>	<b>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.</b>	<b>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>

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.

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

#### Neizpeljane finančne obveznosti

Poštена 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 (nepriлагоjene) 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.

## 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 2022 ali kasneje, ki so opisani v nadaljevanju:

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

V tekočem poročevalskem obdobju veljajo naslednje spremembe obstoječih standardov, ki jih je izdal Odbor za mednarodne računovodske standarde (OMRS) ter sprejela EU:

- 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 – Opredmetena 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.
- 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).
- Letne izboljšave MSRP 2018-2020 (spremembe MSRP 1, MSRP 9, MSRP 16 in MRS 41). Letne izboljšave vsebuje spremembe 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 pošteno vrednosti, s čimer se poštena vrednost izenači z definicijo v MSRP 13.

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

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

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

Naslednji standardi in 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 – spremembo, vezano na predstavitev kratkoročnih in dolgoročnih obveznosti ter

spremembo, vezano 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 bistvenih in ne samo pomembnih računovodskih politik in vsebuje navodilo, kdaj so informacije v zvezi z računovodsko politiko bistvene.

- 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 ter spremembe MSRP 17 – Zavarovalne pogodbe, ki se nanaša na prvo uporabo MSRP 17 in primerljive informacije po MSRP 9.
- Odložene terjatve za davek in odložene obveznosti za davek pri posamezni transakciji (spremembe MRS 12 – Davek iz dobička). Spremenjeni standard pojasnjuje, ali se izjema pri prvem pripoznanju uporablja pri določenih transakcijah, ki se pripoznajo hkrati kot sredstvo kot obveznost (npr. kot je najem v okviru MSRP 16 – Najemi). Sprememba uvaja dodaten kriterij za začetno uporabo izjeme po MRS 12.15, pri čemer se izjema ne uporabi pri prvem pripoznanju sredstva ali obveznosti, ki v času pripoznanja povzroči enake obdavčljive in odbitne začasne razlike.

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 OMRS, vendar jih EU še ni sprejela**

Trenutno se MSRP, kot jih je sprejela EU, bistveno ne razlikujejo od predpisov, ki jih je sprejel Odbor za mednarodne računovodske standarde (OMRS) z izjemo naslednjih novih standardov in sprememb obstoječih standardov, ki stopijo v veljavo za poročevalsko obdobje, ki se začne 1. januarja 2024 in jih EU še ni sprejela:

- Spremembe MRS 1 – Predstavitev računovodskih izkazov
  - a) Razvrstitev obveznosti kot kratkoročne ali nekratkoročne. Sprememba zahteva, da mora imeti pravica podjetja do odloga izpolnitve poravnave obveznosti za najmanj 12 mesecev po datumu poročanja vsebino in mora obstajati na dan zaključka poročevalskega obdobja. Razvrstitev obveznosti se ne spremeni zaradi verjetnosti, da bo podjetje izkoristilo svojo pravico do odloga obveznosti za najmanj 12 mesecev po datumu poročanja. Standard je bil naknadno ponovno spremenjen.
  - b) Nekratkoročne obveznosti z zavezami. Če je pravica podjetja do odloga odvisna od tega, ali podjetje izpolnjuje določene pogoje, ti pogoji vplivajo na to, ali je pravica do odloga obstajala ob zaključku poročevalskega obdobja, če se od podjetja zahteva, da izpolnjuje pogoje na ali pred koncem poročevalskega obdobja in ne če se od podjetja zahteva, da izpolnjuje pogoje po zaključku poročevalskega obdobja. Sprememba prav tako vsebuje pojasnilo termina 'poravnava' za namen razvrstitve obveznosti kot kratkoročne ali nekratkoročne.
- Spremembe MSRP 16 – Najemi: Obveznost iz najema v transakciji prodaje in povratnega najema. Sprememba vsebuje zahtevo, da prodajalec – najemnik določi 'plačilo najemnin' ali 'spremenjeno plačilo najemnin' tako, da prodajalec – najemnik ne bi pripoznal dobička ali izgube, ki se nanaša na pravico do uporabe, ki jo zadrži prodajalec – najemnik.

Družba predvideva, da uvedbe teh novih standardov in sprememb obstoječih standardov v obdobju začetne uporabe ne bodo imele 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 zasluži 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 zasluzke (Pojasnilo 3.2.9)

V okviru obvez za določene zasluzke so evidentirane sedanje vrednosti pozaposlitvenih zasluzkov 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 zasluzke 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 vrednostima 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 oslavitve finančnih sredstev, in sicer je prejšnji pristop po računovodskem standardu MRS 39 zamenjal pristop pričakovanih kreditnih izgub (ECL – expected credit loss). 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 oslavitve 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 (MSRP), kot jih je sprejela Evropska unija, 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 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 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

Nepremičnine, naprave in oprema so izkazane po svoji nabavni vrednosti oziroma po nabavni vrednosti, zmanjšani za amortizacijski popravek vrednosti in izgubo, nabrano zaradi oslabitve. 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 usredstviijo 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 Nekratkoročne 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. 2022 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 merijo 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 zasluži zaposlenih

Obveze za kratkoročne zasluži 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 s predpisi zavezana k izplačilu jubilejnih nagrad zaposlenim in pozaposlitvenih zaslužkov, 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 zaslužkov in jubilejnih nagrad. V izračunu so upoštevani stroški pozaposlitvenih zaslužkov 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 zaslužkov 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.

## 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 2022 je družba uporabila davčno stopnjo v višini 19 %, prav tako za leto 2021.

### 3.2 POJASNILA K POSTAVKAM RAČUNOVODSKIH IZKAZOV

Vsa pojasnila se nanašajo na leto 2022, če ni drugače navedeno. Denarne enote v preglednicah so izkazane v evrih (EUR) brez centov.

#### 3.2.1 Neopredmetena sredstva

##### Leto 2022

Vsebina	Premoženjske pravice	Druga neopredmetena sredstva	Skupaj
<b>Nabavna vrednost</b>			
<b>Stanje 1. 1. 2022</b>	<b>3.656.338</b>	<b>675.276</b>	<b>4.331.614</b>
Nove pridobitve	302.949	107.117	<b>410.066</b>
Zmanjšanje (prenos na kratkoročne druge terjatve)	0	-83.390	<b>-83.390</b>
<b>Stanje 31. 12. 2022</b>	<b>3.959.287</b>	<b>699.003</b>	<b>4.658.290</b>
<b>Nabrani popravek vrednosti</b>			
<b>Stanje 1. 1. 2022</b>	<b>1.826.990</b>	<b>488.445</b>	<b>2.315.435</b>
Amortizacija	614.825	70.620	<b>685.445</b>
<b>Stanje 31. 12. 2022</b>	<b>2.441.815</b>	<b>559.065</b>	<b>3.000.880</b>
<b>Neodpisana vrednost</b>			
<b>Stanje 1. 1. 2022</b>	<b>1.829.348</b>	<b>186.831</b>	<b>2.016.179</b>
<b>Stanje 31. 12. 2022</b>	<b>1.517.472</b>	<b>139.938</b>	<b>1.657.410</b>

Med pomembne pridobitve premoženjskih pravic v letu 2022 sodi nadgradnja sistema FDPS (101.108 EUR), nadgradnja sistema za avtomatizirano kibernetiko obrambo (63.976 EUR), nadgradnja sistema tehničnega varovanja (18.500 EUR), nakup sistema za upravljanje tveganj Silver Bullet Risk (39.400 EUR), nakup certifikatov za operativno in infrastrukturno rabo (43.654 EUR) in nakup sistema za upravljanje digitalnih potrdil (16.332 EUR).

Delež v celoti odpisanih neopredmetenih sredstev glede na stanje nabavne vrednosti na dan 31. 12. 2022 znaša 35,71 %. Družba na dan 31. 12. 2022 nima obvez za nakupe neopredmetenih osnovnih sredstev.

##### Leto 2021

Vsebina	Premoženjske pravice	Druga neopredmetena sredstva	Skupaj
<b>Nabavna vrednost</b>			
<b>Stanje 1. 1. 2021</b>	<b>2.944.208</b>	<b>568.844</b>	<b>3.513.052</b>
Nove pridobitve	300.466	106.432	<b>406.898</b>
Prenos iz OOS	432.371		<b>432.371</b>
Odtujitve	-20.707	0	<b>-20.707</b>
Povečanje	0	0	<b>0</b>
<b>Stanje 31. 12. 2021</b>	<b>3.656.338</b>	<b>675.276</b>	<b>4.331.614</b>
<b>Nabrani popravek vrednosti</b>			
<b>Stanje 1. 1. 2021</b>	<b>1.339.651</b>	<b>451.119</b>	<b>1.790.770</b>
Amortizacija	508.046	37.326	<b>545.372</b>
Odtujitve	-20.707	0	<b>-20.707</b>
<b>Stanje 31. 12. 2021</b>	<b>1.826.990</b>	<b>488.445</b>	<b>2.315.435</b>
<b>Neodpisana vrednost</b>			
<b>Stanje 1. 1. 2021</b>	<b>1.604.557</b>	<b>117.725</b>	<b>1.722.282</b>
<b>Stanje 31. 12. 2021</b>	<b>1.829.348</b>	<b>186.831</b>	<b>2.016.179</b>



## 3.2.2 Opredmetena osnovna sredstva

Leto 2022

Vsebina	Zemljišča	Zgradbe	Zgradbe - stvarni vložek 2013	Zgradbe - dolgoročni najemi	Zgradbe - pravica do uporabe	Oprema	Oprema - pravica do uporabe	Oprema v pridobivanju	Drobni inventar in druga oprema	Skupaj
<b>Nabavna vrednost</b>										
Stanje 1. 1. 2022	221.680	17.087.453	61.839	3.252.252	42.000	36.329.494	291.235	296.398	68.774	57.651.125
Nove pridobitve	0	0	0	155.740	972	273.440	0	1.546.963	620	1.977.735
Prenos v uporabo	0	0	0	0	0	777.242	0	-777.242	0	0
Odtujitve	0	0	0	0	0	-151.344	0	0	-1.378	-152.722
Prenos na naložbene nepremičnine	-204.042	0	0	0	0	0	0	0	0	-204.042
Stanje 31. 12. 2022	17.638	17.087.453	61.839	3.407.992	42.972	37.228.832	291.235	1.066.119	68.016	59.272.096
<b>Nabrani popravki vrednosti</b>										
Stanje 1. 1. 2022	0	4.474.868	31.420	801.948	0	30.593.828	151.387	0	63.343	36.116.794
Amortizacija	0	519.261	2.013	285.181	0	1.830.640	64.349	0	752	2.702.196
Odtujitve	0	0	0	0	0	-151.069	0	0	-1.378	-152.447
Stanje 31. 12. 2022	0	4.994.129	33.433	1.087.129	0	32.273.399	215.736	0	62.717	38.666.543
<b>Neodpisana vrednost</b>										
Stanje 1. 1. 2022	221.680	12.612.585	30.419	2.450.304	42.000	5.735.666	139.848	296.398	5.431	21.534.331
Stanje 31. 12. 2022	17.638	12.093.324	28.406	2.320.863	42.972	4.955.433	75.499	1.066.119	5.299	20.605.553

Vsebina	1. 1. 2022	Prenos iz zemljišč	Popravek	31. 12. 2022
Naložbene nepremičnine	0	204.042	0	204.042
<b>SKUPAJ</b>	<b>0</b>	<b>204.042</b>	<b>0</b>	<b>204.042</b>

Nabavna vrednost zemljišča »stari hangar Brnik« je bila v znesku 204.042 EUR prenesena na naložbene nepremičnine.

Delež v celoti odpisanih opredmetenih osnovnih sredstev glede na stanje nabavne vrednosti na dan 31. 12. 2022 znaša 29,27 %.

Najpomembnejše pridobitve v letu 2022 so:

- nakup VHF sistemov (337.073 EUR),
- nadgradnja sistema Safety Net (584.100 EUR),
- nadgradnja VDR sistemov (63.364 EUR),
- razširitev sistema WAM (MAM) (339.496),
- razširitev sistema tehničnega varovanja (42.479 EUR) ter
- nakup multimedijske in videokonferenčne opreme (39.668 EUR).

Na dan 31. 12. 2022 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 2021

Vsebina	Zemljišča	Zgradbe	Zgradbe - stvarni vložek 2013	Zgradbe – pravica do uporabe	Zgradbe v pridobiva nju	Oprema	Oprema – pravica do uporabe	Oprema v pridobivanju	Drobni inventar in druga oprema	Skupaj
<b>Nabavna vrednost</b>										
Stanje 1. 1. 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 1. 1. 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 1. 1. 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

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. 2022	Povečanje v 2022	Zmanjšanje v 2022	31. 12. 2022
<b>SREDSTVA</b>				
Pravica do uporabe najetih sredstev	2.590.152	155.740	349.530	2.396.362
<b>Skupaj sredstva</b>	<b>2.590.152</b>	<b>155.740</b>	<b>349.530</b>	<b>2.396.362</b>
<b>KAPITAL IN OBVEZNOSTI</b>				
<b>Nekratkoročne obveznosti</b>				
Obveznosti iz najemov	1.879.155	89.104	185.255	1.783.004
<b>Kratkoročne obveznosti</b>				
Obveznosti iz najemov	293.654	223.962	293.654	223.962
<b>Skupaj kapital in obveznosti</b>	<b>2.172.809</b>	<b>313.066</b>	<b>478.909</b>	<b>2.006.966</b>

V letu 2022 je družba v izkazu finančnega položaja povečala obveznosti za najemnine iz pravice do uporabe sredstev v znesku 155.740 EUR in zmanjšala obveznosti za plačila v znesku 223.962 EUR.

Sredstva so se iz naslova dolgoročnih najemov povečala v znesku 89.104 EUR in zmanjšala na podlagi obračuna amortizacije v znesku 349.530 EUR.

Plačila za obveznosti iz naslova dolgoročnih najemov so znašala 185.255 EUR, plačila za najeme manjših vrednosti pa 129.400 EUR.

Skupaj pripoznano v izkazu poslovnega izida

Vsebina	31. 12. 2022	31. 12. 2021
Amortizacija pravic do uporabe	349.530	345.945
Stroški najema malih vrednosti	129.400	239.804
<b>Poslovni izid iz poslovanja</b>	<b>478.930</b>	<b>585.749</b>
Odhodki financiranja	45.411	54.762
<b>Skupaj pripoznano v izkazu poslovnega izida</b>	<b>524.341</b>	<b>640.511</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 krepitev 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 neizkoriščene olajšave v osnovna sredstva.

#### 2022

Vsebina	31. 12. 2021	Povečanje	Zmanjšanje	31. 12. 2022
Za jubilejne nagrade	21.539	5.615	0	27.154
Za odpravnine ob upokojitvi	263.169	0	64.930	198.239
Za neizkoriščene olajšave v OS	0	49.574	0	49.574
<b>SKUPAJ</b>	<b>284.708</b>	<b>55.189</b>	<b>64.930</b>	<b>274.967</b>

Učinki odloženih davkov v znesku 9.740 EUR so bili pripoznani v Izkazu poslovnega izida.

#### 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>

Družba v Obračunu davka od dohodkov pravnih oseb na dan 31. 12. 2022 izkazuje nekrito davčno izgubo v višini 18.379.606 EUR, 13.115.412 EUR iz leta 2020 in 5.264.194 EUR iz leta 2021. Znesek obračunanega odloženega davka po stopnji 19% od nekritih izgub na dan 31. 12. 2022 znaša 3.492.125

EUR. Ob pripoznanju terjatev za odložene davke je potrebno upoštevati načelo previdnosti (v računovodstvu) - principle of prudence (in accountancy) in načelo predvidljive prihodnosti (forseeable future), kar pomeni, da se bo to dogodilo v dogledni prihodnosti. Na osnovi analize, ki je bila opravljena izhaja, da davčnih izgub ne bo mogoče pokriti v prihodnjih treh letih, temveč postopoma šele od leta 2025 do leta 2033, zato se je družba odločila, da se terjatve za odložene davke na podlagi prenesenih davčnih izgub v letu 2022 ne pripoznajo.

### 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 slabitve 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. 2021	Nabava	Poraba	Slabitev	31. 12. 2022
Rezervni deli	462.861	19.886	100.700	26.493	355.554
Blago namenjeno prodaji	4.552	0	0	0	4.552
<b>SKUPAJ</b>	<b>467.413</b>	<b>19.886</b>	<b>100.700</b>	<b>26.493</b>	<b>360.106</b>

### 3.2.6 Kratkoročne poslovne terjatve

Vsebina	Bruto 31. 12. 2022	Popravek vrednosti	Knjigovodska vrednost 31. 12. 2022	31. 12. 2021
Terjatve do kupcev do kupcev v državi	288.147	9.381	278.766	203.394
Terjatve do kupcev do kupcev v tujini	7.076.678	1.438.505	5.638.173	3.586.621
Terjatve do državnih inštitucij	181.675	0	181.675	157.841
Druga sredstva	630.397	0	630.397	517.854
<b>SKUPAJ</b>	<b>8.176.897</b>	<b>1.447.886</b>	<b>6.729.011</b>	<b>4.465.710</b>

Druga sredstva predstavljajo kratkoročno odložene stroške za plačano članarino organizaciji Eurocontrol.

### Gibanje popravka vrednosti terjatev

Vsebina	2022	2021
<b>Stanje 1. 1.</b>	<b>1.280.014</b>	<b>1.356.010</b>
Oblikovanje popravkov vrednosti v letu (neto znesek)	167.872	-75.996
Izterjane odpisane terjatve (neto znesek)	0	0
Dokončen odpis (izbris) terjatev	0	0
<b>Stanje 31.12.</b>	<b>1.447.886</b>	<b>1.280.014</b>

Popravek vrednosti terjatev je oblikovan v znesku 1.447.886 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. 2022	31. 12. 2021
Nezapadle terjatve	5.890.596	3.784.026
Terjatve zapadle do 30 dni	0	0
Terjatve zapadle do 90 dni	975	0
Terjatve zapadle nad 90 dni	25.368	5.989
<b>SKUPAJ</b>	<b>5.916.939</b>	<b>3.790.015</b>

### 3.2.7 Denarna sredstva

Vsebina	31. 12. 2022	31. 12. 2021
Nova Ljubljanska banka d. d.	60.698	38.334
SKB banka d. d.	75.022	9.066
Banka Intesa Sanpaolo d. d.	1.842.613	461.271
Unicredit banka Slovenija d. d.	274.945	362.947
<b>SKUPAJ</b>	<b>2.253.278</b>	<b>871.618</b>

### 3.2.8 Kapital

Družba je poslovno leto 2022 zaključila s čistim poslovnim izidom v višini 2.768.051 EUR.

Kapital družbe se je v letu 2022 povečal in na 31. 12. 2022 znaša 8.276.083 EUR ter je sestavljen iz vpoklicanega kapitala, zakonskih rezerv, drugih rezerv in rezerv nastalih zaradi vrednotenja po pošteni vrednosti.

### 3.2.9 Rezervacije in dolgoročne pasivne časovne razmejitve

#### 2022

Vsebina	Jubilejne nagrade in pozaposlitveni zasluški	Tožbe in odškodnine	Druge rezervacije	Druge pasivne časovne razmejitve	Skupaj
<b>Stanje 1. 1. 2022</b>	<b>2.710.555</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.710.555</b>
Oblikovanje	233.909	0	0	0	233.909
Odprava	-571.903	0	0	0	-571.903
Prenos na kratkoročni del	0	0	0	0	0
<b>Stanje 31. 12. 2022</b>	<b>2.372.561</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.372.561</b>

#### 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>

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 in preteklim obdobjem.
- Ocenjene so demografske (umrljivost in fluktuacija zaposlenih) in finančne (prihodnja povečanja plač) aktuarske predpostavke, ki bodo vplivale na stroške zaslužkov (točka 8).
- Za ugotovitev sedanje vrednosti obveznosti za dolgoročne zasluške zaposlenih 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 Slovenije iz leta 2007, ločene za moške in ženske, znižane za 10 % (aktivna populacija).
  - Na dan 31. 12. 2022 to pomeni 0,4 % povprečno smrtnost zaposlenih za naslednje poslovno leto (pričakovano zmanjšanje števila zaposlenih zaradi smrti).
  - Povprečna starost zaposlenih na dan 31. 12. 2022 znaša 47,0 let, na dan 31. 12. 2021 je znašala 47,5 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 %.
  - Na dan 31. 12. 2022 to pomeni povprečno 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 31.12.2022 v skladu s 27. členom Zakona o pokojninskem in invalidskem zavarovanju (Uradni list RS, št. 48/22 – uradno prečiščeno besedilo) (v nadaljevanju: ZPIZ-2) (upoštevajo se pogoji za pridobitev pravice do starostne pokojnine) in s 3. alineo 1. odstavka 28. člena (delo pred 18. letom). Vključen je tudi pogoj, da se ženske ne bodo upokojile pred 56. in moški ne pred 58. letom starosti ne glede na skupno delovno dobo.
  - Ne glede na zgornjo alineo se je upošteval podatek o predvidenem datumu upokojitve, če je bil podan s strani družbe.
  - 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. 2022 in primerjalno na dan 31. 12. 2021. 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. 2022	31. 12. 2021	31. 12. 2022	31. 12. 2021
Donosnost	+0,5	-9.526	-7.986	-104.548	-154.877
	-0,5	10.146	8.570	112.691	168.988
Rast plač	+0,5	10.556	8.453	113.001	165.956
	-0,5	-9.981	-7.976	-104.835	-153.786
Fluktuacija	+0,5	-9.937	-8.117	-108.938	-157.227
	-0,5	3.584	3.207	19.871	33.853

\* Upošteva se, da je najnižja fluktuacija enaka 0 %.

Finančne predpostavke

- Stopnje povečanja povprečnih plač v Republiki Sloveniji:
  - Za leta 2023 do 2024 so upoštewane stopnje povečanja povprečnih plač v Republiki Sloveniji (letnih in mesečnih) iz Decembrske napovedi Banke Slovenije (december 2022). Od leta 2025 naprej je predvideno, da se bodo povprečne plače v Republiki Sloveniji letno višale za inflacijo (MDS, oktober 2022) in za realno rast v višini 1,0 %.

Leto	Nominalna letna stopnja rasti povprečnih mesečnih plač v RS (v %)
2023	6,4
2024	4,0
2025	3,9
2026	3,7
2027-	3,4

- Stopnje povečanja plač v družbi:
  - Predpostavljena je rast osnovnih bruto plač in variabilnega dela plač v družbi v višini letne inflacije, vendar ne več, kot je predvidena povprečna rast plač v Republiki Sloveniji.
  - 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. 2022 to pomeni 0,6 % letno za naslednje poslovno leto.
  - Upoštevan je 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.

Leto	Nominalna letna stopnja rasti mesečnih plač v družbi zaradi inflacije in realne rasti (v %)
2023	6,4
2024	4,0
2025	2,9
2026	2,7
2027-	2,4

- Pri jubilejnih nagradah in odpravninah ob upokojitvi se upošteva obveznost za prispevke delodajalca v višini 16,1 % razlike med izračunano obveznostjo do zaposlenega in neobdavčenim zneskom nagrade, v primeru da je obveznost do zaposlenega višja od neobdavčenega zneska 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, 114/21, 87/22, 113/22 in 162/22) (v nadaljevanju: Uredba o davčni obravnavi povračil stroškov in drugih dohodkov iz delovnega razmerja).
- Diskontna stopnja za izračun na dan 31. 12. 2022 je določena v višini 3,9 %, ki odraža donosnost visoko kakovostnih (rating AA) podjetniških obveznic na dan 30. 12. 2022, 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 (12,3 let).

	Povprečno uteženo trajanje (v letih)
Jubilejne nagrade	9,2
Odpravnine ob upokojitvi	12,7
Odpravnine	0,0
<b>Skupaj</b>	<b>12,3</b>

### 3.2.10 Nekratkoročne finančne obveznosti

Vsebina	31. 12. 2022	31. 12. 2021
Nekratkoročna posojila dobljena pri bankah v državi	10.285.715	7.500.000
Nekratkoročne obveznosti – najemi MSRP 16	1.783.004	1.879.155
<b>SKUPAJ</b>	<b>12.068.719</b>	<b>9.379.155</b>

Družba je imela odobren en dolgoročni kredit, pri Novi Ljubljanski banki d. d.:

- kredit odobren v znesku 12.000 tisoč EUR, obrestna mera je 6 M EURIBOR + 0,5 odstotne točke letno. Kredit se bo vračal v trimesečnih obrokih, prvi obrok je zapadel v plačilo 1. 2. 2023, zadnji pa 1. 11. 2029. Na dan 31. 12. 2022 je kredit črpan v višini 12.000 tisoč EUR.

V letu 2023 zapadejo v plačilo obroki v skupnem znesku 1.714.285 EUR, ki so izkazani v postavkah kratkoročnih obveznosti. Tako družba na dan 31. 12. 2022 iz naslova dolgoročnih finančnih obveznosti

izkazuje dolg v znesku 10.285.715 EUR. Družba za prejem posojil ni zastavila nobenih lastnih nepremičnin ali drugega premoženja.

Vsebina	Glavnica na dan	Zapadlost po letih				
		31. 12. 2022	Leto 2023	Leto 2024	Leto 2025	Leto 2026
Stanje glavnice bančnih posojil, njihova zapadlost po letih	10.285.715	1.714.285	1.714.285	1.714.285	1.714.285	3.428.575
Predvidene obresti skupaj	42.771	390.000	330.000	270.000	210.000	240.001
<b>SKUPAJ</b>	<b>10.328.486</b>	<b>2.104.285</b>	<b>2.044.285</b>	<b>1.984.285</b>	<b>1.924.285</b>	<b>3.668.576</b>

Družba je uporabila standard – MSRP 16 Najemi - ob pričetku njegove uveljavitve z dnem 1. 1. 2019. Obveznosti na dan 31. 12. 2022 znašajo 2.396.362 EUR. Obveznosti v znesku 223.962 EUR, ki zapadejo v letu 2022 so izkazane kot kratkoročne obveznosti. (pojasnilo 3.2.11)

Vsebina	Glavnica na dan	Zapadlost po letih			
		do 1 leta	Do 2 leti	do 3 leta	nad 5 let
Stanje glavnice obveznosti za najeme po MSRP 16	2.006.966	223.962	223.962	223.962	1.335.080
Predvidene obresti	265.210	47.600	47.600	47.600	122.410
<b>SKUPAJ</b>	<b>2.272.176</b>	<b>271.562</b>	<b>271.562</b>	<b>271.562</b>	<b>1.457.490</b>

#### Predhodno obdobje

Vsebina	Glavnica na dan	Zapadlost po letih			
		do 1 leta	Do 2 leti	do 3 leta	nad 5 let
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>

#### Gibanje nekratkoročnih finančnih obveznosti

Vsebina	31. 12. 2022	31. 12. 2021
<b>Stanje 1. 1.</b>	<b>9.379.155</b>	<b>5.851.699</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	2.913.526	3.500.000
Prejemki pri najemih po MSRP 16	0	326.108
Izdatki za najeme po MSRP 16	-223.962	-298.652
Izdatki prejetih posojilih		
Spremembe poštene vrednosti finančnih instrumentov	0	0
Spremembe obveznosti za obresti	0	0
Tečajne razlike	0	0
<b>Stanje 31. 12.</b>	<b>12.068.719</b>	<b>9.379.155</b>



**3.2.11 Kratkoročne finančne obveznosti**

Vsebina	31. 12. 2022	31. 12. 2021
Kratkoročna posojila, dobljena pri bankah v državi	1.714.284	7.900.000
Kratkoročne obveznosti – najemi MSRP 16	223.962	293.654
<b>SKUPAJ</b>	<b>1.938.246</b>	<b>8.193.654</b>

Gibanje kratkoročnih finančnih obveznosti

Vsebina	31. 12. 2022	31. 12. 2021
<b>Stanje 1. 1.</b>	<b>8.193.654</b>	<b>7.173.652</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	0	7.900.000
Prejemki pri najemih po MSRP 16	223.962	293.654
Izdatki za najeme po MSRP 16		
Izdatki pri prejetih posojilih	-6.479.370	-7.173.652
Spremembe poštene vrednosti finančnih instrumentov	0	0
Spremembe obveznosti za obresti	0	0
Tečajne razlike	0	0
<b>Stanje 31. 12.</b>	<b>1.938.246</b>	<b>8.193.654</b>

Kot kratkoročno finančno obveznost družba izkazuje obveznosti iz naslova dolgoročnega kredita v višini 1.714.284 EUR, ki zapadejo v plačilo v letu 2023 ter del dolgoročnih obveznosti za najeme po MSRP 16 v znesku 223.962 EUR, ki zapadejo v letu 2023 (gl. tudi pojasnilo 3.2.10).

**3.2.12 Kratkoročne poslovne obveznosti do dobaviteljev**

Vsebina	31. 12. 2022	31. 12. 2021
Obveznosti do dobaviteljev - doma	721.902	855.213
Obveznosti do dobaviteljev - tujina	1.351.942	571.426
<b>SKUPAJ</b>	<b>2.073.844</b>	<b>1.426.639</b>

Družba na dan 31. 12. 2022 ne izkazuje zapadlih obveznosti do dobaviteljev.

**3.2.13 Druge kratkoročne poslovne obveznosti**

Vsebina	31. 12. 2022	31. 12. 2021
Obveznosti do zaposlencev	1.883.895	825.788
Obveznosti do državnih institucij	2.247.954	882.544
Ostale poslovne obveznosti	26.166	8.335
<b>SKUPAJ</b>	<b>4.158.015</b>	<b>1.716.667</b>

**3.2.14 Druge kratkoročne obveznosti in odloženi prihodki**

Vsebina	1. 1. 2022	Oblikovanje	Poraba	31. 12. 2022
Neizkoriščen letni dopust	1.106.600	0	84.722	1.021.878
Vkalkulirana nagrada direktorju	32.920	0	32.920	0
Kratkoročno odloženi prihodki	148.817	42.203	0	191.020
<b>SKUPAJ</b>	<b>1.288.337</b>	<b>42.203</b>	<b>117.642</b>	<b>1.212.898</b>

### 3.2.15 Prihodki od prodaje iz pogodb s kupci

Vsebina	2022	2021
Prihodki od prodaje iz pogodb v Republiki Sloveniji	1.102.322	873.482
Prihodki od prodaje iz pogodb v EU	582.522	875.127
Prihodki od prodaje iz pogodb v tujini	970	1.070
Prihodki od prodaje iz pogodb - preletne pristojbine	36.091.874	17.610.017
Prihodki od prodaje iz pogodb - terminalne pristojbine	2.996.550	1.705.332
<b>SKUPAJ</b>	<b>40.774.238</b>	<b>21.065.028</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 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 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 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 2022, 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	2022	2021
Subvencije EU	95.888	183.018
Prihodki od odprave rezervacij	8.269	48.431
Drugi prihodki povezani s poslovnimi učinki	102.293	19.047
Državne pomoči COVID-19	0	2.772.258
Nadomestila plač ZZS	394.502	136.923
<b>SKUPAJ</b>	<b>600.952</b>	<b>3.159.677</b>

**3.2.17 Stroški materiala in storitev**

## Stroški materiala

Vsebina	2022	2021
Stroški pomožnega materiala	100.740	23.872
Stroški energije	472.957	226.076
Stroški nadomestnih delov in materiala za vzdrževanje	138.748	65.567
Odpis drobnega inventarja – življenjska doba do enega leta	385	260
Stroški pisarniškega materiala in strokovne literature	49.703	25.826
Drugi stroški materiala	31.354	29.013
<b>SKUPAJ</b>	<b>793.887</b>	<b>370.614</b>

## Stroški storitev

Vsebina	2022	2021
Stroški prevoznih storitev	4.332	3.306
Stroški interneta in telefonije	339.594	340.375
Stroški storitev v zvezi z vzdrževanjem	1.075.578	1.089.232
Najemnine izven obsega MSRP – 16	129.400	239.804
Povračila stroškov zaposlencem v zvezi z delom	300.897	111.932
Stroški plačilnega prometa	8.930	10.408
Stroški zavarovalnih premij	224.702	201.446
Stroški intelektualnih in osebnih storitev	335.966	323.077
Stroški sejmov, reklame in reprezentance	50.059	14.814
Stroški podjemnih pogodb, avtorskih pogodb in študentskega servisa	103.004	105.075
Stroški sejnin nadzornega sveta in sveta delavcev	100.248	86.246
Stroški letalske meteorologije – v preletu	1.468.339	664.410
Stroški letalske meteorologije – v terminalu	518.761	257.360
Stroški Agencije za civilno letalstvo - v preletu	761.721	505.529
Stroški Agencije za civilno letalstvo – v terminalu	68.802	45.783
Drugi stroški storitev	1.000.482	1.612.393
<b>SKUPAJ</b>	<b>6.490.815</b>	<b>5.611.190</b>

**3.2.18 Stroški dela**

Vsebina	2022	2021
Plače zaposlencev	19.838.015	15.783.538
Stroški dodatnega pokojninskega zavarovanja zaposlencev	612.610	0
Drugi stroški pokojninskih zavarovanj	1.757.249	1.399.592
Stroški drugih socialnih zavarovanj	1.439.338	1.146.557
Beneficirana delovna doba	951.215	748.730
Stroški prehrane in prevoza zaposlenih	718.924	564.604
Regres za letni dopust	235.811	222.501
Druga povračila zaposlenim	6.076	9.535
Rezervacije za jubilejne nagrade in pozaposliltvene zasluzke	120.162	243.482
Odpravnine	17.224	71.976
Jubilejne nagrade in druge nagrade zaposlencem	14.441	8.269
<b>SKUPAJ</b>	<b>25.711.065</b>	<b>20.198.784</b>

Povprečno število zaposlenih izračunano iz ur v letu 2022 je bilo 218,48.

## Struktura zaposlenih

Število zaposlenih v letu 2022		
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		110
• 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:		178
Ne licencirano osebje		55
<b>Skupaj vsi zaposleni</b>		<b>233</b>

## 3.2.19 Odpisi vrednosti in oslabitev ter odprava oslabitve finančnih sredstev (neto znesek)

Vsebina	2022	2021
Amortizacija neopredmetenih sredstev	614.304	508.046
Amortizacija zgradb	521.274	519.071
Amortizacija zgradb - MSRP 16	285.181	281.596
Amortizacija opreme	1.830.640	2.114.827
Amortizacija opreme - MSRP 16	64.349	64.349
Amortizacija drobnega inventarja	752	2.736
<b>SKUPAJ</b>	<b>3.316.500</b>	<b>3.490.625</b>

Vsebina	2022	2021
Izguba pri izločitvi osnovnih sredstev	274	3.742
Oslabitev zalog	26.493	32.613
Odpis terjatev	176.953	13.780
<b>SKUPAJ</b>	<b>203.720</b>	<b>50.135</b>

Vsebina	2022	2021
Oblikovanje popravkov vrednosti v letu	977.230	800.287
Odprava oslabitev terjatev	800.287	876.283
<b>SKUPAJ</b>	<b>176.953</b>	<b>-75.996</b>

## 3.2.20 Drugi poslovni odhodki

Vsebina	2022	2021
Članarine in drugi poslovni odhodki	1.669.720	1.642.757
Stroški donatorstva in humanitarne pomoči	7.440	0
Nagrade dijakom / študentom na delovni praksi	0	1.501
<b>SKUPAJ</b>	<b>1.677.160</b>	<b>1.644.258</b>

Plačana članarina organizaciji Eurocontrol v obravnavanem obdobju znaša 1.600.727 EUR (2021: 1.582.026 EUR).

**3.2.21 Finančni odhodki**

Vsebina	2022	2021
Obresti za prejeta posojila	73.828	44.370
Finančne obveznosti po MSRP 16	45.411	54.762
Stroški obresti za jubilejne nagrade - aktuarski izračun	1.693	608
Stroški obresti za odpravnine ob upokojitvi - aktuarski izračun	22.510	7.476
Odhodki iz poslovnih obveznosti	1.206	588
<b>SKUPAJ</b>	<b>144.648</b>	<b>107.804</b>

**3.2.22 Davčni obračun**

Vsebina	2022	2021
Obračunani davek	-265.934	0
Odloženi davek	-9.740	67.927
<b>Davki</b>	<b>-275.674</b>	<b>67.927</b>

Vsebina	2022	2021
Poslovni izid pred davki	3.043.725	-7.172.706
Izračunani davek po veljavni davčni stopnji 19%	578.308	-1.362.814
Davčni učinek neobdavčenih prihodkov	0	0
Davčni učinek davčno priznanih odhodkov	140.432	9.709
Davčni učinek zaradi popravkov napak	0	329.778
Nepriznani odloženi davek iz davčnih izgub	-452.806	1.000.197
Odprava odloženega davka na neizkoriščen dopust	0	91.623
Drugi	0	-56
<b>Davek od dobička skupaj</b>	<b>265.934</b>	<b>67.927</b>

V davčnem obračunu za obravnavano obdobje je 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, 172/21 in 105/22 – ZZNŠPP) (v nadaljevanju: ZDDPO), koristila davčne olajšave.

Vsebina	1. 1. 2022	Povečanje	Zmanjšanje	Neizkoriščene olajšave 31. 12. 2022
Neizkoriščene olajšave iz leta 2020	965.919	0	965.919	0
Neizkoriščene olajšave iz leta 2021	571.911	0	571.911	0
Neizkoriščene olajšave iz leta 2022	0	537.226	276.311	260.915
<b>Skupaj</b>	<b>1.537.830</b>	<b>537.226</b>	<b>1.814.141</b>	<b>260.915</b>

Družba v Obračunu davka od dohodkov pravnih oseb na dan 31. 12. 2022 izkazuje nekrito davčno izgubo v višini 18.379.606 EUR, 13.115.412 EUR iz leta 2020 in 5.264.194 EUR iz leta 2021. Znesek obračunanega odloženega davka po stopnji 19 % od nekritih izgub na dan 31. 12. 2022 bi znašal 3.492.125 EUR. Ob pripoznanju terjatev za odložene davke je potrebno upoštevati načelo previdnosti (v računovodstvu) - principle of prudence (in accountancy) in načelo predvidljive prihodnosti (forseeable future), kar pomeni, da se bo to dogodilo v dogledni prihodnosti. Na osnovi analize, ki je bila opravljena izhaja, da davčnih izgub ne bo mogoče pokriti v prihodnjih treh letih, temveč postopoma šele od leta 2025 do leta 2033, zato se je družba odločila, da se terjatve za odložene davke na podlagi prenesenih davčnih izgub v letu 2022 ne pripoznajo.

### 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

2022	Vrednotenje po poštenu vrednosti			
	Knjigovodska vrednost na dan 31. 12. 2022	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	5.916.939	0	0	5.916.939
Denarna sredstva	2.253.278	0	0	2.253.278
Sredstva katerih poštena vrednost je razkrita	8.170.217	0	0	8.170.217
<b>Skupaj poštena vrednost sredstev</b>	<b>8.170.217</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8.170.217</b>
Poslovne obveznosti – kratkoročne in nekratkoročne	2.073.844	0	0	2.073.844
Finančne obveznosti - kratkoročne in nekratkoročne po MSRP 16	2.006.966	0	0	2.006.966
Prejeta posojila	12.000.000	0	0	12.000.000
Obveznosti, katerih poštena vrednost je razkrita, skupaj	16.080.810	0	0	16.080.810
<b>Skupaj poštena vrednost obveznosti</b>	<b>16.080.810</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16.080.810</b>

Naložba v znesku 16.000 EUR je vrednotena po nabavni vrednosti (glej razkritje pod 3.2.3)

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
<b>Skupaj poštena vrednost sredstev</b>	<b>4.661.630</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4.661.630</b>
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
<b>Skupaj poštena vrednost obveznosti</b>	<b>18.999.448</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>18.999.448</b>

### 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 10.285.715 EUR (2021: 7.500.000 EUR). Kratkoročni del finančnih obveznosti je na dan 31. 12. 2022 znašal 1.714.285 EUR (2021: 7.900.000 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

##### 2022

Stanje obveznosti, vezanih na posamezno variabilno obrestno mero	Višina obveznosti na dan 31. 12. 2022	Povišanje obrestne mere za 0,5 odstotne točke	Znižanje obrestne mere za 0,5 odstotne točke
6-mesečni EURIBOR	12.000.000	60.000	-60.000
<b>Skupaj</b>	<b>12.000.000</b>	<b>60.000</b>	<b>-60.000</b>

##### 2021

Stanje obveznosti, vezanih na posamezno variabilno obrestno mero	Višina obveznosti na dan 31. 12. 2021	Povišanje obrestne mere za 0,5 odstotne točke	Znižanje obrestne mere za 0,5 odstotne točke
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
<b>Skupaj</b>	<b>15.400.000</b>	<b>125.200</b>	<b>-2.700</b>

Analiza občutljivosti finančnih obveznosti na spremembe variabilnih obrestnih mer je narejena ob predvidevanju morebitne spremembe variabilnih obrestnih mer v višini 0,5 odstotne točke. 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 oportunitetne 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 nemoteno in neogroženo poslovanje družbe. 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 12.000 tisoč EUR, ki se bo odplačeval v četrtletnih obrokih, končni rok zapadlosti je leto 2029 (glej pojasnilo 3.2.10)

2022	Knjigovodska vrednost	Pogodbeni denarni tokovi		
		Do 1 leta	Od 1 do 6 let	Skupaj
Izvedene finančne obveznosti	0	0	0	0
Posojila in krediti s predvidenimi obrestmi	12.000.000	2.248.661	10.373.430	12.622.091
Obveznosti iz najemov s predvidenimi obrestmi	2.272.176	271.562	2.000.614	2.272.176
Obveznosti do dobaviteljev	2.073.844	2.073.844	0	2.073.844
<b>Skupaj</b>	<b>16.346.020</b>	<b>4.594.067</b>	<b>12.374.044</b>	<b>16.968.111</b>

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
<b>Skupaj</b>	<b>19.606.535</b>	<b>6.797.293</b>	<b>14.309.242</b>	<b>21.106.535</b>

## 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 10 odstotkov prihodkov iz opravljenih storitev v preletu in predstavlja dobrih osem odstotkov celotnih prihodkov od prodaje, pri tem pa prihodki iz opravljenih storitev v preletu predstavljajo



dobrih 88 odstotkov vseh prihodkov od prodaje. Prihodki iz opravljenih storitev v terminalu predstavljajo dobrih sedem odstotkov vseh prihodkov od prodaje, najvišji delež ene stranke pa je slabih 12 odstotkov prihodkov iz opravljenih storitev v terminalu oz. dobrega pol odstotka prihodkov od prodaje. Prihodki od prodaje doma predstavljajo slabe tri odstotke prihodkov od prodaje, od tega največji kupec 2 odstotka 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 priznanje 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 priznanja popravka vrednosti pričakovanih kreditnih izgub in ugotovila, da so slabitve terjatev ustrezne in v skladu z MSRP 9, zato družba ni priznala dodatnih oslabitev terjatev iz poslovanja.

Vsebina	31. 12. 2022	31. 12. 2021
Terjatve do kupcev v državi	278.766	203.394
Terjatve do kupcev v tujini	5.638.173	3.586.621
Terjatve do državnih institucij	181.675	157.841
Denarna sredstva	2.253.278	871.618
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 2022 znaša 3,88, medtem ko je za leto 2021 znašal 6,00. Družba sledi cilju, da bi v prihodnosti dosegla finančni vzvod v višini 1,5, kot je tudi znašal pred pojavom COVID-19.

### 3.2.26 Izvajanje drugih dejavnosti

Družba je iz opravljanja drugih dejavnosti v letu 2022 ustvarila 632.351 EUR prihodkov, od tega 581.610 EUR za prodajo licenc KAMI, 37.200 EUR od oddaje v najem poslovnega prostora (hangar na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana) ter 13.541 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 1,5 odstotkov vseh poslovnih prihodkov družbe.

### 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 2022 je družba z družbo FABCE, letalske storitve, d. o. o., ustvarila 42.240 EUR prihodkov iz naslova najema poslovnega prostora in tehnične opreme ter podpornih administrativnih, računovodskih in pravnih storitev. Na dan 31. 12. 2022 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 2022, 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 prvem polletju leta 2022, 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 prevozihi.

#### 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 2023, zaradi česar ni mogoče podati zanesljivih ocen glede dejanskega vpliva na letalski promet v slovenskem zračnem prostoru v letu 2023.

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. 2022. 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 - pogojne obveznosti, ki izhajajo iz preveč dobljenih sredstev na osnovi usklajevalnega mehanizma:

	Stanje 31. 12. 2022	Sprememba	Stanje 1. 1. 2022
Uskladitev inflacije – RP2 upoštevano v letu 2022	14.345	143.589	129.243
Uskladitev prometa – RP2 upoštevano v letu 2022	220.155	2.203.530	1.983.375
<b>Uskladitev skupaj – RP 2</b>	<b>234.500</b>	<b>2.347.119</b>	<b>2.112.618</b>

Pričakuje se, da bodo pogojne obveznosti realizirane, 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	2022	2021
Revidiranje letnega poročila	10.525	9.400
Druge storitve dajanja zagotovil	0	5.500
<b>SKUPAJ</b>	<b>10.525</b>	<b>14.900</b>

Za revidiranje letnega poročila je bilo porabljenih 10.525 EUR. Drugih storitev revizor ni opravljal.

### 3.2.31 Druga razkritja

Poslovodstvo družbe v letu 2022 je predstavljal zakoniti zastopnik družbe, direktor dr. Franc Željko Županič, ki mu je mandat potekel 22. 3. 2023.

Bruto prejemki direktorja družbe (v EUR):

#### 2022

	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	109.491	15.714	0	0	5.404	0	130.609	71.003

#### 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

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). V letu 2022 je bil direktorju družbe izplačan drugi del spremenljivega prejemka za leto 2019. 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):

## 2022

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
Dušan Hočevar	predsednik NS in namestnik predsednice RK do 13. 10. 2022	9.192	1.530	1.882	12.604	9.151	244
Rok Prešern	namestnik predsednika NS do 13. 10. 2022	6.741	0	1.466	8.207	5.963	135
Borut Lackovič Žumer	član NS do 13. 10. 2022	6.127	0	1.466	7.593	5.678	670
Marija Šeme	članica NS in predsednica RK v letu 2022	7.891	2.959	3.042	13.892	10.115	266
Boštjan Mišmaš	član NS v letu 2022	7.891	0	1.866	9.757	7.091	0
Žiga Ogrizek	član NS in član RK v letu 2022	7.891	1.972	3.066	12.929	9.277	0
Urška Kiš	članica RK v letu 2022	0	2.049	800	2.849	1.961	62
Peter Grašek	predsednik NS od 14. 10. 2022	2.645	0	800	3.445	2.501	482
Srečko Janša	namestnik predsednika NS od 14. 10. 2022	1.939	0	800	2.739	2.032	0
Marko Hočevar	član NS in namestnik predsednice RK od 14. 10. 2022	1.763	440	936	3.139	2.297	118

V letu 2022 je družba namenila za izobraževanje članov nadzornega sveta in revizijske komisije nadzornega sveta 1.075 EUR.

## 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

### 3.2.32 Predlog delitve dobička

Na podlagi tretjega odstavka 24. člena Akta o ustanovitvi direktor družbe predlaga uporabo bilančnega dobička. Nadzorni svet družbe skladno s 16. členom ter prvim odstavkom 30. člena Akta o ustanovitvi preveri predlog za uporabo bilančnega dobička, o uporabi bilančnega dobička pa odloča ustanovitelj na podlagi 11. člena Akta o ustanovitvi.

Družba je v letu 2022 ustvarila 2.768.051 EUR čistega dobička. Na podlagi 1. alineje prvega odstavka 230. člena Zakona o gospodarskih družbah se del čistega dobička poslovnega leta v višini 1.200.034 EUR porabi za celotno kritje prenesene izgube preteklih let.

Na podlagi tretjega odstavka 230. člena Zakona o gospodarskih družbah se 50 % preostalega čistega dobička poslovnega leta 2022 uporabi za oblikovanje drugih rezerv iz dobička v višini 784.008 EUR, tako da čisti dobiček poslovnega leta 2022 po uporabi znaša 784.009 EUR.

Družba izkazuje na dan 31. 12. 2022 bilančni dobiček v znesku 784.009 EUR.

Ustanovitelju družbe se predlaga, da se bilančni dobiček, ki je sestavljen iz preostanka čistega dobička poslovnega leta 2022 po njegovi uporabi v celoti nameni za oblikovanje drugih rezerv iz dobička.

Ker je družba v preteklih poslovnih letih celotne druge rezerve iz dobička namenila za kritje izgube, ki je družbi v letih 2020 in 2021 nastala zaradi padca letalskega prometa kot posledice epidemije COVID-19, družba predlaga, da se bilančni dobiček v celoti porabi za oblikovanje drugih rezerv iz dobička.

### 3.2.33 Izjava o odgovornosti posloводства

Skladno z določili 60. a člena Zakona o gospodarskih družbah je direktor družbe dne 12. 4. 2023 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 2022.

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 davka od dohodkov pravnih oseb ali drugih davkov ter dajatev. Direktor družbe ni seznanjen z okoliščinami, ki bi lahko povzročile morebitno pomembno obveznost iz tega naslova.

Zgornji Brnik, 12. 4. 2023

Rok Marolt  
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 letaliških 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, depreciacijo 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

LETNO POROČILO 2022

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
EoS	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 kibernetiko 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	Novo 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 Steering 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
SESAR	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 računanim 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
UAP	Osebe za področje upravljanja z aeronavtičnimi podatki	Aeronautical Information Management personnel
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
VLO	Vojaški letalski organ (v okviru SV/MORS)	
VoIP	Govor prek internetnega protokola	Voice Over Internet Protocol
X strežnik	X strežnik kontrolorske delovne pozicije	X server