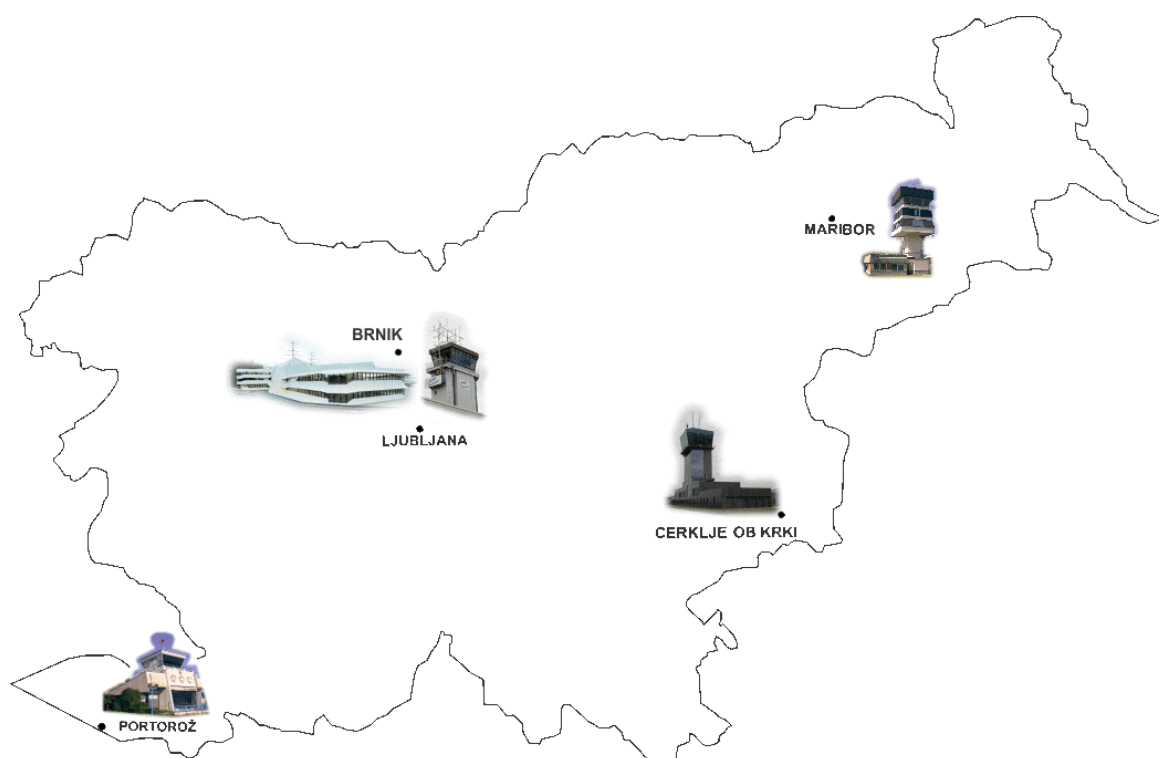


# LETNO POROČILO 2020



## KAZALO

UVOD .....	6
VIZIJA, POSLANSTVO IN VREDNOTE DRUŽBE.....	6
KONKURENČNA USMERITEV .....	7
RAZVOJNE USMERITVE .....	7
OSNOVNI PODATKI O DRUŽBI .....	10
STATUS IN DEJAVNOST.....	12
ORGANIZIRANOST DRUŽBE.....	13
POROČILO DIREKTORJA.....	15
POROČILO NADZORNEGA SVETA .....	17
IZJAVA O UPRAVLJANJU DRUŽBE .....	22
<b>I POSLOVNO POROČILO .....</b>	<b>26</b>
<b>1 KLJUČNI DOGODKI TER VPLIVI NA POSLOVANJE LETA 2020 IN PO KONCU POSLOVNEGA LETA .....</b>	<b>26</b>
1.1 KLJUČNI DOGODKI IN VPLIVI NA POSLOVANJE LETA 2020.....	26
1.2 KLJUČNI DOGODKI PO DATUMU IZKAZA FINANČNEGA POLOŽAJA .....	32
<b>2 POMEMBNI POSLOVNI PODATKI IN KAZALNIKI USPEŠNOSTI .....</b>	<b>34</b>
2.1 KAZALNIKI USPEŠNOSTI .....	35
<b>3 IZVAJANJE NAVIGACIJSKIH SLUŽB ZRAČNEGA PROMETA V LETU 2020.....</b>	<b>38</b>
3.1 KONTROLA ZRAČNEGA PROMETA .....	38
3.2 PODROČJE LETALSKIH TELEKOMUNIKACIJ .....	39
3.3 IZVAJANJE LETALSKIH INFORMACIJSKIH SLUŽB.....	40
3.4 PODROČJE KADROV .....	42
3.4.1 Razvoj zaposlenih .....	45
3.5 USPOSABLJANJE IN POOBLAŠČENOST OPERATIVNEGA OSEBJA NAVIGACIJSKIH SLUŽB ZRAČNEGA PROMETA.....	46
3.6 PODROČJE ZA VARNOST V ZRAČNEM PROMETU .....	49
3.7 STALNOST SKLADNOSTI Z ZAHTEVAMI ZA IZVAJANJE NAVIGACIJSKIH SLUŽB ZRAČNEGA PROMETA.....	53
3.8 PODROČJE ZA KAKOVOST.....	54
3.9 PODROČJE VAROVANJA .....	54
3.10 PODROČJE INFORMATIKE .....	55
3.11 PODROČJE KIBERNETSKE VARNOSTI .....	56
3.12 MEDNARODNO SODELOVANJE .....	57
3.12.1 Projekt Funkcionalnega bloka zračnega prostora srednje Evrope (Functional Airspace Block Central Europe – FAB CE).....	57
3.12.2 Drugo sodelovanje.....	58
3.13 PRILAGODLJIVA UPORABA ZRAČNEGA PROSTORA – FUA .....	58
3.14 POSVETOVANJE Z UPORABNIKI.....	59
3.15 JAVNA NAROČILA.....	60
<b>4 PODATKI O ZRAČNEM PROMETU ZA LETO 2020.....</b>	<b>62</b>
4.1 UVOD.....	62
4.2 ANALIZA ZRAČNEGA PROMETA .....	63

4.2.1 Promet v fazi preleta.....	66
4.2.2 Promet v fazi terminala.....	73
4.2.3 Povzetek analize zračnega prometa .....	74
4.3 ANALIZA REGULACIJ IN ZAMUD LETA 2020 .....	75
<b>5 INVESTICIJE.....</b>	<b>76</b>
<b>6 UPRAVLJANJE TVEGANJ .....</b>	<b>78</b>
6.1 STRATEŠKA TVEGANJA.....	79
6.2 FINANČNA TVEGANJA.....	82
6.3 OPERATIVNA TVEGANJA.....	83
6.4 INFORMACIJSKA TVEGANJA.....	87
6.5 KLJUČNA TVEGANJA V LETU 2020 IN NJIHOV VPLIV NA POSLOVANJE DRUŽBE .....	88
6.5.1 Vpliv usklajevalnega mehanizma iz naslova delitve tveganja povezanega s prometom in inflacijo iz leta 2018 .....	89
6.5.2 Pojav globalne pandemije COVID-19 ter s tem povezana recesija .....	89
<b>7 DRUŽBENA ODGOVORNOST IN TRAJNOSTNI RAZVOJ .....</b>	<b>91</b>
7.1 EKONOMSKI VIDIKI TRAJNOSTNEGA POSLOVANJA DRUŽBE .....	92
7.2 DRUŽBENI VIDIKI TRAJNOSTNEGA POSLOVANJA DRUŽBE .....	92
7.3 OKOLJSKI VIDIKI TRAJNOSTNEGA POSLOVANJA DRUŽBE .....	94
<b>8 KLJUČNI NAČRTI ZA LETO 2021 IN PRIČAKOVANJA GLEDE RAZVOJA DRUŽBE .....</b>	<b>95</b>
<b>II RAČUNOVODSKO POROČILO .....</b>	<b>98</b>
<b>1 POROČILO NEODVISNEGA REVIZORJA .....</b>	<b>98</b>
<b>2 RAČUNOVODSKI IZKAZI DRUŽBE .....</b>	<b>102</b>
2.1 IZKAZ FINANČNEGA POLOŽAJA NA DAN 31. 12. 2020.....	102
2.2 IZKAZ POSLOVNEGA IZIDA ZA OBDOBJE OD 1. 1. DO 31. 12. 2020 .....	104
2.3 IZKAZ DRUGEGA VSEOBSEGAJOČEGA DONOSA ZA LETO 2020 .....	105
2.4 IZKAZ UPORABE BILANČNEGA DOBIČKA ZA LETO 2020 .....	105
2.5 IZKAZ DENARNIH TOKOV ZA LETO 2020 .....	106
2.6 IZKAZ GIBANJA KAPITALA V LETU 2020 .....	107
2.7 IZKAZ GIBANJA KAPITALA V LETU 2019 .....	107
<b>3 PRILOGA K RAČUNOVODSKIM IZKAZOM .....</b>	<b>108</b>
3.1 POVZETEK RAČUNOVODSKIH USMERITEV IN PREDPOSTAVK .....	108
3.2 POJASNILA K POSTAVKAM RAČUNOVODSKIH IZKAZOV .....	121
3.2.1 Neopredmetena sredstva .....	121
3.2.2 Opredmetena osnovna sredstva .....	122
3.2.3 Dolgoročne finančne naložbe.....	124
3.2.4 Odložene terjatve za davke .....	124
3.2.5 Zaloge.....	125
3.2.6 Kratkoročne poslovne terjatve .....	125
3.2.7 Denarna sredstva .....	125
3.2.8 Kapital.....	126
3.2.9 Rezervacije in dolgoročne pasivne časovne razmejitve.....	126
3.2.10 Nekratkoročne finančne obveznosti .....	128

3.2.11	Kratkoročne finančne obveznosti .....	129
3.2.12	Kratkoročne poslovne obveznosti do dobaviteljev .....	130
3.2.13	Druge kratkoročne poslovne obveznosti .....	130
3.2.14	Druge kratkoročne obveznosti.....	130
3.2.15	Prihodki od prodaje iz pogodb.....	130
3.2.16	Drugi poslovni prihodki .....	131
3.2.17	Stroški materiala in storitev .....	132
3.2.18	Stroški dela.....	132
3.2.19	Odpisi vrednosti in oslabitev ter odprava oslabitve finančnih sredstev (neto znesek) .....	133
3.2.20	Drugi poslovni odhodki .....	133
3.2.21	Finančni odhodki .....	133
3.2.22	Davčni obračun – davek od dohodka pravnih oseb .....	134
3.2.23	Poštena vrednost.....	135
3.2.24	Uporaba MSRP za pripoznavanje presežnih prihodkov zaradi učinka usklajevalnega mehanizma na bodoče prihodke v skladu z uredbami Evropske unije .....	136
3.2.25	Finančni instrumenti in obvladovanje finančnih tveganj .....	136
3.2.26	Izvajanje drugih dejavnosti .....	138
3.2.27	Posli s povezanimi osebami .....	138
3.2.28	Dogodki po datumu izdelave izkaza finančnega položaja.....	139
3.2.29	Potencialne obveznosti in potencialna sredstva .....	139
3.2.30	Zneski, porabljeni za revizorja.....	139
3.2.31	Druga razkritja .....	140
3.2.32	Predlog pokrivanja izgube .....	141
3.2.33	Izjava o odgovornosti posloводства .....	141
<b>POMEN IZRAZOV IN KRATIC .....</b>		<b>142</b>

## SEZNAM PRIKAZOV

Prikaz 1:	Organizacijska shema .....	13
Prikaz 2:	Lokacije družbe .....	14
Prikaz 3:	Struktura zaposlenih po spolu na dan 31. 12. 2020.....	43
Prikaz 4:	Starostna struktura zaposlenih.....	44
Prikaz 5:	Izobrazbena struktura zaposlenih .....	45
Prikaz 6:	Število izpolnjenih poročil leta 2019 in 2020 po organizacijskih enotah .....	51
Prikaz 7:	Število poročil za posamezni trend 2020 .....	52
Prikaz 8:	Poročila po letih .....	53
Prikaz 9:	FIR Ljubljana .....	62
Prikaz 10:	Sektor Dolsko .....	62
Prikaz 11:	Sektor Mura.....	62
Prikaz 12:	Terminalne cone v FIR Ljubljana.....	62
Prikaz 13:	Razdelitev IFR-letov glede na fazo leta in glede na zračni prostor.....	64
Prikaz 14:	IFR-leti v FIR Ljubljana.....	64

Prikaz 15: IFR-leti v sektorju Dolsko .....	65
Prikaz 16: IFR-leti v fazi preleta v FIR Ljubljana .....	66
Prikaz 17: Enote storitve v fazi preleta v FIR Ljubljana .....	66
Prikaz 18: IFR-leti v fazi preleta v sektorju Dolsko .....	67
Prikaz 19: IFR-leti v fazi preleta v sektorju Mura .....	67
Prikaz 20: Promet od leta 2012 do leta 2020 .....	70
Prikaz 21: Promet v letih 2018, 2019, predvidevanja za 2020 in dejanski promet 2020 .....	70
Prikaz 22: Promet po nivojih leta v sektorju Dolsko v letu 2020 .....	71
Prikaz 23: Povprečno število IFR-letov v sektorju Dolsko po dnevih v tednu (poletna sezona in celoletno) .....	72
Prikaz 24: Promet po urah (UTC) .....	72
Prikaz 25: IFR-leti v fazi terminala .....	73
Prikaz 26: Enote storitve v fazi terminala .....	74
Prikaz 27: Sistem upravljanja s tveganji .....	78

## SEZNAM TABEL

Tabela 1: Analiza finančnega položaja .....	34
Tabela 2: Obdelani načrti leta (FPL) in sporočila, vezana na FPL v letu 2020 .....	41
Tabela 3: Struktura zaposlenih na dan 31. 12. 2020 .....	43
Tabela 4: Starostna struktura zaposlenih .....	44
Tabela 5: Izobrazbena struktura zaposlenih .....	44
Tabela 6: Število izpolnjenih poročil po organizacijskih enotah družbe v letu 2020 .....	50
Tabela 7: Število poročil za posamezni trend 2020 .....	51
Tabela 8: Statistika poročil za obdobje 2012 – 2020 .....	52
Tabela 9: Postopki skladno z Zakonom o javnem naročanju na splošnem področju .....	61
Tabela 10: Postopki skladno z Zakonom o javnem naročanju na infrastrukturnem področju .....	61
Tabela 11: Število IFR-letov v Republiki Sloveniji v obdobju 2010 – 2020 .....	65
Tabela 12: Število vseh IFR-letov v sektorju Dolsko v obdobju 2010 – 2020 .....	65
Tabela 13: Število IFR-letov v fazi preleta v FIR Ljubljana v obdobju 2010 – 2020 .....	66
Tabela 14: Število enot storitve v fazi preleta v obdobju 2010 – 2020 .....	67
Tabela 15: Število IFR-letov v fazi preleta v sektorju Dolsko in v sektorju Mura v obdobju 2010 – 2020 .....	68
Tabela 16: Mejniki v številu IFR-letov v sektorju Dolsko v obdobju 2010 – 2020 .....	68
Tabela 17: Število sektorskih ur v obdobju 2010 – 2020 .....	69
Tabela 18: Število VFR-letov v obdobju 2010 – 2020 .....	69
Tabela 19: Število IFR-letov v fazi terminala v obdobju 2010 – 2020 .....	73
Tabela 20: Podatki o prometu za posamezne letališke kontrole zračnega prometa (LKZP) .....	73
Tabela 21: Število enot storitve v fazi terminala v obdobju 2010 – 2020 .....	74

## 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 družbe

V družbi smo prepoznali in opredelili skupne vrednote, 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 odnosom sodelavcev do izvajanja storitev navigacijskih služb zračnega prometa želimo zagotavljati varen, red in učinkovit zračni promet.

#### **PROFESIONALIZEM**

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

### **USLUŽNOST**

V družbeno odgovornih odzivih deležnikom.

### **SPOŠTLJIVOST**

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

### **EKIPNOST**

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

### **ZNANJE**

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

## **KONKURENČNA USMERITEV**

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 pričakovanj 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 navigacijskih služb zračnega prometa v slovenskem zračnem prostoru v prihodnje.

## **RAZVOJNE USMERITVE**

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

V družbi smo skladno z zahtevami Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa in z Aktom o ustanovitvi sprejeli petletni poslovni načrt za obdobje 2020 – 2024, ki je skladno z zahtevami slovenske zakonodaje in evropskih predpisov o enotnem evropskem nebu strateški dokument in vsebuje razvojno strategijo družbe, s katero družba izkazuje prispevek k trajnostnemu razvoju sistema zračnega prometa, z izboljšanjem celotne učinkovitosti navigacijskih služb zračnega prometa.

Razvojne usmeritve, kot jih povzema veljavni Poslovni načrt 2020 – 2024, so usmerjene v doseganje in izboljševanje učinkovitosti storitev upravljanja zračnega prometa (ATM) / izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa (ANS) oziroma navigacijskih služb zračnega prometa na ključnih področjih uspešnosti

glede varnosti, okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti skladno s področji, opredeljenimi v okviru uspešnosti iz osrednjega načrta ATM in skladno z Načrtom izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo iz leta 2019, 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.

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 Komisije 2020/1627/EU). Z omenjeno uredbo je Evropska komisija sprejela začasno spremenjeni pravni okvir za tretje referenčno obdobje, ki upošteva izredne razmere v letalskem sektorju. Z omenjeno spremembo bo prišlo tudi do sprememb na področju določitve zavezujočih (in drugih) ciljev uspešnosti, ki jih bo Evropska komisija sprejela do 1. maja 2021, kar bo do konca leta 2021 narekovalo pripravo novega osnutka Načrta izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo in ustrezno usklajitev poslovnega načrta družbe za obdobje 2022 – 2024.

Poslovni načrt je v okoliščinah pred pojavom koronavirusne bolezni COVID-19 izkazoval zadostnost finančnih in upravnih virov oziroma finančne moči v obdobju med letoma 2020 in 2024 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);
- ohranjati dovoljenja (certifikate) za izvajanje dejavnosti družbe;
- prizadevati si za stalno izboljševanje ravni varnosti storitev družbe;
- krepiti vlogo družbe v mednarodnem okolju in dejavno prispevati k uresničevanju ciljev enotnega evropskega neba;
- ohranjati konkurenčnost znanja, veščin in kompetenc zaposlenih;
- prispevati k doseganju vseevropskih ciljev uspešnosti;
- odzivati se na spremembe v zunanjem okolju s prilagodljivo in racionalno organizacijo služb in procesov;
- s tehnološkim razvojem prispevati k dodani vrednosti za uporabnike storitev;
- prizadevati si za sodoben integriran koncept varnosti (varovanja).

V obdobju spremenjenih okoliščin zaradi pojava koronavirusne bolezni COVID-19 za leti 2020 in 2021 zadostnost finančnih virov iz opravljanja dejavnosti ni več zagotovljena, zato jo je družba dolžna zagotoviti z ustreznimi krediti, kar bo omogočilo ustrezno likvidnost in finančno moč za doseg strateških ciljev v omenjenem obdobju.

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 56, z dne 25. 2. 2019, str. 1) (v nadaljevanju: Izvedbena uredba Komisije 2019/317/EU) je bil v letu 2019 pripravljen osnutek Načrta izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo za tretje referenčno obdobje spremljanja vseevropskih ciljev uspešnosti oziroma kot bo, zaradi spremenjenih razmer v letalstvu zaradi pojava koronavirusne bolezni COVID-19, spremenjen za preostanek referenčnega obdobja na podlagi sprememb predhodno omenjene evropske uredbe o določitvi načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu. Načrt izvedbe za posamezno referenčno obdobje mora izkazovati ustrezen prispevek Republike Slovenije in družbe k doseganju opredeljenih vseevropskih ciljev uspešnosti.



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: 225 (na dan 31. 12. 2020)

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

Organi upravljanja družbe: ustanovitelj, nadzorni svet in direktor

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

Direktor:  
dr. Franc Željko Županič

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

Predstavnika delavcev:  
Žiga Ogrizek, član  
Boštjan Mišmaš, član

V letu 2020 so funkcijo člana nadzornega sveta opravljali tudi mag. Gorazd Čibej (do 29. 8. 2020) ter mag. Nikolaj Abrahamsberg (do 23. 11. 2020), in sicer kot predstavnika ustanovitelja, ter Davor Mizerit (do 18. 2. 2020) kot predstavnik delavcev.

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

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

Sedež: Zgornji Brnik

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

Osnovni kapital: 36.000 EUR

Knjigovodska vrednost naložbe: 16.000 EUR

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

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

## STATUS IN DEJAVNOST

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

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

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

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

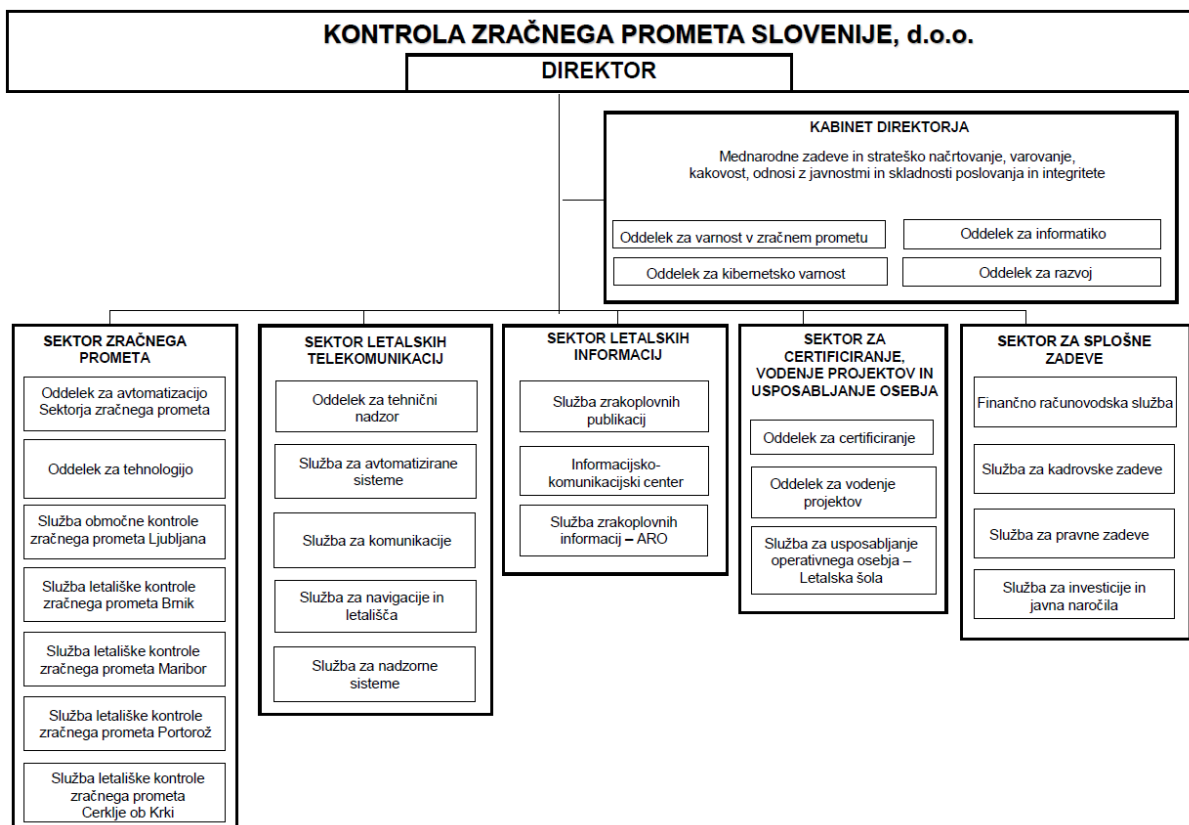
Družba je v letu 2014 z izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa Avstrije, Češke, Hrvaške, Madžarske in Slovaške ustanovila skupni pravni subjekt – gospodarsko družbo v statusni obliki družbe z omejeno odgovornostjo, FABCE, letalske storitve, d. o. o. (v nadaljevanju: FABCE, d. o. o.) s sedežem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

## ORGANIZIRANOST DRUŽBE

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

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

Prikaz 1: Organizacijska shema



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

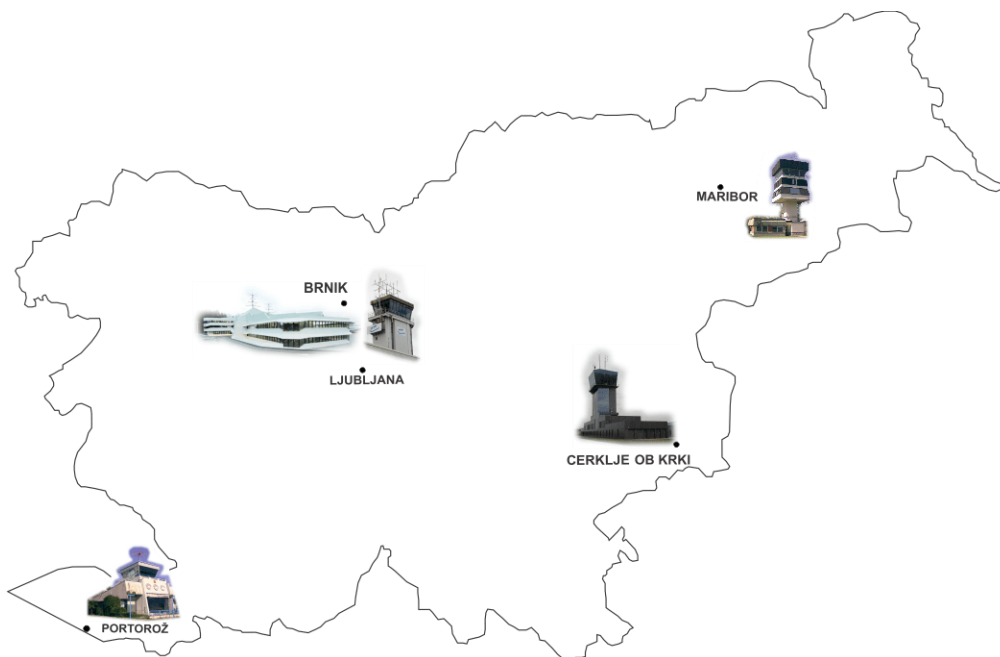
- Sektorja zračnega prometa;
- Sektorja letalskih telekomunikacij;
- Sektorja letalskih informacij.

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

Naloge, povezane s kadrovske, pravne in finančno-računovodske zadeve, 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

Leto 2020 se bo v zgodovino letalstva zagotovo vpisalo kot leto, v katerem smo se soočili z rekordnimi padci zračnega prometa, ki jih ne pomnimo. Pojav globalne epidemije koronavirusne bolezni COVID-19 je hitro in zelo ostro zarezal v desetletje vztrajne rasti zračnega prometa po svetu in prizadel vse deležnike v letalskem sektorju. Medtem ko je bila naša pozornost še pred dobrim letom namenjena zlasti vprašanju, kako ob predvidenih rasteh prometa v novem desetletju zagotoviti zmogljivostno prilagodljivo in trajnostno naravnano izvajanje služb, se tudi v letu 2021 soočamo z realnostjo epidemije in vprašanji, kako se tej in podobnim novim grožnjam prilagoditi z neko novo »normalnostjo«, ki bo omogočila izhod iz zdravstvene in ekonomske krize, ki smo ji priča.

Vpliv pandemije COVID-19 se je močno odrazil na zračnem prometu, ki smo ga zabeležili v slovenskem zračnem prostoru. Sredi meseca marca 2020, ko je bila podobno kot v ostalih državah tudi v Republiki Sloveniji razglašena epidemija, je sledila skoraj popolna ustavitev letalskih operacij, ki je bila posledica ukrepov držav za zajezitev širjenja okužbe in blažitev posledic pandemije. Na letni ravni je bilo v zračnem prostoru Republike Slovenije opravljenih 195.283 letov po pravilih instrumentalnega letenja, t. i. IFR-letov, kar je za 57,5 odstotka manj v primerjavi z letom 2019. Primerljiv padec, za 56,4 odstotka, je zabeležen na ravni Evropske unije (EU-28). Promet v fazi preleta slovenskega zračnega prostora se je v letu 2020 glede na leto 2019 po številu enot storitve zmanjšal za 57,9 odstotka, medtem ko je znašal padec v fazi prileta in odleta na slovenska mednarodna letališča celo 69 odstotkov. Poleg pojava COVID-19 je na padec prometa v fazi terminala negativno vplival stečaj slovenskega letalskega prevoznika v letu 2019.

Družba je kot izvajalec kritične infrastrukture v Republiki Sloveniji ob sprejetih preventivnih, higienskih in organizacijskih ukrepih nemoteno zagotavljala svoje storitve. Z vidika operativnih služb je pomembno, da je družba z ustrezno organizacijo dela zagotovila potrebno razpoložljivost zdravega osebja. Delo je v času epidemije organizirano v obliki stalnih ekip, ki so po obsegu omejene in prilagojene realnim potrebam zagotavljanja storitev v slovenskem zračnem prostoru in na slovenskih mednarodnih letališčih, vključujoč vojaško letališče Cerklje ob Krki. Družba je ob tem ponovno preseгла ciljno vrednost zamude za leto 2020, določene kot 0,23 minute na let. Dejanska vrednost tega kazalnika za leto 2020 za Republiko Slovenijo je znašala 0,001 minute na let ter je bila boljša tako od ciljne vrednosti kazalnika, kot tudi od dejanske vrednosti tega kazalnika za leto 2019, ko je ta znašala 0,004 minute na let.

Padec zračnega prometa je pričakovano vplival na močno poslabšano likvidnostno situacijo in poslovanje družbe v letu 2020. Družba je, upoštevajoč predpisano zahtevo po neprekinjenemu zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa, sprejela potrebne ukrepe za obvladovanje in racionalizacijo stroškov poslovanja ter zagotovila dodatne vire financiranja zaradi izpada prihodka. Na tem mestu gre izpostaviti tudi uspešen socialni dialog s predstavniki zaposlenih, tako s svetom delavcev kot z reprezentativnimi sindikati, ki so v kolektivnem duhu podprli prizadevanja vodstva pri sprejemanju ukrepov na strani zniževanja stroškov dela. Na dodatno oteženo likvidnostno situacijo pa je vplival tudi preko organizacije Eurocontrol dosežen dogovor držav članic o odlogu plačil storitev navigacijskih služb zračnega prometa uporabnikom storitev (letalskim prevoznikom) za obdobje februar – maj 2020 na november 2021, ko je zapadla obveznost za storitve iz meseca februarja oziroma na leto 2021 za preostale tri mesece. Družba je tako prvič od ustanovitve leta 2004 poslovno leto zaključila z negativnim poslovnim izidom. Ob 15,5 mio EUR prihodkov od prodaje, ki so bili za 22,7 mio EUR oziroma za 59,4 odstotkov nižji od načrtovanih ter celotnih prihodkih v višini 17,5 mio EUR, je znašala izguba 14,4 mio EUR.

V družbi smo nadaljevali aktivno delovanje v mednarodnem prostoru, tako v okviru Funkcionalnega bloka zračnega prostora srednje Evrope – FAB Central Europe (FAB CE), kot na ravni sodelovanja z mednarodnimi organizacijami in interesnimi skupinami (Eurocontrol, ICAO, CANSO, BLUE MED, Gate One, DANUBE FAB). Z dejavno in proaktivno vključenostjo si družba prizadeva za ohranjanje pomembne vloge na ravni izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa FAB CE in krepitev vloge družbe pri izvajanju storitev navigacijskih služb zračnega prometa v regiji. V preteklem letu je bilo omenjeno sodelovanje pomembno zlasti v kontekstu prizadevanj in argumentiranega zastopanja interesov izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa ter doseganja rešitev na ravni Evropske unije, s katerimi bi uravnoteženo naslovili težave vseh deležnikov v letalstvu zaradi krize COVID-19. Prav tako je družba v sodelovanju z Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije in Ministrstvom za infrastrukturo aktivno vključena v obravnavo predloga nove zakonodaje enotnega evropskega neba (SES2+), ki ga je pripravila Evropska komisija. Omenjeni proces se bo intenzivno nadaljeval v letu 2021 in bo pomemben tudi v luči predsedovanja Republike Slovenije Svetu Evropske unije.

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

Kljub težkim razmeram v letalstvu in potrebi po racionalizaciji, družba sledi načrtovanim investicijskim in tehnološkim projektom, ki so pogoj za zagotavljanje predpisanih ravni storitev in varnosti zračnega prometa. Pomembno za družbo ostaja tudi do sedaj uspešno koriščenje evropskih mehanizmov sofinanciranja tehnoloških razvojnih programov družbe. Od sedmih projektov, za katere je družba v preteklih letih uspešno pridobila evropska finančna sredstva, je šest projektov že zaključenih. Zadnji od teh, projekt »NewPENS«, se je zaključil konec leta 2020. V teku je tako samo še projekt »SWIM Common PKI and policies & procedures for establishing a trust framework«, katerega namen je določiti vlogo, politiko in postopke, potrebne pri kreiranju, upravljanju, distribuciji, uporabi, hrambi in preklicu digitalnih potrdil in upravljanju ključev za kriptiranje.

Družba med pomembne projekte uvršča projekt »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. Sledenje razvoju in vlaganja v napredne tehnologije na področju sistemov in naprav za zagotavljanje navigacijskih služb zračnega prometa je nujno za ohranjanje konkurenčnosti družbe, obenem pa pogoj za trajnostni razvoj sistema zračnega prometa, z izboljšanjem splošne učinkovitosti navigacijskih služb zračnega prometa na ključnih področjih uspešnosti: varnosti, zmožljivosti, okolja in stroškovne učinkovitosti.

Čeprav visoka stopnja negotovosti za leto 2021, ki spremlja napovedi letalskega prometa kaže, da bo okrevanje zelo počasno in v veliki meri odvisno od razvoja epidemije, razpoložljivosti cepiva in hitrosti cepljenja prebivalstva, kot tudi od splošnega okrevanja gospodarstva ter povratka zaupanja in povpraševanja po letalskih prevozi, si bo družba ob sprejemanju vseh potrebnih ukrepov za nemoteno zagotavljanje storitev in stabilno poslovanje družbe prizadevala slediti viziji razvoja sodobnega poslovnega modela izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa tudi v prihodnje. Prispevek družbe in Republike Slovenije k doseganju vseevropskih ciljev uspešnosti pa bo izkazan v revidiranem Načrtu izvedbe (Performance Plan) za Republiko Slovenijo, za tretje referenčno obdobje 2020 – 2024 spremljanja uspešnosti, skladno s spremenjeno evropsko pravno podlago, ki jo je v preteklem letu sprejela Evropska komisija kot odziv na pojav COVID-19.

dr. Franc Željko Županič  
DIREKTOR





## POROČILO NADZORNEGA SVETA

### Sestava nadzornega sveta

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

V letu 2020 so nadzorni svet sestavljali naslednji člani, predstavniki ustanovitelja:

- mag. Dušan Hočevar, predsednik nadzornega sveta, magister upravnih ved. Dne 23. 11. 2016 je bil s strani ustanovitelja drugič imenovan za člana in 12. 12. 2016 izvoljen za predsednika nadzornega sveta, z mandatom do 23. 11. 2020. Dne 24. 11. 2020 je bil ponovno imenovan za člana in 17. 12. 2020 za predsednika nadzornega sveta, z mandatom do 24. 11. 2024;
- Marija Šeme Irman, MBA, članica, univ. dipl. ekonomistka, MBA, imenovana 29. 8. 2016, namestnica predsednika od 26. 9. 2016, z mandatom do 29. 8. 2020; ponovno imenovana za članico dne 24. 11. 2020, z mandatom do 24. 11. 2024;
- mag. Gorazd Čibej, član, magister prava, imenovan 29. 8. 2016, z mandatom do 29. 8. 2020;
- mag. Nikolaj Abrahamsberg, član, magister prava, imenovan 23. 11. 2016, z mandatom do 23. 11. 2020;
- Rok Prešern, univ. dipl. ekonomist, specialist managementa, član, imenovan 30. 8. 2020, izvoljen za namestnika predsednika nadzornega sveta dne 17. 12. 2020, z mandatom do 30. 8. 2024;
- Borut Lackovič Žumer, dipl. inženir strojništva, imenovan 30. 8. 2020, z mandatom do 30. 8. 2024;

ter naslednji člani, predstavniki delavcev:

- Žiga Ogrizek, član, dipl. ekonomist, imenovan za člana 1. 7. 2016, z mandatom do 30. 6. 2020; ponovno imenovan za člana 1. 7. 2020, z mandatom do 30. 6. 2024;
- Davor Mizerit, član, dipl. inženir tehnologije prometa, imenovan 1. 7. 2016, kateremu je mandat prenehal 18. 2. 2020 na podlagi sklepa sveta delavcev;
- Boštjan Mišmaš, član, univ. dipl. politolog, imenovan 1. 7. 2020, z mandatom do 30. 6. 2024.

### Članstvo članov organov nadzora v organih vodenja ali nadzora drugih družb:

- mag. Dušan Hočevar: predsednik nadzornega sveta Javnega komunalnega podjetja Grosuplje, d. o. o.;
- mag. Nikolaj Abrahamsberg: namestnik predsednika nadzornega sveta Elektro Primorska d. d.;
- Marija Šeme Irman, MBA: predsednica nadzornega sveta družbe Elektrooptika d. d.;
- Žiga Ogrizek: predsednik nadzornega sveta v družbi FABCE, d. o. o.

### Seje nadzornega sveta v letu 2020

V letu 2020 je imel nadzorni svet 13 sej, od tega sedem rednih in šest dopisnih. Člani nadzornega sveta so v polnem številu delovali na vseh sejah, z izjemo dveh rednih sej, katerih se ni udeležil član Žiga Ogrizek.

### Notranja organizacija nadzornega sveta in komisij nadzornega sveta

V letu 2020 je vsem članom nadzornega sveta potekel mandat, posledično se je v tem letu delno tudi spremenila sestava nadzornega sveta, kot izhaja iz poglavja o njegovi sestavi. Nadzorni svet je večino leta 2020 deloval v šest članski sestavi, od 19. 2. 2020 do 30. 6. 2020 pa je deloval v pet članski sestavi, brez enega člana, predstavnika delavcev.

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 2020 ni prišlo. Delovali so z najvišjo

mero strokovnosti, pripravljenosti na razpravo o predmetu posameznih gradiv ter pripravljenosti na konstruktivno sodelovanje. O obravnavanih gradivih so člani nadzornega sveta po potrebi pridobili dodatne informacije in pojasnila. Ob spoštovanju visokih meril etičnosti ter spoštovanja poslovnih skrivnosti so sprejemali odločitve v skladu s svojimi pristojnostmi.

Nadzorni svet ima oblikovano štiričlansko revizijsko komisijo nadzornega sveta, ki jo sestavljata dva člana nadzornega sveta, predstavnika ustanovitelja, en član nadzornega sveta, predstavnik delavcev in ena zunanja članica, neodvisna strokovnjakinja.

Naloge revizijske komisije je nadzorni svet opredelil s Poslovnikom o delu revizijske komisije, ki je usklajen z Zakonom o gospodarskih družbah (ZGD-1), konkretne naloge pa v letnem načrtu dela revizijske komisije.

Nadzorni svet v letu 2020 ni imenoval ad hoc komisij.

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

Nadzorni svet je v letu 2020 pretežno del svojega dela namenil spremljanju in nadzoru poslovanja družbe, predvsem finančnega stanja in ukrepov družbe za omilitev posledic epidemije COVID-19. V okviru spremljanja finančnega stanja je bil s strani družbe redno seznanjan s periodičnimi poročili o poslovanju, finančni položaj pa je nadzorni svet preverjal tudi ob obravnavi drugih zadev, ki so imele finančne posledice. O ukrepih družbe od prve razglasitve epidemije COVID-19 v marcu je nadzorni svet prejemal v vednost dnevna in tedenska poročila o izvajanju ukrepov za neprekinjeno delovanje družbe in podatkov o gibanju zračnega prometa, ki jih je družba pripravljala za ustanovitelja, na podlagi sklepa nadzornega sveta pa je družba na vsaki njegovi redni seji v ločeni točki dnevnega reda poročala o posledicah in ukrepih družbe za omilitev posledic epidemije COVID-19. Nadzorni svet je redno spremljal izvajanje ukrepov za optimizacijo stroškov v družbi. Zadolževanje, s katerim je družba zagotovila dodatne vire financiranja zaradi izpada prihodka kot neposredne posledice negativnega vpliva epidemije COVID-19 na zračni promet, je potekalo ob predhodni obravnavi in soglasju nadzornega sveta. Aktivno je izvajal nadzor nad investicijami in stroški družbe z obravnavanjem in podajanjem soglasja k poslom družbe, katerih vrednost presega 100.000 EUR brez DDV ter k spremembam pogojev teh poslov.

Preverjanje poslovanja je poleg finančnega vidika zajemalo tudi vidik zakonitosti in skladnosti poslovanja, preverjanje doseganja poslovnih načrtov, spremljanje upravljanja tveganj ter realizacijo sklepov nadzornega sveta in ustanovitelja. Nadzorni svet ni zaznal kršitev zakonov, akta o ustanovitvi ali drugih aktov družbe oz. sklepov ustanovitelja. Vsi zapadli sklepi nadzornega sveta, sprejeti v letu 2020, so realizirani.

Nadzorni svet je v letu 2020 po obravnavi s strani revizijske komisije preveril sestavljeno in revidirano letno poročilo družbe za leto 2019, h kateremu ni imel pripomb in ga je potrdil. S potrjenim letnim poročilom se je seznanil ustanovitelj.

Nadzorni svet je na podlagi napovedi okrevanja letalskega prometa v posledicah epidemije COVID-19 organizacije Eurocontrol oktobra sprejel Letni poslovni načrt 2021 Kontrole zračnega prometa Slovenije, d. o. o., ki je podlaga za izvajanje dejavnosti in poslovanje družbe v letu 2021, kar bo zagotovilo:

- varno, kakovostno in učinkovito izvajanje dejavnosti vodenja in kontrole zračnega prometa ter upravljanja z zračnim prometom;
- ustrezno likvidnost za nemoteno delovanje družbe;
- sledenje tehnološkemu razvoju sistemov in naprav za vodenje in kontrolo zračnega prometa z uresničevanjem načrtovanih investicij, ki družbi omogoča dosegati operativne cilje na področjih varnosti, kapacitete in ekonomičnosti poslovanja ter s tem dolgoročni razvoj in obstoj družbe;
- aktivno vlogo družbe pri razvoju predvidenega preoblikovanja zračnega prostora v regiji v okviru Funkcionalnega bloka zračnega prostora srednje Evrope (FAB CE), kot tudi širše, skladno z zahtevami evropske zakonodaje;
- ustrezno strokovno usposobljenost zaposlenih.

Nadzorni svet se je v letu 2020 seznanil s poslovanjem družbe FAB CE, d. o. o., v kateri ima družba kapitalsko naložbo. Na podlagi usmeritev in priporočil ustanovitelja je prenovil Navodilo o ocenjevanju spremenljivega prejemka direktorja in Pravila o določitvi drugih pravic direktorja v pogodbi o zaposlitvi.

## Vrednotenje učinkovitosti nadzornega sveta

Nadzorni svet je v letu 2020 izvedel vrednotenje lastne učinkovitosti skladno s Priročnikom za vrednotenje učinkovitosti nadzornih svetov, ki ga je sprejelo Združenje nadzornikov Slovenije. Nadzorni svet je posvetil posebno pozornost analizi izvedenega vrednotenja in sprejel Akcijski načrt za izboljšanje delovanja nadzornega sveta družbe, ki zajema izvajanje politike zagotavljanje nasledstva v letu 2021 in aktivnosti članov na področju izobraževanja.

## Delo revizijske komisije nadzornega sveta

Revizijsko komisijo nadzornega sveta so v letu 2020 sestavljali naslednji člani:

- Marija Šeme Irman, MBA, predsednica, z mandatom od 6. 12. 2018 do izteka mandata v nadzornem svetu dne 29. 8. 2020. Ponovno je bila imenovana za predsednico dne 17. 12. 2020 z mandatom do 17. 12. 2024 oziroma do prenehanja funkcije članice nadzornega sveta;
- mag. Dušan Hočevar, namestnik predsednice, z mandatom od 6. 12. 2018 do 6. 12. 2022 oziroma do prenehanja funkcije člana nadzornega sveta;
- Davor Mizerit, član, predstavnik delavcev, z mandatom od 17. 10. 2018 do 18. 2. 2020, ko mu je prenehala funkcija člana nadzornega sveta;
- Žiga Ogrizek, član, predstavnik delavcev, imenovan dne 19. 2. 2020 z mandatom do 19. 2. 2024 oziroma do prenehanja funkcije člana nadzornega sveta.
- Urška Kiš, univ. dipl. ekonomistka, pooblaščenka revizorka, zunanja članica revizijske komisije, neodvisna strokovnjakinja, z mandatom od 6. 12. 2018 do 6. 12. 2022.

Sestava revizijske komisije se je v letu 2020 spremenila tako, da je člana Davorja Mizerita, predstavnika delavcev, z 19. 2. 2020 na podlagi sklepa sveta delavcev družbe zamenjal član Žiga Ogrizek. Predsednici Mariji Šeme Irman je dne 29. 8. 2020 prenehalo članstvo v revizijski komisiji zaradi poteka mandata v nadzornem svetu družbe, pri čemer je bila vanjo s strani nadzornega sveta ponovno imenovana kot predsednica dne 17. 12. 2020, po obnovitvi mandata v nadzornem svetu. V vmesnem času je revizijska komisija delovala v tričlanski sestavi, naloge predsednika pa je opravljal namestnik predsednice revizijske komisije. Mag. Dušan Hočevar je opravljal funkcijo namestnika predsednice celotno leto 2020, saj je bil njegov mandat v nadzornem svetu dne 24. 11. 2020 obnovljen brez prekinitev.

Revizijska komisija nadzornega sveta se je v letu 2020 sestala na šestih sejah, od tega treh rednih sejah, katerih so se udeležili vsi člani, ter treh korespondenčnih sejah, katerih so se udeležili vsi člani, z izjemo ene seje, katere se ni udeležil mag. Dušan Hočevar.

Revizijska komisija je v letu 2020 obravnavala osnutek Letnega poročila in revidirano Letno poročilo družbe za leto 2019 ter nadzornemu svetu predlagala, naj ju sprejme. Preverila je tudi revizorjevo poročilo, o poteku revizije poslovnih rezultatov je opravila razgovor z revizorskim partnerjem zunanjega revizorja Ernst & Young d. o. o., Ljubljana ter ocenila revizorjevo delo.

Revizijska komisija je obravnavala kvartalna poročila o poslovanju družbe pred posredovanjem le-teh ustanovitelju in jih preverila zlasti z računovodskega in finančnega vidika ter vidika upravljanja s tveganji, o čemer je predsednica komisije poročala nadzornemu svetu. Pri tem je bila komisija posebej pozorna na negativno poslovanje družbe, ukrepe za zniževanje stroškov poslovanja in zagotavljanje likvidnosti ter obvladovanje drugih finančnih tveganj, ki so povečana v posledici epidemije COVID-19.

Posebno pozornost je revizijska komisija namenila pregledu izvajanja notranjih kontrol in upravljanja tveganj ter področja skladnosti poslovanja družbe. Revizijska komisija je preverila neodvisnost revizorja in obravnavala osnutek pogodbe o opravljanju ne-revizijskih storitev revizorjev računovodskih izkazov z zaključkom, da storitve ne vplivajo na neodvisnost ali objektivnost revizorja. Proučila je tudi predvideni načrt revizije s specifikacijo področij revidiranja in sestavo revizijske ekipe za revizijo računovodskih izkazov za leto 2020.

Revizijska komisija je tekom leta 2020 spremljala in obravnavala poročila o uskladitvah poslovanja s priporočili zunanjega izvajalca notranje revizije, ki je v letu 2019 izvedel revizijo področja nabav v družbi.

Revizijska komisija je izvedla vrednotenje lastne učinkovitosti, analizo rezultatov in akcijski načrt za izboljšanje delovanja komisije pa je sprejela januarja 2021.

## Stroški delovanja nadzornega sveta in njegovih komisij

Člani nadzornega sveta in revizijske komisije so se skladno s priporočilom ustanovitelja zaradi epidemije COVID-19 in njenih vplivov na poslovanje družbe od 1. 3. 2020 do 31. 5. 2020 odpovedali 30 % prejemkov, do katerih so upravičeni iz naslova opravljanja funkcije, razen povračil stroškov, o čemer je ustanovitelj sprejel ustrezen sklep. Ustanovitelj je nato na predlog nadzornega sveta s sklepom znižal prejemke članov nadzornega sveta in revizijske komisije za 15 % še za obdobje od 1. 6. 2020 do 31. 12. 2020. Nadzorni svet je znižal prejemke zunanje članice revizijske komisije skladno z znižanjem prejemkov ostalih članov komisije. Izplačila posameznim članom nadzornega sveta in revizijske komisije so podrobneje predstavljena v računovodskem poročilu družbe.

## Letno poročilo družbe za leto 2020

Nadzorni svet in revizijska komisija nadzornega sveta sta po zaključku poslovnega leta 2020 preverila sestavljeno in revidirano letno poročilo družbe za leto 2020, ki ga je družba v skladu z ZGD-1 predložila v revidiranje izbrani revizijski družbi Ernst & Young, 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 2020, 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 2020 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 2020 in po koncu poslovnega leta, povzema pomembne poslovne podatke in kazalnike uspešnosti za leto 2020 vključno s podatki o poslovanju brez vpliva usklajevalnega mehanizma. Poročilo vključuje predstavitev razvoja in dosežkov na področju izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa v letu 2020 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 še posebej zaradi posledic epidemije COVID-19, o najpomembnejših investicijah v letu 2020, prispevek družbe k trajnostnemu razvoju, podatke o zračnem prometu ter ključne načrte za leto 2021 in pričakovanja glede razvoja družbe.

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

Nadzorni svet je skladno z določbami Akta o ustanovitvi javnega podjetja Kontrola zračnega prometa Slovenije, d. o. o. pred sprejemom Letnega poročila družbe za leto 2020 ustanovitelju predlagal sprejem odločitve o načinu pokrivanja izgube, o čemer je ustanovitelj sprejel sklep z dne 19. 4. 2021, odločitev ustanovitelja pa se je upoštevala pri sestavi letnega poročila. Nadzorni svet je na 136. redni seji, dne 22. 4. 2021, obravnaval revidirano Letno poročilo družbe za leto 2020 in poročilo revizijske komisije nadzornega sveta o preveritvi nerevidiranega in revidiranega Letnega poročila družbe za leto 2020 ter nanj nima pripomb in ga potrjuje. Nadzorni svet zavzema pozitivno stališče do revizorjevega poročila revizijske družbe Ernst & Young, d. o. o.

Nadzorni svet je ocenil, da je negativno poslovanje družbe v letu 2020 pričakovano in je posledica realizacije eksternih tveganj za družbo zaradi izbruha epidemije COVID-19, katere neposredna posledica je bil upad letalskega prometa v svetovnem merilu. Dodatni negativni vpliv na prihodke družbe je predstavljal še negativni učinek usklajevalnega mehanizma iz naslova delitve tveganja povezanega s prometom in inflacijo iz leta 2018, kot je ta pojasnjen v letnem poročilu. Nadzorni svet ugotavlja, da je družba skozi vse leto, zlasti pa od pojava in razglasitve epidemije COVID-19, sprejemala potrebne ukrepe, s katerimi je zagotavljala izpolnjevanje obveznosti neprekinjenega izvajanja dejavnosti skladno z zahtevami slovenske in evropske zakonodaje. Upoštevač omenjene zahteve je družba kljub relativno visokemu deležu fiksnih stroškov poslovanja ob 57 odstotnem zmanjšanju prihodkov in visoki ravni negotovosti glede napovedi gibanja prometa med letom, sprejela in uveljavila učinkovite ukrepe za znižanje posameznih kategorij stroškov, pravočasno zagotovila potrebne dodatne vire financiranja za

stabilno poslovanje in redno plačilo vseh zapadlih obveznosti. Kljub sprejetim ukrepom za racionalizacijo stroškov poslovanja je družba ob znatnem izpadu prihodkov poslovno leto zaključila z visoko izgubo.

### Načrti v letu 2021

V letu 2021 si bo nadzorni svet še naprej prizadeval za redno in učinkovito izvajanje nadzora nad poslovanjem družbe, podkrepljeno z delovanjem revizijske komisije nadzornega sveta. Posebno pozornost bo namenil rednemu spremljanju obvladovanja posledic epidemije COVID-19, z ustrežno skrbnostjo spremljal in nadzoroval sprejemanje ukrepov družbe za neprekinjeno izvajanje dejavnosti in stabilno poslovanje. Pri tem bo redno spremljal mesečne in četrtnete podatke o poslovanju ter računovodske izkaze poslovanja, likvidnostno situacijo in zadolževanje družbe ter kapitalsko ustreznost. Nadzorni svet bo skrbno izvajal nadzor tudi pri poslovnem načrtovanju, postopkih sklepanja pomembnejših poslov, ki se nanašajo na izdatke družbe, in spremljal obvladovanje vseh ključnih tveganj, katerim je družba izpostavljena v letu 2021.



mag. Dušan Hočvar  
PRESEDNIK NADZORNEGA SVETA

## IZJAVA O UPRAVLJANJU DRUŽBE

Na podlagi petega odstavka 70. člena Zakona o gospodarskih družbah (Uradni list RS, št. 65/09 – uradno prečiščeno besedilo, 33/11, 91/11, 32/12, 57/12, 44/13 – odl. US, 82/13, 55/15, 15/17, 22/19 – ZPosS, 158/20 – ZIntPK-C in 18/2021) (v nadaljevanju: Zakon o gospodarskih družbah) in četrtega odstavka 26. člena Akta o ustanovitvi, družba podaja izjavo o upravljanju za leto 2020.

### 1. IZJAVA O SKLADNOSTI S KODEKSOM UPRAVLJANJA

Kontrola zračnega prometa Slovenije, d. o. o., je v letu 2020 poslovala skladno s Kodeksom korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države (v nadaljnjem besedilu: Kodeks), ki ga je novembra 2019 sprejel Slovenski državni holding, d. d. (v nadaljnjem besedilu tudi: SDH). Kodeks je objavljen na spletni strani [www.sdh.si](http://www.sdh.si). Družba predmetni Kodeks upošteva smiselno glede na lastniško strukturo, velikost in svojo dejavnost. Posamezna odstopanja od Kodeksa so predstavljena v nadaljevanju.

#### Politika nasledstva (točka 6.2.6 Kodeksa)

Nadzorni svet začne postopek izbora internih kandidatov za nasledstvo po določbah Politike zagotavljanja nasledstva posloводства leto in pol pred iztekom mandata aktualnega direktorja.

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

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

### 2. IZJAVA O SKLADNOSTI S PRIPOROČILI

V letu 2020 je Kontrola zračnega prometa Slovenije, d. o. o., upoštevala tudi vsakokrat veljavna Priporočila in pričakovanja Slovenskega državnega holdinga, ki jih je sprejel SDH. Priporočila so objavljena na spletni strani [www.sdh.si](http://www.sdh.si). Priporočila družba upošteva smiselno glede na lastniško strukturo, velikost in svojo dejavnost, posamezna odstopanja od njih pa so predstavljena v nadaljevanju.

#### 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 določbe:

- Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa;
- Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2017/373 z dne 1. marca 2017 o skupnih zahtevah za izvajalce storitev upravljanja zračnega prometa/izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa in drugih funkcij omrežja za upravljanje zračnega prometa ter njihov nadzor, razveljavitvi Uredbe (ES) št. 482/2008, izvedbenih uredb (EU) št. 1034/2011, (EU) št. 1035/2011 in (EU) 2016/1377 ter spremembi Uredbe (EU) št. 677/2011 (UL L 62, 8. 3. 2017, str. 1), ki je bila spremenjena z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2020/469 z dne 14. februarja 2020 o spremembi Uredbe (EU) št. 923/2012, Uredbe (EU) št. 139/2014 in Uredbe (EU) 2017/373 v zvezi z zahtevami glede storitev upravljanja zračnega prometa/navigacijskih služb zračnega prometa, projektiranja struktur zračnega prostora, kakovosti podatkov in varnosti na vzletno-pristajalni stezi ter o razveljavitvi Uredbe (EU) št. 73/2010 (UL L 104, z dne 3. 4. 2020, str. 1) (v nadaljevanju: Izvedbena uredba Komisije št. 2017/373/EU);
- Akta o ustanovitvi.

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

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

Za družbo zavezujoče kolektivne pogodbe so objavljene na interni spletni strani družbe, tako da so z njihovo vsebino lahko seznanjeni vsi, na katere se kolektivne pogodbe nanašajo. Poleg tega je skladno z 28. členom Zakona o kolektivnih pogodbah (Uradni list RS, št. 43/06 in 45/08 – ZArbit) Kolektivna pogodba za dejavnost vodenja in kontrole zračnega prometa s spremembami in dopolnitvami objavljena tudi v Uradnem listu RS, št. 92/2015.

#### Skupščine družb – dostopnost gradiv (Priporočilo št. 6)

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



### 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 korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države, 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. Družba je konec leta 2020 določila pooblaščenca za skladnost poslovanja in integriteto, ki je v svojem delovanju samostojen in neodvisen ter smiselno sledi usmeritvam Kodeksa SDH glede na lastniško strukturo, velikost in dejavnost družbe.

Na področju upravljanja konfliktov interesov ter preprečevanja in ukrepanja v primeru nezakonitega in neetičnega ravnanja je družba sprejela Etični kodeks, s katerim je opredelila temeljna etična načela in pravila ravnanja in delovanja organov družbe in vseh zaposlenih, razmerja do njenih deležnikov, predvsem do uporabnikov storitev, poslovnih partnerjev, uradnih oseb, javnosti in medijev ter širše družbe. Družba s sprejetim mehanizmom etičnih načel in integritete uresničuje visoko raven etičnega delovanja, s čimer je omogočeno uveljavljanje še višjih etičnih standardov in večje ozaveščenosti ter uveljavljanje in spoštovanje vrednot, ki zaposlene spodbujajo k odgovornemu odnosu do družbe, uporabnikov storitev in njenih partnerjev ter ostalih deležnikov, doseganje visokih poslovnih ciljev ter osebne rasti in razvoja. Etični kodeks je javno objavljen na spletni strani družbe, zaposlenim v družbi pa je dostopen tudi na internih spletnih straneh.

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 odbora za upravljanje s tveganji, z notranjimi presojami sistema kakovosti, ki se izvajajo vsaj enkrat letno ter z letnimi zunanjimi presojami akreditacijske hiše po navedenem ISO standardu.

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

Družba je prav tako sprejela Pravilnik o sistemu notranjega opozarjanja na nepravilnosti in nezakonnosti v družbi, s katerim je vzpostavila sistem notranjega opozarjanja na nepravilnosti in nezakonnosti v družbi ter mehanizem zaščite prijaviteljev. Vzpostavljen sistem vključuje mehanizem ustreznega in učinkovitega odziva na prijave, sistem sledljivosti prijav, odgovor prijavitelju, vodenje registra prijav ter periodično poročanje nadzornemu svetu oziroma revizijski komisiji o prijavah in ukrepih za odpravo oziroma morebitno sankcioniranje nepravilnosti.

### 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 2020. 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.

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 družbe je Republika Slovenija. Pristojnosti ustanoviteljice so podrobneje opredeljene z Aktom o ustanovitvi. Ustanovitelj je svoje pristojnosti v letu 2020 uresničeval prek Slovenskega državnega holdinga, d. d.

Ustanovitelj kot edini družbenik svoje pristojnosti uresničuje s sprejemanjem sklepov.

## 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. Direktor družbe je dr. Franc Željko Županič, ki je v družbi zaposlen na podlagi individualne pogodbe o zaposlitvi od 21. 3. 2008, ko je bil prvič imenovan na funkcijo direktorja. Sedanji, tretji mandat, ki ga je nastopil 22. 3. 2018, se direktorju izteče 22. 3. 2023. Delo direktorja v letu 2020 je podrobneje predstavljeno v poglavju Poročilo direktorja.

Nadzorni svet družbe skladno z Aktom o ustanovitvi sestavlja šest članov, od katerih so štirje člani predstavniki ustanovitelja, dva člana pa sta predstavnika delavcev. Nadzorni svet je ustanovil revizijsko komisijo nadzornega sveta, ki ima štiri člane, od katerih je zunanja članica neodvisna strokovnjakinja. Podrobneje sta sestava in delovanje nadzornega sveta ter revizijske komisije predstavljena v Poročilu o delu nadzornega sveta za leto 2020.

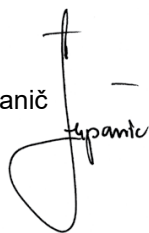


## 7. OPIS POLITIKE RAZNOLIKOSTI

Politika raznolikosti organov vodenja in nadzora Kontrole zračnega prometa Slovenije, d. o. o., ki jo je 17. 12. 2019 sprejel nadzorni svet, se uporablja zgolj glede zastopanosti v nadzornem svetu, saj ima družba enoosebni organ vodenja. Cilj politike je doseči večjo učinkovitost nadzornega sveta kot celote, kar bo vplivalo na razvoj poslovanja in poslovnega ugleda družbe. S politiko se spodbuja raznolikost članstva v nadzornem svetu družbe z vidika strokovne raznolikosti, izkušenj, starosti, spola in kontinuitete. Politika se izvaja kot usmeritev ustanovitelju in svetu delavcev družbe, ki imata pristojnost za imenovanje članov nadzornega sveta. Politika določa ciljno razmerje spolov na način, da je vsaj tretjina članov nadzornega sveta obeh spolov, pri čemer po imenovanju s strani pristojnih organov v letu 2020, nadzorni svet sestavlja pet članov in ena članica. Politika raznolikosti je objavljena na spletnih straneh družbe.

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

dr. Franc Željko Županič  
DIREKTOR



Zgornji Brnik, 19. 4. 2021

mag. Dušan Hočevar  
PRESEDNIK NADZORNEGA SVETA



Zgornji Brnik, 22. 4. 2021

## I POSLOVNO POROČILO

### 1 KLJUČNI DOGODKI TER VPLIVI NA POSLOVANJE LETA 2020 IN PO KONCU POSLOVNEGA LETA

Letalski promet in letalski sektor je v globalnem merilu leta 2020 zaznamoval pojav pandemije koronavirusa SARS-COV-2 (COVID-19), ki je zaradi prizadevanj držav za omejitve širjenja bolezni COVID-19 in s tem sprejetimi omejitvenimi ukrepi izredno močno vplival na možnosti potovanja in s tem na padec povpraševanja po letalskih prevozih. V območju EU-28 je bil tako v letu 2020 v primerjavi z rekordnim letom 2019 zabeležen 56,4-odstotni padec števila letov (IFR-leti), medtem ko smo v Republiki Sloveniji zabeležili padec števila letov glede na leto 2019 za -57,5 %. Padec zračnega prometa se je odrazil tudi v padcu števila enot storitev v preletu slovenskega zračnega prostora. Obseg prometa v preletu slovenskega zračnega prostora, izražen v enotah storitve (»service units«), se je v letu 2020 zmanjšal za 57,9 % glede na leto 2019, medtem ko je znašal padec števila servisnih enot v fazi prileta in odleta (terminala) na slovenska mednarodna letališča, glede na leto 2019 dejansko -69,0 %.

#### 1.1 KLJUČNI DOGODKI IN VPLIVI NA POSLOVANJE LETA 2020

##### Januar

- 15. in 16. januarja 2020 je potekala zunanja certifikacijska presoja sistema vodenja po mednarodnem standardu ISO 9001:2015, na podlagi katere je bila družbi podaljšana veljavnost certifikata sistema vodenja kakovosti (SL22019Q, 18. 1. 2022).
- Ministrstvo za infrastrukturo je s sklepom z dne 15. 1. 2020 skladno z 8. členom Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa odobrilo Poslovni načrt 2020 – 2024 in Letni poslovni načrt za leto 2020.
- Družba je 16. in 17. januarja 2020 sodelovala na konferenci glede izvedene mednarodne vaje »VOLCEX 19«. Namen konference je bil, na podlagi izkušenj, pridobljenih pri vaji v letu 2019, oblikovati priporočila in jih upoštevati v ciljih vaje za ukrepanje v primeru vulkanskega pepela »VOLCEX 20«. Vaja je bila načrtovana na dan 17. 11. 2020, vendar ni bila izvedena. Delovna skupina za krizno upravljanje v primeru vulkanskega pepela, v kateri sodeluje predstavnik družbe, je s spomladanskim zaprtjem zaradi pandemije koronavirusne bolezni COVID-19 začasno prenehala s svojimi aktivnostmi.
- Predstavniki družbe in Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije so se udeležili sestanka s predstavniki hrvaškega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa (Hrvatska kontrola zračne plovitve) in hrvaške agencije za civilno letalstvo (Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo) na temo ureditve problematike CTR Letališča Portorož.
- Konec meseca januarja so začele letalske družbe ukinjati povezave s Kitajsko zaradi pojava in širitve koronavirusa SARS-CoV-2 (COVID-19) na Kitajskem, Svetovna zdravstvena organizacija (WHO) pa je razglasila izredne razmere po svetu.

##### Februar

- Družba je kot izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa, ki je del kritične infrastrukture Republike Slovenije in izvajalec bistvenih storitev, pristopila k izdelavi načrta ukrepov za zagotavljanje neprekinjenega poslovanja oziroma delovanja družbe. Ukrepi so bili opredeljeni stopenjsko, glede na stopnjevanje krize oziroma širjenja koronavirusa COVID-19 ter razdeljeni na splošne ukrepe in ukrepe, povezane z operativnimi službami.
- Na 11. korespondenčni seji skupščine FABCE, d. o. o., je bil potrjen Poslovni načrt družbe FABCE, d. o. o., za leti 2020 in 2021.
- Direktor družbe je z direktorji izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa FAB CE v okviru sestanka direktorjev (FAB CE CEO Committee), ki je potekal 18. februarja 2020 na Dunaju, sodeloval pri potrditvi nove strategije FAB CE, »FAB CE Strategy 2020 – 2030«, s katero bo FAB CE prispeval k bodočemu razvoju ATM v regiji.
- Organiziran je bil skupni pripravljalni sestanek predstavnikov družbe in Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije z namenom priprave na EASA standardizacijsko inšpekcijo družbe kot izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa.

##### Marec

- V začetku marca je družba začela s prvo fazo ukrepov v zvezi s pojavom koronavirusa COVID-19, ki so se nanašali na splošna opozorila glede ustrezne higiene in preventivnega ravnanja zaposlenih, z rednim obveščanjem zaposlenih o informacijah, ki so jih sporočale pristojne državne institucije.

- 4. in 5. marca 2020 je v družbi potekal nadzor inšpektorjev organizacije EASA v okviru standardizacijskega EASA nadzora Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije kot nacionalnega nadzornega organa.
- Družba je z Agencijo Republike Slovenije za okolje podpisala Dogovor o nakazovanju sredstev za zagotavljanje meteoroloških služb za tretje referenčno obdobje (2020 – 2024) in Aneks št. 1 k omenjenemu dogovoru za leto 2020.
- Z Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije sta bila podpisana Dogovor o nakazovanju sredstev za pokrivanje stroškov v zvezi s certifikacijo in stalnim nadzorom dovoljenja za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa za tretje referenčno obdobje (2020 – 2024) in Aneks št. 1 k omenjenemu dogovoru za leto 2020.
- 9. marca 2020 je Svet za nacionalno varnost Republike Slovenije sprejel ukrepe za zaježitev širjenja okužbe s koronavirusom COVID-19.
- 10. marca 2020 je Ministrstvo za infrastrukturo Republike Slovenije zaradi širjenja koronavirusa COVID-19 sprejelo sklep, s katerim se je zaradi zagotovitve javnega reda, varovanja določenih oseb, okolišev in objektov ter zagotavljanja varnosti ljudi in premoženja na območju javnih letališč državnega in lokalnega pomena prepovedalo pristanke vseh zrakoplovov iz italijanskih letališč, ki so se nahajala na območjih, ogroženih zaradi epidemije COVID-19, iz Kitajske, Južne Koreje in Irana za obdobje od 10. 3. 2020 do 31. 3. 2020 z možnostjo podaljšanja in z možnostjo razširitve prepovedi letov zaradi dodatnih ogroženih območij.
- 11. marca 2020 je Svetovna zdravstvena organizacija (WHO) izbruh koronavirusa COVID-19 razglasila za pandemijo, dan kasneje pa je bila z odredbo ministra za zdravje razglášena epidemija nalezljive bolezni COVID-19 tudi na območju Republike Slovenije.
- Skladno z ukrepi Sveta za nacionalno varnost je družba prešla na drugo fazo izvajanja ukrepov, s ciljem zmanjšanja možnosti okužbe zaposlenih v družbi in zagotovitve neprekinjenega zagotavljanja storitev. Z vidika organizacije operativnih služb, ki so nujne za nemoteno zagotavljanje storitev, so bile vse operativne službe, službe zračnega prometa, tehnične službe (komunikacijske, navigacijske in nadzorne službe ter službe za avtomatizirane sisteme in tehnično nadzorni center) ter službe letalskih informacij organizirane tako, da se je zagotovila ustrezna razpoložljivost zdravega osebja. Delo je bilo organizirano v obliki stalnih ekip, ki so po obsegu omejene in prilagojene realnim potrebam zagotavljanja storitev v slovenskem zračnem prostoru in na slovenskih mednarodnih letališčih, vključujoč mešano letališče Cerklje ob Kri. Delavcem ostalih služb pa je bilo z namenom preventivnega ravnanja in zmanjšanja možnosti okužbe znotraj organizacije ter s tem zmanjšanja tveganja za neprekinjeno izvajanje dejavnosti družbe do nadaljnjega odrejeno delo na domu. Družba je o sprejetih ukrepih obvestila Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije in pričela z rednim dnevnim poročanjem Ministrstvu za infrastrukturo oziroma preko ministrstva štabu Civilne zaščite Republike Slovenije.
- 16. marca 2020 je Vlada Republike Slovenije, kot ostale članice Evropske unije, sprejela Odlok o prepovedi opravljanja zračnih prevozov v Republiki Sloveniji, s katerim je bilo zaradi zagotavljanja varnosti ljudi in premoženja prepovedano opravljanje mednarodnega rednega in posebnega (čarterskega) prevoza potnikov ter letenje zrakoplovov splošnega letalstva s pristanki na območja javnih letališč državnega in lokalnega pomena, in sicer za obdobje:
  - od 17. marca 2020 (od 00:00 ure) do 30. marca 2020 (do 24:00 ure) za mednarodni zračni prevoz, ki se opravlja v Evropski uniji na podlagi predpisov Evropske unije, ter
  - od 17. marca 2020 (od 00:00 ure) do preklica za mednarodni zračni prevoz iz držav ali v države, ki niso članice Evropske unije.Z Odlokom o prepovedi opravljanja zračnih prevozov v Republiki Sloveniji, ki ga je Vlada Republike Slovenije sprejela 28. marca 2020 in je stopil v veljavo 31. marca 2020, je bila prepoved podaljšana:
  - od 31. marca 2020 (od 00:00 ure) do 13. aprila 2020 (do 24:00 ure) za mednarodni zračni prevoz, ki se opravlja v Evropski uniji na podlagi predpisov Evropske unije, ter
  - od 31. marca 2020 (od 00:00 ure) do preklica za mednarodni zračni prevoz iz držav ali v države, ki niso članice Evropske unije.
- Prepovedi letalskega potniškega prometa, ki so bile posledica ukrepov držav na pandemijo COVID-19, so se odrazile v drastičnem padanju zračnega prometa, ki je prizadelo tako letalske prevoznike, obratovalce letališč kot izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa. Podatki organizacije Eurocontrol o številu letov v slovenskem zračnem prostoru so že v marcu nakazali negativen trend, ki je izredno negativno vplival na poslovanje in likvidnost družbe v letu 2020.

#### April

- Vlada Republike Slovenije je zaradi zagotavljanja varnosti ljudi in premoženja z Odlokom o prepovedi opravljanja zračnih prevozov v Republiki Sloveniji 10. aprila 2020 podaljšala prepoved opravljanja mednarodnega rednega in posebnega (čarterskega) prevoza potnikov ter letenje zrakoplovov splošnega letalstva s pristanki na območja javnih letališč državnega in lokalnega pomena za obdobje:

- od 14. aprila 2020 (od 00:00 ure) do 27. aprila 2020 (do 24.00 ure) za mednarodni zračni prevoz, ki se opravlja v Evropski uniji na podlagi predpisov Evropske unije, ter
- od 14. aprila 2020 (od 00:00 ure) do preklica za mednarodni zračni prevoz iz držav ali v države, ki niso članice Evropske unije.
- Do 14. aprila 2020 je organizacija Eurocontrol pridobila soglasje držav članic za dva medsebojno usklajena ukrepa pomoči, namenjena letalskim prevoznikom in izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa, ki vključujeta:
  - odlog plačil storitev navigacijskih služb zračnega prometa za letalske družbe za mesece februar, marec, april in maj 2020;
  - soglasje k zadolžitvi Eurocontrola na finančnem trgu z namenom pokrivanja približno 51 % stroškov poslovanja ter s tem zagotavljanja nemotenega delovanja izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa za obdobje štirih mesecev (februar – april 2020) kot posledice izpada zračnega prometa in odloga plačil storitev letalskim prevoznikom.
- Mednarodni denarni sklad (IMF) je objavil svetovno gospodarsko napoved, v kateri je zaradi pandemije COVID-19 napovedal recesijo svetovnega gospodarstva s padcem globalnega bruto domačega proizvoda (BDP) za 3 % z možnostjo okrevanja gospodarske aktivnosti in 5,8-odstotno rastjo BDP že v letu 2021 ob predpostavki, da pandemija v drugi polovici leta 2020 izzveni. Medtem ko napoved v evrskem območju v letu 2020 napoveduje 7,5-odstotni padec BDP, napoved za Republiko Slovenijo predvideva 8-odstotni padec BDP z možnostjo 5,4-odstotne rasti v letu 2021.
- Krčenje svetovnega gospodarstva in omejitve v zračnem prometu so se odrazile v globokem padcu letalske industrije. Mednarodno združenje letalskih prevoznikov IATA (International Air Transport Association) je 14. aprila 2020 ocenilo izgube letalskih prevoznikov zaradi pandemije koronavirusa COVID-19 za leto 2020 v višini 314 milijard USD ob 55-odstotnem padcu prihodkov glede na leto 2019 ter napovedalo, da je ogroženih 25 milijonov delovnih mest, od tega samo v Evropi 5,6 milijona, če se razmere v treh mesecih ne bodo začele obračati na bolje s ponovnim odpiranjem mednarodnih letalskih povezav.
- Na Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije je bila podana vloga za spremembo zračnega prostora letališča Cerklje ob Krki in uvedbo instrumentnih odletno priletnih procedur.
- Zaradi upada letalskega prometa v posledici epidemije COVID-19 in posledičnega velikega izpada prihodka družbe iz pristojbin za opravljene storitve, ki so glavni vir financiranja družbe, je bil dne 22. 4. 2020 z reprezentativnimi sindikati sklenjen Dogovor o ukrepih za omilitev negativnih posledic epidemije koronavirusa COVID-19, s katerim so bile za obdobje od 1. 4. 2020 do 30. 6. 2020 začasno znižane plače vseh zaposlenih.

## Maj

- Vlada Republike Slovenije je z Odlokom o prepovedi opravljanja mednarodnega zračnega prometa v Republiki Sloveniji z 12. majem 2020 preklicala omejitve za opravljanje mednarodnih zračnih prevozov tako iz območja Evropske unije kot iz tretjih držav na mednarodna javna letališča v Republiki Sloveniji, medtem ko je ostal do 12. junija 2020 v veljavi ukrep prepovedi letenja zrakoplovov splošnega letalstva z odleti iz drugih držav in s pristanki na območja javnih letališč lokalnega pomena, kjer se opravlja mednarodni zračni promet, in sicer zaradi tveganja za varovanje javnega zdravja ljudi in varovanje premoženja, saj niso bili vzpostavljeni zdravstveni pogoji oziroma zahteve, kot jih določa pristojni organ za javno zdravje.
- Revizijska komisija nadzornega sveta družbe se je na 8. redni seji, ki je potekala 7. maja 2020, seznanila z nerevidiranim Letnim poročilom družbe za leto 2019 ter ugotovitvami revizijskega dela in neobičajnimi transakcijami v letu 2019. Skladno z Aktom o ustanovitvi je družba pripravila revidirano Letno poročilo za leto 2019, ki ga je revizijska komisija nadzornega sveta obravnavala na 9. redni seji 28. maja 2020, skupaj s poročilom revizorja o revidiranju računovodskih izkazov.
- Nadzorni svet družbe je na 129. redni seji 28. maja 2020 preveril in potrdil revidirano Letno poročilo družbe za leto 2019, zavzel pa je tudi pozitivno stališče k Revizijskemu poročilu za leto 2019 revizijske družbe Ernst & Young d. o. o. Obenem je nadzorni svet preveril predlog za uporabo bilančnega dobička, s katerim je soglašal, sprejel pa je tudi Poročilo nadzornega sveta za leto 2019.
- Na podlagi sklepov nadzornega sveta je družba 29. maja 2020 posredovala gradivo v seznanitev ustanovitelja z Letnim poročilom družbe za leto 2019, Revizijskim poročilom za leto 2019 in Poročilom nadzornega sveta za leto 2019 ter predlogom odločitve o uporabi bilančnega dobička, skladno z določbami Izhodišč Slovenskega državnega holdinga, d. d., za glasovanje na skupščinah družb v letu 2020.
- Z 31. majem 2020 je bila na območju Republike Slovenije preklicana epidemija bolezni COVID-19.

## Junij

- Družba je 9. 6. 2020 v dogovoru s Svetom delavcev sklenila Dodatek št. 1 k Pogodbi o oblikovanju pokojninskega načrta, na podlagi katerega je začasno, in sicer v obdobju od 1. 6. 2020 do 31. 12.

2020, prenehala vplačevati premije za prostovoljno kolektivno dodatno pokojninsko zavarovanje za zaposlene.

- SDH je kot ustanovitelj družbe v imenu in za račun Republike Slovenije na redni seji Uprave 17. junija 2020 sprejel sklep, s katerim se je seznanil z Letnim poročilom družbe za leto 2019, s Poročilom o delu nadzornega sveta za leto 2019 in s prejemi direktorja in članov nadzornega sveta v letu 2019 ter odločil, da bilančni dobiček družbe, ki na dan 31. 12. 2019 znaša 2.728.119 EUR, sestavljen iz prenesenega dobička iz preteklih let in preostanka čistega dobička poslovnega leta 2019 po njegovi uporabi, ostane nerazporejen (preneseni dobiček). Ustanovitelj je na predlog nadzornega sveta odločil tudi, da se začasno znižajo prejemi članov nadzornega sveta (vključno s članstvom v revizijski komisiji) in sicer za 30 odstotkov v obdobju od 1. 3. 2020 do vključno 31. 5. 2020 ter za 15 odstotkov v obdobju od 1. 6. 2020 do vključno 31. 12. 2020, pri čemer omenjeno znižanje ne velja za povračilo stroškov.
- V mesecu juniju so potekali redni nadzori preverjanja skladnosti z zavezujočimi zahtevami slovenske in evropske zakonodaje Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije, ki so pogoj za ohranjanje veljavnosti dovoljenja (certifikata) za izvajanje dejavnosti družbe.
- Direktor družbe je sodeloval na sestanku direktorjev izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa FAB CE (FAB CE CEO Committee), ki je potekal 23. junija 2020 v obliki Webex konference. Na sestanku je bil za obdobje 12 mesecev izvoljen novi predsednik, direktor hrvaškega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa. Pomembna tema sestanka je bil načrt za koordiniran odziv izvajalcev storitev FAB CE na posledice epidemije COVID-19 ter na postopno okrevanje letalskega prometa.
- 23. junija 2020 je družba z mednarodno organizacijo CANSO podpisala Sporazum o sodelovanju (Collaboration Agreement).
- Med 27. junijem in 5. julijem 2020 je na letališču Celje potekalo XXIX. državno prvenstvo Slovenije v jadralnem letenju za klubski, 15 m mešani, odprti razred ter mednarodno odprto prvenstvo za pokal Celje Cup 2020. Različne službe v družbi so tako v fazi pridobivanja soglasij za prireditve kot izvedbe tekmovanja nudile izdatno strokovno podporo.

## Julij

- S 1. julijem 2020 sta na podlagi Sklepa sveta delavcev o imenovanju dveh članov nadzornega sveta družbe, predstavnikov delavcev, štiriletni mandat v nadzornem svetu nastopila Žiga Ogrizek in Boštjan Mišmaš.
- S sklepom direktorja je bil v okviru Kabineta direktorja s 1. julijem 2020 ustanovljen Oddelek za razvoj operativne programske in strojne opreme ter operativnega delovnega okolja.
- Družba je 6. 7. 2020 z reprezentativnimi sindikati sklenila Dodatek št. 1 k Dogovoru o ukrepih za omilitev negativnih posledic epidemije koronavirusa COVID-19 ter s Samostojnim sindikatom kontrolorjev letenja RS (SSKL) sklenila Spremembe dodatka k Podjetniški kolektivni pogodbi o višini osnovnih plač, plačah po napredovalnih razredih in višini dodatkov k osnovnim plačam, na podlagi katerih je bilo dogovorjeno novo začasno znižanje plač zaposlenih za obdobje od 1. 7. 2020 do 31. 12. 2020.
- 6. julija 2020 je družba na obisku gostila ministra za infrastrukturo s sodelavci, ki je bil namenjen predstavitvi družbe in ogledu operativnih prostorov v objektu ATCC.
- Družba je 9. julija 2020 organizirala posvet z deležniki glede posodobitve procedure natančnega prileta ILS na letališču Jožeta Pučnika Ljubljana in implementacije PBN procedur na letališču Portorož.
- 17. julija 2020 je skupščina FABCE, d. o. o., s sklepom št.: 011-2/2020-24 z dne 17. 7. 2020, potrdila Letno poročilo FABCE, d. o. o., za leto 2019.

## Avgust

- Med 27. in 30. avgustom 2020 je na letališču Rakičan potekalo odprto državno prvenstvo v letenju s toplozračnimi baloni Murska Sobota 2020. Prvenstvo je prvič v zgodovini Republike Slovenije gostilo tudi vzlet skupine plinskih balonov, ki so ga poimenovali »1<sup>st</sup> Slovenian Gas Balloon Challenge«. Družba je pri izvedbi dogodka nudila vso potrebno strokovno pomoč.
- S 30. avgustom 2020 sta bila s sklepom Uprave SDH z dne 26. 8. 2020 za člana nadzornega sveta družbe za štiriletno mandatno obdobje imenovana Borut Lackovič Žumer in Rok Prešern.
- V mesecu avgustu je potekal proces obveznih letnih posvetovanj z uporabniki storitev glede stroškovnih baz in cen storitev, ki ga je v fazi preleta vodila Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije, v fazi terminala pa Ministrstvo za infrastrukturo. Družba je bila v omenjeni proces aktivno vključena pri pripravi dodatnih pojasnil uporabnikom storitev.



## September

- Družba je pripravila osnutek Letnega poslovnega načrta za leto 2021, ki ga je nadzorni svet družbe obravnaval na 131. redni seji 10. septembra 2020. Letni poslovni načrt družbe skladno z Aktom o ustanovitvi družbe sprejme nadzorni svet, na podlagi 8. člena Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa pa ga naknadno odobri minister, pristojen za promet. Osnutek poslovnega načrta je bil skladno s Priporočili in pričakovanji Slovenskega državnega holdinga iz avgusta 2020 posredovan SDH.
- Predstavniki družbe so se udeležili rednega periodičnega sestanka z upravo SDH, ki je potekal 17. septembra 2020.
- S končnim poročilom Evropski komisiji oz. agenciji INEA (Innovation and Networks Executive Agency) je bil uspešno zaključen projekt vzpostavitve multilateracije v zračnem prostoru Republike Slovenije, »Slovenia Wide Area Multilateration System« (SLOWAM), ki predstavlja novo nadzorno verigo v slovenskem zračnem prostoru.
- Družba je z FABCE, letalske storitve, d. o. o., sklenila Dodatek št. 1 k pogodbi o zagotavljanju storitev javnega naročanja in pravnega svetovanja, Dodatek št. 1. k pogodbi o zagotavljanju računovodskih in administrativnih storitev in Dodatek št. 1 k najemni pogodbi. Vse tri pogodbe podaljšujejo veljavnost pogodb do konca septembra 2022.

## Oktober

- V okviru obiska ministra za obrambo na letališču Cerklje, Cerklje ob Krki, ki je potekal 2. oktobra 2020, je minister s sodelavci obiskal tudi kontrolni stolp oz. prostore letališke kontrole zračnega prometa Cerklje.
- Družba je pripravila končni Letni poslovni načrt za leto 2021, ki ga je na 132. redni seji 13. oktobra 2020 obravnaval in sprejel nadzorni svet družbe. Poslovni načrt je bil skladno s prvim odstavkom 8. člena Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa posredovan v odobritev ministru za infrastrukturo in v seznanitev SDH.
- Uprava SDH je 20. oktobra 2020 sprejela sklep, s katerim je za štiriletno mandatno obdobje s pričetkom 24. 11. 2020 v nadzorni svet družbe imenovala mag. Dušana Hočevarja in Marijo Šeme Irman, MBA.
- Družba je sodelovala z Ministrstvom za infrastrukturo pri pripravi in oblikovanju stališč Republike Slovenije na predlog Evropske komisije za spremembo zakonodaje enotnega evropskega neba, t.i. SES2+.
- Evropska Komisija (EASA Committee) je izdala poročilo o skladnosti držav članic z Uredbo Komisije (ES) št. 29/2009 z dne 16. januarja 2009 o zahtevah glede storitev podatkovnih zvez za enotno evropsko nebo (UL L št. 13, z dne 17. 1. 2009, str. 3), nazadnje spremenjeno z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2020/208 z dne 14. februarja 2020 o spremembi Uredbe Komisije (ES) št. 29/2009 o zahtevah glede storitev podatkovnih zvez za enotno evropsko nebo (UL L št. 43, z dne 17. 2. 2020, str. 72) (v nadaljevanju: Uredba Komisije 29/2009/ES), iz katerega izhaja, da je Republika Slovenija z implementacijo Data-link storitve v maju 2020 izpolnila obveznosti, ki izhajajo iz citirane uredbe.
- Vlada Republike Slovenije je z 19. oktobrom 2020 ponovno razglasila epidemijo nalezljive bolezni COVID-19 na območju Republike Slovenije.
- Delovna skupina, v kateri so sodelovali zaposleni z različnih delovnih področij družbe, je v oktobru zaključila projekt vzpostavitve rezervnega prostora za začasno vodenje zračnega prometa v primeru kontaminacije (s koronavirusom SARS-CoV-2) in razkuževanja prostorov Območne kontrole zračnega prometa Ljubljana. Prehod na rezervno lokacijo je bil nekajkrat izveden zaradi potencialne kontaminacije prostorov Območne kontrole zračnega prometa Ljubljana.
- Drugi val epidemije COVID-19 z naraščajočim številom okužb v Evropi in drugod po svetu je po ocenah Mednarodnega združenja letalskih prevoznikov IATA poslabšal napovedi v letalstvu za leto 2021. Po napovedih naj bi se skupni prihodki letalskih družb leta 2021 v primerjavi z letom 2019 namesto 29 odstotkov, kot so sprva ocenjevali, zmanjšali za 46 odstotkov.
- Direktor družbe je sodeloval na letnem sestanku generalnih direktorjev izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, ki so člani mednarodne organizacije CANSO (Annual General Meeting), na katerem je potekalo glasovanje za imenovanje članov v organe CANSO ter glasovanje za sprejetje resolucij skupščine, sprememb statuta, letne članarine za leto 2021 in ratifikacija proračuna.

## November

- Evropska komisija je sprejela Izvedbeno uredbo Komisije 2020/1627/EU, s katero sprejela začasne ukrepe za tretje referenčno obdobje (2020 – 2024) načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu zaradi izrednih razmer kot posledice pandemije COVID-19, ki je povzročila znaten upad zračnega prometa zaradi padca povpraševanja in neposrednih ukrepov, ki so jih sprejele države članice in tretje države za zaježitev izbruha pandemije. S sprejemom omenjene uredbe je Evropska

komisija vzpostavila začasno spremenjeni pravni okvir za tretje referenčno obdobje, ki upošteva izredne razmere v letalskem sektorju.

- 3. novembra 2020 je bila med izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa BALTIC FAB-a, DANUBE FAB-a, FAB CE in FABEC podpisana skupna deklaracija za poglobitev medsebojnega sodelovanja na področju upravljanja aeronavtičnih informacij (Joint Declaration to deepen InterFAB cooperation in the domain of Aeronautical Information Management (AIM)). Deklaracija je bila podpisana med spletno delavnico na temo "Digitalisation – challenging and enabling future AIM", ki je potekala 2. 11. 2020 in 3. 11. 2020, na njej pa je sodelovalo približno 100 strokovnjakov iz cele Evrope. Harmonizacija aeronavtičnih podatkov je ključni vir za uresničevanje t.i. digitalnega enotnega evropskega neba, "Digital Single European Sky", saj moderne tehnologije, vključno z umetno inteligenco in rešitvami za velike podatkovne zbirke zahtevajo zanesljive in dosledne nabore podatkov. Dodatno temu, novi uporabniki zračnega prostora, kot so droni ali brezpilotna letala, potrebujejo za svoje operacije deloma drugačne podatke, kot na primer bolj natančne podatke o nižjih slojih zračnega prostora. Deklaracija predstavlja pomemben prispevek FAB-ov k uresničevanju enotnega evropskega neba.
- Z DRI, Upravljanje investicij, Družbo za razvoj infrastrukture, d. o. o. (v nadaljevanju: DRI, d. o. o.) je bil podpisan Sporazum o upravljanju kritičnih dogodkov, ki vplivajo na pretok zračnega prometa na letališču Edvarda Rusjana Maribor, katerega namen je opredelitev medsebojnega sodelovanja in obveznosti ter razmejitev odgovornosti s ciljem učinkovite koordinacije med službami zračnega prometa in DRI, d.o.o. pri upravljanju kritičnih dogodkov.
- Na podlagi Sklepa Vlade Republike Slovenije o sodelovanju Republike Slovenije na Natovi vaji kibernetске obrambe »Cyber Coalition 2020 (CC20)«, je bila družba vključena v Natovo vajo kibernetске obrambe Cyber Coalition 2020 (CC20). Vaja se je izvajala v strukturah Nata in v državah, članicah zavezništva. Osnovni Natov scenarij vaje je bil nadgrajen z nacionalnim scenarijem, v katerega so bila poleg ključnega Ministrstva za obrambo z organom v sestavi Slovensko vojsko vključena tudi ostala ministrstva, gospodarske družbe, vladne službe in agencije v Republiki Sloveniji.
- Vlada Republike Slovenije je z 18. novembrom 2020 za 30 dni podaljšala epidemijo nalezljive bolezni COVID-19 na območju Republike Slovenije.
- Družba je 20. novembra 2020 sodelovala na posvetu v zvezi z uvedbo instrumentnih procedur na Letališču Cerklje ob Krki, ki ga je za vse pomembne deležnike letališča organiziralo Ministrstvo za obrambo. Glavna tema posveta je bila predstavitev novega okolja in spremembe postopkov letenja v zračnem prostoru Letališča Cerklje ob Krki.
- Med 24. 11. 2020 in 27. 11. 2020 je v družbi potekal inšpekcijski nadzor Inšpektorata Republike Slovenije za obrambo Ministrstva za obrambo na področju zaščite kritične infrastrukture. Družba je nadzor uspešno prestala.
- Organizacija Eurocontrol je v mesecu novembru objavila petletno napoved prometa, »Eurocontrol Five-Year Forecast 2020 – 2024«, ki je nekoliko drugačna od standardnih sedemletnih napovedi, ki se izdajajo dvakrat v letu. Napoved se nanaša le na obdobje do konca tretjega referenčnega obdobja (2020 – 2024, RP3) spremljanja vseevropskih ciljev uspešnosti in po najbolj optimističnem scenariju predvideva vrnitev zračnega prometa v Evropi na raven leta 2019 v letu 2024. Napoved je osnovana na treh scenarijih, ki so v tesni odvisnosti od razpoložljivosti cepiva za COVID-19, kar ima neposredni vpliv na zaupanje potnikov v varnost potovanj z letalom in s tem na možne scenarije okrevanja prometa gleda na raven iz leta 2019.
- Družba je z avstrijskim (Austro Control), češkim (ANS CZ), madžarskim (HungaroControl) in slovaškim (LPS) izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa ter FABCE, d. o. o., podpisala Okvirni sporazum o projektu skupnega načrtovanja na področju komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb (CNS) (Framework Agreement for common CNS planning).

## December

- Od 7. 12. 2020 do 11. 12. 2020 je potekala predrevizija poslovanja družbe, ki jo je izvajala revizijska hiša Ernst & Young Revizija, d. o. o., Ljubljana.
- Ministrstvo za infrastrukturo je skladno z 8. členom Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa odobrilo Letni poslovni načrt družbe za leto 2021.
- Na podlagi 12. člena Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa in v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije 2019/317/EU in Uredbo o izvajanju izvedbene uredbe (EU) o določitvi načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu (Uradni list RS, št. 3/20) (v nadaljevanju: Uredba o izvajanju izvedbene uredbe 2019/317/EU) je minister za infrastrukturo odobril stroškovno osnovo (bazo) in ceno na enoto storitve na rutah za leto 2021 v višini 47,89 EUR.
- Na podlagi 12. člena Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa in v skladu z Uredbo o terminalni pristojbini za storitve navigacijskih služb zračnega prometa (Uradni list RS, št. 102/06) je minister za infrastrukturo odobril stroškovno osnovo (bazo) in ceno na enoto storitve na terminalu za leto 2021 v višini 255,79 EUR.

- Družba je zaključila proces presoj in izkazala skladnost s skupnimi zahtevami za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa in upravljanje zračnega prometa ter uspešno ohranila oz. pridobila nov certifikat (dovoljenje) za izvajanje storitev služb zračnega prometa (ATS), upravljanja pretoka zračnega prometa (ATFM), upravljanja zračnega prostora (ASM), komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb (CNS) ter letalskih informacijskih služb (AIS), št. 37290-2/2020/1 – druga izdaja z dne 23. 12. 2020, ki ga je z Odločbo, št. 37290-2/2020/1 z dne 23. 12. 2020, izdala Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije. Z omenjeno odločbo so prenehali veljati prej veljavni certifikat izvajalca storitev za izvajanje privilegijev za upravljavce pretoka zračnega prometa in za upravljavce zračnega prostora, št. 37290-3/2019/7 z dne 20. 12. 2019 in dovoljenje izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa za izvajanje služb zračnega prometa (ATS), komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb (CNS) in letalskih informacijskih služb (AIS), št. 37290-2/2017/16 z dne 30. 11. 2017.
- Vlada Republike Slovenije je z 18. decembrom 2020 za 30 dni podaljšala epidemijo nalezljive bolezni COVID-19 na območju Republike Slovenije.
- Vlada Republike Slovenije za obdobje enega (1) leta podaljšala začasno rešitev izvajanja storitev obratovanja Letališča Edvarda Rusjana Maribor, ki jo po odpovedi najemne pogodbe s strani Aerodroma Maribor, d. o. o., od 2. 7. 2019, začasno izvaja družba DRI, d. o. o.
- Družba je 29. decembra 2020 podpisala Zavezo 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.
- Družba je skladno z Kodeksom korporativnega upravljanja družb s kapitalsko naložbo države imenovala pooblaščenca za skladnost poslovanja in integriteto.
- Družba je s Hrvaško kontrolo zračnega prometa (Croatia Control) in FABCE, d. o. o., sklenila Okvirni sporazum za nakup rezervnih delov za CNS sistem.
- V nadzorni svet FABCE, d. o. o., je družba kot svojega predstavnika za naslednja štiri leta imenovala Žigo Ogrizka.

## 1.2 KLJUČNI DOGODKI PO DATUMU IZKAZA FINANČNEGA POLOŽAJA

### Januar

- Vlada Republike Slovenije je z Odlokom o razglasitvi epidemije nalezljive bolezni COVID-19 na območju Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 5/2021 z dne 14.1.2021) za 60 dni podaljšala obdobje razglašene epidemije in sicer od 17. 1. 2021 do 18. 3. 2021.
- Družba je na podlagi Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa z Ministrstvom za obrambo Republike Slovenije podpisala Aneks št. 5 k Pogodbi o ureditvi medsebojnih razmerij glede opravljanja navigacijskih služb zračnega prometa na letališču Cerklje, Cerklje ob Krki, za splošni zračni promet (GAT) in operativni zračni promet (OAT), s katerim se je podaljšala veljavnost omenjene pogodbe do sklenitve nove oziroma najkasneje do 31. 3. 2021.
- Z Ministrstvom za notranje zadeve, Policijo, je bil sklenjen Sporazum o izmenjavi podatkov, pomembnih za izvajanje iskanja in reševanja zrakoplova.
- Družba je na podlagi Zakona o interventnih ukrepih za pomoč pri omilitvi posledic drugega vala epidemije COVID-19 (Uradni list RS št. 203/20; v nadaljevanju: ZIUPOPDPVE), z namenom ugodno vplivati na letalsko povezljivost Republike Slovenije in omiliti gospodarske posledice upada letalskega prometa zaradi posledic epidemije COVID-19, z Ministrstvom za infrastrukturo podpisala Pogodbo o zagotovitvi sredstev z namenom znižanja pristojbine za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih za leto 2021.
- Na podlagi predhodno omenjene pogodbe, sklenjene z Ministrstvom za infrastrukturo, ter na podlagi 12. člena Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa je minister za infrastrukturo odobril novo znižano stroškovno bazo in ceno na enoto storitve na terminalih v višini 207,66 EUR za obdobje od 1. 2. 2021 do 31. 12. 2021.
- Ministrstvo za infrastrukturo je 19. januarja 2021 s Sklepom potrdilo spremembe v zračnem prostoru Republike Slovenije v zvezi z uvedbo instrumentnih procedur na Letališču Cerklje ob Krki, ki stopijo v veljavo 22. aprila 2021.
- Konec januarja je organizacija Eurocontrol objavila nove scenarije gibanja zračnega prometa do sredine leta 2021. Po podatkih Eurocontrol je zračni promet po vsej Evropi januarja 2021 v primerjavi z januarjem 2019 upadel za približno 64 %, z zaostrovanjem razmer zaradi novih valov epidemije COVID-19 in tveganj, povezanih z novimi različicami virusa ter posledično uvajanjem strožjih omejitev potovanj, ki zelo negativno vplivajo na povpraševanje po letalskih prevozih, pa je do sredine leta 2021 napovedal podobne negativne stopnje rasti.



**Februar**

- Družba je z Agencijo Republike Slovenije za okolje za leto 2021 sklenila Aneks št. 2 k Dogovoru o nakazovanju sredstev za zagotavljanje meteoroloških služb za tretje referenčno obdobje (2020 – 2024).
- Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije je na podlagi Sklepa Ministrstva za infrastrukturo o spremembah v zračnem prostoru Republike Slovenije v zvezi z uvedbo instrumentnih procedur na Letališču Cerklje ob Krki na predlog družbe potrdila devet (9) instrumentnih procedur.

**Marec**

- Družba je z Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije za leto 2021 sklenila Aneks št. 2 k Dogovoru o nakazovanju sredstev za pokrivanje stroškov v zvezi s certifikacijo in stalnim nadzorom dovoljenja za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa za tretje referenčno obdobje (2020 – 2024).
- 18. marca 2021 je v družbi potekal inšpekcijski nadzor Uprave Republike Slovenije za informacijsko varnost, katerega namen je bil preveritev izpolnjevanja obveznosti družbe po Zakonu o informacijski varnosti (Uradni list RS, št. 30/18) (v nadaljevanju: Zakon o informacijski varnosti).
- Direktor družbe je 24. marca 2021 sodeloval na skupnem sestanku direktorjev izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa FAB CE (FAB CE GEOC), ki je potekal v obliki videokonference. Ključne teme na strateški ravni, obravnavane na sestanku, so se nanašale zlasti na nov zakonodajni predlog enotnega evropskega neba SES2+, spremembe v zvezi z izvajanjem načrtov izvedbe v RP3 in ukrepi zaradi epidemije COVID-19.
- 29. in 30. marca 2021 je potekala zunanja kontrolna presoja sistema vodenja po mednarodnem standardu ISO 9001:2015, na podlagi katere je družba ohranila veljavnost certifikata sistema vodenja kakovosti (SL22019Q, 18. 1. 2022).

Zaradi pojava epidemije COVID-19, ki se z vsemi negativnimi učinki nadaljuje tudi v letu 2021, ter splošne negotovosti glede njenega razvoja, končnega vpliva na poslovanje družbe in realizacijo računovodskih ocen ni mogoče podati.

## 2 POMEMBNI POSLOVNI PODATKI IN KAZALNIKI USPEŠNOSTI

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

Skladno z večstranskim sporazumom o pristojbinah na zračnih poteh (Zakon o ratifikaciji Večstranskega sporazuma o pristojbinah na zračnih poteh, Uradni list RS – Mednarodne pogodbe, št. 11/95), Izvedbeno uredbo Komisije 2019/317/EU, Uredbo o izvajanju izvedbene uredbe 2019/317/EU in smernicami organizacije Eurocontrol ter Načeli za ugotavljanje stroškovne osnove pristojbin na zračnih poteh in izračun cene na enoto storitve se v skupni stroškovni osnovi Republike Slovenije za oblikovanje stroškovne baze upoštevajo stroški družbe, Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije (kot nacionalnega nadzornega organa) in Agencije Republike Slovenije za okolje (za storitve letalske meteorologije). Ugotovljeni stroški v povezavi z izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa so sestavljeni iz stroškov dela, materialnih in drugih operativnih stroškov, amortizacije in stroškov kapitala, ki nastajajo pri opravljanju navigacijskih služb zračnega prometa v fazi preleta, in se financirajo s pristojbinami na zračnih poteh. Ta načela se, upoštevajoč Uredbo o terminalni pristojbini za storitve navigacijskih služb zračnega prometa (Uradni list RS, št. 102/06), smiselno uporabljajo tudi za oblikovanje terminalne stroškovne baze, kjer se ugotovljeni stroški navigacijskih služb zračnega prometa na terminalnih financirajo s terminalnimi pristojbinami. Cena na enoto storitve (pristojbina) se določi na osnovi predvidenih stroškov in prometa v naslednjem letu. Morebitna odstopanja dejanskih prihodkov od načrtovanih se po določenem ključu, upoštevajoč mehanizem delitve tveganj in spodbud, upoštevajo pri izračunu cene pristojbine čez dve leti («adjustment mechanism»).

Za leto 2020 je bila izračunana cena na enoto storitve na zračnih poteh za Republiko Slovenijo v višini 51,79 EUR, v letu 2019 je cena znašala 59,51 EUR in cena enote storitve za storitve na terminalu na vseh treh mednarodnih letališčih 222,90 EUR, v letu 2019 je cena znašala 211,21 EUR.

**Tabela 1: Analiza finančnega položaja**

<b>v EUR</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>Indeks 2020/2019</b>
Poslovni prihodki	17.551.192	42.070.412	42
EBIT	-14.329.398	5.492.948	-261
EBITDA	-10.243.169	9.090.800	-113
Čisti dobiček	-14.395.672	4.585.114	-314
Nekratkoročna sredstva	25.615.757	27.345.080	94
Kratkoročna sredstva	4.978.964	10.610.872	47
Kapital	10.307.825	24.736.997	42
Nekratkoročne obveznosti	5.851.699	2.714.496	216
Kratkoročne obveznosti	11.687.704	7.972.333	147
<b>Kazalniki</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>Indeks 2020/2019</b>
EBIT marža	-81,64%	13,06%	-625
EBITDA marža	-58,36%	21,61%	-270
Donosnost kapitala (ROE)	-82,16%	19,66%	-418
Donosnost sredstev (ROA)	-42,00%	12,64%	-332
Finančni vzvod	2,97	1,53	193
<b>Število zaposlenih</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>Indeks 2020/2019</b>
Konec leta	225	228	99

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 v letu 2020 je zaznamovala globalna epidemija COVID-19 in s tem povezana gospodarska recesija, ki se je v povezavi s sprejetimi ukrepi držav, s ciljem omejevanja širjenja koronavirusa in blažitve posledic epidemije ter zlasti v zvezi z omejitvami oziroma prepovedmi potovanj odrazila v drastičnem padcu letalskega prometa in izjemno močno prizadela letalski sektor ter s tem praktično vse deležnike v letalstvu.

Vsled navedenega je družba zaključila poslovno leto z negativnim poslovnim izidom. Po letu 2019, ki je bilo za družbo najuspešnejše poslovno leto, je družba v letu 2020 ustvarila kar za 59 odstotkov nižje prihodke kot v letu 2019. Družba je v letu 2020 ustvarila 17.551.192 EUR poslovnih prihodkov, od tega so znašali prihodki od prodaje 15.457.515 EUR. Družba je ustvarila prihodke iz naslova pristojbin na zračnih poteh v višini 13.550.098 EUR, kar je za 63 odstotkov manj, kot jih je ustvarila v letu 2019. Iz naslova terminalnih pristojbin je v letu 2020 ustvarila 914.515 EUR oz. za 73 odstotkov manj kot v letu 2019. Drugi prihodki od prodaje so v letu 2020 znašali 992.902 EUR in so bili za 25 odstotkov nižji kot leta 2019. V okviru prihodkov od prodaje predstavljajo prihodki iz naslova pristojbin na zračnih poteh slabih 88 odstotkov, prihodki iz naslova terminalnih pristojbin šest odstotkov in drugi prihodki od prodaje šest odstotkov. Delež prodaje na domačem trgu je znašal slabih šest odstotkov, na tujem trgu (pretežno EU) pa 94 odstotkov. Drugi poslovni prihodki so znašali 2.093.677 EUR, od tega so znašali prihodki iz naslova državne pomoči za ublažitev posledic pandemije COVID-19 1.899.987 EUR oz. 91 odstotkov drugih poslovnih prihodkov.

Družba v letu 2020 izkazuje negativni obratni kapital in sicer kratkoročne obveznosti presegajo kratkoročna sredstva v višini 6,7 mio EUR. Za zagotovitev likvidnostnih sredstev ima družba najete kratkoročne kredite, ki so bili skupaj z dolgoročnim kreditom, ki zapade v letu 2021, konec leta 2020 črpani v višini 6,9 mio EUR. Z najemom kratkoročnih kreditov v zadostni višini je družbi zagotovljeno nemoteno poslovanje v letu 2021 in naprej. Likvidnostno tveganje je podrobneje analizirano v poglavju 6.2. Finančna tveganja in v poglavju 3.2.25 Finančni instrumenti in obvladovanje finančnih tveganj.

Ob bistvenemu padcu prihodkov zaradi upada letalskega prometa, je družba sprejela ukrepe za obvladovanje in racionalizacijo stroškov v obsegu, da je bilo še naprej omogočeno neprekinjeno zagotavljanje navigacijskih služb zračnega prometa, kar je sicer pomenilo znižanje stroškov poslovanja, vendar je bila kljub temu v letu 2020 ustvarjena visoka izguba.

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

## 2.1 KAZALNIKI USPEŠNOSTI

Skladno z Izvedbeno uredbo Komisije 2019/317/EU morajo države članice EU pripraviti načrt izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa. Načrt izvedbe (Performance Plan) skladno z evropskimi predpisi o enotnem evropskem nebu predstavlja za državo članico zavezujoč dokument, ki povzema zavezujoče in druge cilje uspešnosti, ki jih morajo države članice EU dosegati v posameznem referenčnem obdobju pri zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa. Glavni namen načrta je določiti usmeritve in načine doseganja predvidenih ciljev uspešnosti na ključnih področjih varnosti, zmožljivosti, 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 in nacionalnih nadzornih organov ter s stroškovnimi bazami države članice. Skladen mora biti s cilji Evropske unije, kot so določeni v Izvedbenem sklepu Komisije o vzpostavitvi vseevropskih ciljev uspešnosti za mrežo za upravljanje zračnega prometa in mejnih vrednosti opozarjanja za tretje referenčno obdobje 2020 – 2024.

Leto 2020 pokriva prvo leto tretjega referenčnega obdobja med letoma 2020 in 2024, v katerem so opredeljeni vseevropski cilji in kazalniki uspešnosti za vsa štiri ključna področja spremljanja uspešnosti, tj. zmožljivost, stroškovna učinkovitost, varnost in okolje. Skladno z Izvedbeno uredbo Komisije št. 2019/317/EU je Republika Slovenija pripravila osnutek Načrta izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za tretje poročevalsko obdobje ter ga na podlagi člena 12 Izvedbene uredbe Komisije 2019/317/EU predložila Evropski komisiji. Osnutek Načrta 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.

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

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

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

Na področju zmogljivosti referenčne ciljne vrednosti zamud določi organizacija Eurocontrol. Za Republiko Slovenijo je bila ciljna vrednost zamude za leto 2020 določena kot 0,23 minute na let. Določene ciljne vrednosti zamud za referenčno obdobje 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo so bile, vključno s ciljem za leto 2020, skladne z vseevropskimi cilji oziroma bistveno boljše od vseevropskega cilja. Dejanska vrednost tega kazalnika za leto 2020 za Republiko Slovenijo je znašala 0,001 minute na let ter je bila boljša tako od ciljne vrednosti kazalnika, kot tudi od dejanske vrednosti tega kazalnika za leto 2019, ko je ta znašala 0,004 minute na let.

Izvedbena uredba Komisije 2019/317/EU določa trend zniževanja povprečne cene na enoto storitve v Evropi. Za Republiko Slovenijo je bil določen cilj zniževanje povprečne realne cene enote za preletne navigacijske službe zračnega prometa na osnovi leta 2014 v tretjem referenčnem obdobju (RP3, 2020 – 2024) za 2,7 % letno, kar dejansko od leta 2019 naprej pomeni zniževanje cene v obdobju 2020 – 2024 za 1,9 % letno. Družba in z njo Republika Slovenija sta v osnutku načrta izvedbe dosegli cenovno učinkovitost s ceno enote za preletne navigacijske službe zračnega prometa, ki je ob upoštevanju učinkov usklajevalnega mehanizma iz drugega referenčnega obdobja (RP2, 2015 – 2019) v letu 2020 nominalno znašala 51,79 EUR. Z navedeno ceno enote za preletne navigacijske službe zračnega prometa je družba zaradi pojava epidemije COVID-19 in posledično bistveno znižanega obsega zračnega prometa poslovala negativno in dosegla izgubo v višini 14.395.672 EUR. Enako situacijo je pričakovati tudi v letu 2021, zato je Evropska komisija sprejela Izvedbeno uredbu Komisije 2020/1627/EU o izrednih ukrepih za tretje referenčno obdobje (2020 - 2024) načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu zaradi pandemije COVID-19, ki predvideva sprejetje novih vseevropskih ciljev uspešnosti do 1. maja 2021 in zahteva pripravo novega Načrta izvedbe 2020 - 2024, ki bo upošteval posledice pojava krize zaradi epidemije COVID-19 in na novo definiral ceno na enoto storitve.

Ciljna vrednost na področju okolja se za tretje referenčno obdobje določa na ravni držav in je bila za leto 2020 za Republiko Slovenijo definirana v vrednosti 1,68 %. To pomeni, da so dejansko uporabljene zračne poti letal v Republiki Sloveniji lahko le 1,68 % daljše od najkrajših možnih poti preleta Republike Slovenije; k doseganju cilja na eni strani prispeva izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa, ki mora omogočiti razpoložljivost najkrajših poti (Free Route Airspace – FRA), na drugi strani pa morajo omenjene poti uporabniki storitev tudi uporabiti. Cilj za Republiko Slovenijo je bil v letu 2020 izpolnjen, saj je bila dosežena vrednost 1,51 %.

Edini ključni kazalnik uspešnosti za varnost (Safety KPI) na mednarodnem nivoju, za katerega je doseganje ustrezne vrednosti predpisano in merjeno s strani agencije EASA in za katerega 2020

predstavlja prvo leto tekočega referenčnega obdobja, je učinkovitost upravljanja varnosti (EoSM – Effectiveness of Safety Management). V letu 2020 se je ustreznost kazalnika EoSM prvič začela meriti z dokaj spremenjeno metodologijo, ki pa se vsebinsko približuje in usklajuje s skupno definirano in globalno uporabljano metodologijo »Standard of Excellence« (SoE) organizacij Eurocontrol in CANSO. V prvem letu merjenja ter nadzoru s strani EASA in Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije kazalnik EoSM za leto 2020 dosega predvidene nivoje zrelosti za posamezna področja ocenjevanja.

### 3 IZVAJANJE NAVIGACIJSKIH SLUŽB ZRAČNEGA PROMETA V LETU 2020

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

Na podlagi pridobljenega certifikata organizacije za usposabljanje kontrolorjev zračnega prometa št. 60404-13/2017/4 z dne 9. 6. 2017, ki ga je izdala Javna agencija za civilno letalstvo Republike Slovenije, v okviru družbe deluje Služba za usposabljanje operativnega osebja – Letalska šola, ki skrbi za strokovno usposobljenost operativnega osebja navigacijskih služb zračnega prometa.

V Letnem poslovnem načrtu za leto 2020 je družba opredelila naslednje cilje:

1. varnost v zračnem prometu;
2. prepustnost zračnega prostora;
3. sprejem, obdelava in objava letalskih informacij v skladu z zahtevami Uredbe Komisije 73/2010/EU in Izvedbene uredbe Komisije 2017/373/EU;
4. razvoj zaposlenih;
5. mednarodno sodelovanje;
6. ohranitev močne vloge družbe v FABCE, d. o. o.;
7. zagotavljanje stalne skladnosti s skupnimi zahtevami za izvajanje storitev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa za ohranjanje certifikata izvajalca storitev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa ter zahtevami enotnega evropskega neba;
8. doseganje ciljev uspešnosti Načrta izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo.

Družba je pri izvajanju svoje osnovne dejavnosti leta 2020 izvajala vse aktivnosti ter načrtovane investicije in projekte na področju infrastrukture skladno z letnimi in strateškimi cilji družbe.

#### 3.1 KONTROLA ZRAČNEGA PROMETA

Zagotavljanje varnega, urejenega in hitrega pretoka zračnega prometa je prednostna naloga Sektorja zračnega prometa (v nadaljevanju: SZP). Družba zagotavlja preletno kontrolo zračnega prometa v slovenskem zračnem prostoru, razen zgornjega dela sektorja Mura, in v delu avstrijskega zračnega prostora (del avstrijske Koroške); zagotavlja tudi službe letališke in priletne kontrole zračnega prometa na treh mednarodnih letališčih, in sicer Jožeta Pučnika Ljubljana, Edvarda Rusjana Maribor in Portorož, ter letališko kontrolo zračnega prometa na letališču Cerklje ob Krki. Leta 2020 je Območna kontrola zračnega prometa Ljubljana (v nadaljevanju: OKZP) izvajala storitve v delu italijanskega zračnega prostora na območju, imenovanem »KANIN-area«. V delu sektorja Mura je zagotavljanje služb zračnega prometa zaradi operativnih razlogov preneseno na avstrijsko podjetje Austro Control, v primeru avstrijske Koroške pa zaradi enakih razlogov z avstrijskega izvajalca na našo družbo. Pomembnejše aktivnosti in dogodki, realizirani v okviru SZP leta 2020, so:

##### Kapaciteta

- S potrebnimi kadri je bila zagotovljena ustrezna odprtost sektorjev glede na promet, ki je bil na letni ravni v sektorju Dolsko manjši za 57,66 %. V letu 2020 sta bili dve (2) regulaciji in s tem 188 minut povzročenih zamud v zračnem prometu. Povzročene zamude so znašale 0,001 minute na let.

##### Procedure

- Sprotno so se posodabljali 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.

- S ciljem razumevanja gibanja prometnih tokov prek ozemlja Republike Slovenije so se na mesečni ravni analizirali:
  - epidemiološke razmere v svetu in regiji zaradi pandemije COVID-19;
  - ekonomsko-gospodarski kazalniki v državah, kamor leti večina prevoznikov prek slovenskega ozemlja;
  - trendi na glavnih parih letališč (»airport city pairs«: npr. Pariz – Carigrad, München – Antalya, itd.).
- V povezavi s političnimi razmerami in kriznimi območji Bližnjega vzhoda se je spremljalo:
  - podatke o obsegu in odklonih prometnih tokov v Republiki Sloveniji in neposredni okolici;
  - podatke turističnih agencij glede zasedenosti počitniških kapacitet v okolici Bližnjega vzhoda, Sredozemskega in Rdečega morja.
- Izvajala sta se čezmejna sprotna koordinacija in sodelovanje pri analizi sezone 2020, s poudarkom na okoliščinah, ki so bile povezane z epidemiološko sliko in nevihtnim vremenom ter posledičnimi odkloni glavnih prometnih tokov v regiji. Zaradi ukrepov za preprečevanje širjenja koronavirusne bolezni COVID-19 je večina sestankov potekala preko tele in video konferenc.
- Nadaljevale so se priprave na izvedbo optimizacije procedur in volumnov kontroliranega zračnega prostora Republike Slovenije pod nivojem letenja (FL) 245.
- Po pridobitvi dovoljenja za izvajanje nadzorne kontrole z normo razdvajanja 3NM smo le-to uspešno implementirali.
- Nadaljevale so se aktivnosti za implementacijo instrumentnih procedur in terminalne cone TMA letališča Cerklje ob Krki.
- Skladno s smernicami Evropske komisije smo pripravili državni načrt za implementacijo PBN procedur.
- Izdelane in na Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije so bile v potrditev posredovane PBN instrumentne procedure za letališče Portorož.

### Tehnične izboljšave

- V letu 2020 so bile izvedene nadgradnje programske opreme, ki so omogočile varno in zanesljivo vodenje zračnega prometa.
- Implementirane so bile odprave napak in tehnične izboljšave FPDS. RDD je bil nadgrajen z manjšimi popravki, ki pripomorejo k bolj intuitivni in hitrejši uporabi. Na sistemu CPDLC je bilo odpravljenih nekaj manjših napak. V teku je zamenjava X strežnikov, ki so iztrošeni.
- Opravljena je bila temeljita analiza sistema STCA, na njeni podlagi je bil podan predlog za novo konfiguracijo. Število nepotrebnih alarmov z novo konfiguracijo drastično pade.
- Mode S zračni prostor je bil deklariran in sistemsko podprt do tal.
- Skladno s spremembami operativnih sistemov so bila ustrezno posodobljena navodila za njihovo uporabo, ob operativnih spremembah so bili pripravljene ustrezni izvlečki sprememb.
- Na simulatorju je bilo izvedenih nekaj popravkov in nadgradenj za še stabilnejše delovanje s posodobitvijo obnašanja in zmogljivosti letal. Prostori radarskega simulatorja služijo kot rezervna lokacija v primeru potrebe po zaprtju OKZP. Z majhnim tehničnim posegom je možno preklapljanje delovnih pozicij radarskega simulatorja med operativnim in simulatorskim delom.

SZP je redno posodabljal dokumentacijo za delo.

Podrobna analiza s podatki o zračnem prometu v letu 2020 je predstavljena v poglavju 4 – Podatki o zračnem prometu.

## 3.2 PODROČJE LETALSKIH TELEKOMUNIKACIJ

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

prometa v Republiki Sloveniji. Vse predpisane aktivnosti se morajo opraviti, da se ohrani operativen status sistemov in naprav.

Za zagotavljanje zmožnosti izvajanja dejavnosti sektorja so bila v letu 2020 opravljena usposabljanja operativnega osebja sektorja za nova pooblastila v dovoljenjih za delo tehničnega osebja kontrole letenja predvsem zaradi izobraževanja za CTNC in »contingency« CTNC, uvedba ATSEP dovoljenj za delo s sistemom usposabljanja za ohranjanje kompetenc operativnega osebja, s podporo Službe za usposabljanje operativnega osebja – Letalske šole pa so bila ustrezno podaljšana pooblastila v dovoljenjih za delo tehničnega osebja kontrole letenja.

Dejavnost sektorja se je izvajala redno in v skladu z mesečnimi načrti vzdrževanja navkljub COVID-19 ukrepom, pri večjih vzdrževalnih delih pa tudi ob posebej določenih terminih, usklajenih na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora FAB CE. Skladno s standardi ICAO so bila izvedena redna letalska umerjanja vseh radionavigacijskih naprav, za potrebe drugih naročnikov pa tudi letalska umerjanja svetlobnih teles. 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 2020 poleg nadgradenj sistemov VCS (Voice Communication System), s katerimi je bila podaljšana njihova življenjska doba, zaključil prvi del projekta lastnih MW povezav (MicroWave – mikrovalovne povezave), s katerim bo družba povečala redundanco v govorni komunikaciji A/G in zmanjšala odvisnost od ponudnikov telekomunikacijskih storitev.

SLT v letu 2020 ni uresničil ali dosegel pomembnih mejnikov samo v vrsti investicijskih projektov (podrobneje opisanih v poglavju o investicijah), ampak je tudi uspešno razvijal (nadaljeval) lastne produkte v podporo procesa vodenja in kontrole zračnega prometa. V prvi vrsti gre za razvoj avtomatiziranih sistemov v okviru projekta ADaaS2, katerega cilj je razvoj prototipa operativnega sistema, s katerim si lahko družba v prihodnje zagotovi konkurenčno prednost in možnost dodatne tržno usmerjene dejavnosti zagotavljanja operativnih storitev za druge izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa. K slednjemu gre dodati, da je prihodnji potencial konkurenčne prednosti in zlasti potencial začetka izkoriščanja novonastale tržne priložnosti pogojen s certifikacijo v skladu z zahtevami za »Air Traffic Management Data Service Provider«, ki pa so še v postopku določitve, določa pa jih Evropska agencija za varnost v letalstvu - EASA. Za potrebe SZP je bila razvita in implementirana vrsta novih funkcionalnosti avtomatiziranih sistemov v podporo procesu vodenja in kontrole zračnega prometa, kar vključuje tudi razvoj meteorološkega informacijskega sistema za letališke kontrole zračnega prometa – TWR QAM, kateri je v sklepni fazi pridobivanja operativnega statusa, s katerim se prikazujejo podatki, posredovani iz meteorološke (METEO) službe Agencije Republike Slovenije za okolje na posameznih letaliških kontrolnih stolpih na delovnih pozicijah kontrolorjev zračnega prometa.

V letu 2020 je SLT skladno s pogodbo med družbo in Ministrstvom za obrambo Republike Slovenije opravil vse potrebne aktivnosti za ohranjanje operativnosti CNS sistemov in naprav na vojaškem letališču Cerklje ob Krki.

V letu 2020 v okviru delokroga SLT ni bilo pomembnejših izpadov oziroma degradacij sistemov, ki bi vplivali na varnost zračnega prometa ali kapaciteto zračnega prostora.

V letu 2020 se je iz centraliziranega tehnično-nadzornega centra v TNC ATCC (CTNC) opravljal nadzor v poostrenih pogojih COVID-19 brez motenj glede okužbe osebja. Spremenjen režim prisotnosti je izveden tako, da se zmanjša mešanje ekip na najmanjšo možno mero. Navkljub uspešni preventivi so se v letu 2020 izvajale aktivnosti vzpostavitve t.i. »contingency« CTNC, ki so se zaključile v začetku leta 2021.

### 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 so predstavljeni v nadaljevanju.

Služba zrakoplovnih informacij (ARO) je v letu 2020 obdelala 20.607 načrtov letov (v nadaljevanju: FPL). V primerjavi z letom 2019 to pomeni 24-odstotno zmanjšanje. Delež oddanih FPL prek spletnega portala eARO je med vsemi obdelanimi FPL znašal 49 %, kar pomeni 7,9-odstotno povečanje v primerjavi z letom 2019.

**Tabela 2: Obdelani načrti leta (FPL) in sporočila, vezana na FPL v letu 2020**

	FPL VSI	FPL eARO	PIB	DEP	ARR	DLA	CNL	CHG	REA	KC	HOSP	VSI
JAN	1.642	855	651	239	246	212	147	31	26	600	48	4.697
FEB	1.537	775	637	244	241	112	125	20	38	590	55	4.374
MAR	935	542	443	123	113	57	76	24	19	309	27	2.668
APR	584	262	193	41	87	36	52	13	0	321	37	1.626
MAJ	1.461	818	163	65	278	92	104	17	0	722	41	3.761
JUN	2.445	1.090	233	429	841	173	174	48	0	1.079	61	6.573
JUL	3.009	1.387	345	571	1.091	153	210	70	2	1.356	79	8.273
AVG	2.871	1.351	383	645	1.057	228	216	55	2	1.477	85	8.370
SEP	2.914	1.381	380	549	931	178	219	41	1	1.478	80	8.152
OKT	1.591	849	319	225	302	139	141	25	2	691	35	4.319
NOV	1.029	554	243	103	184	106	107	20	0	510	22	2.878
DEC	589	330	306	86	91	89	104	22	2	240	13	1.872
<b>SKUPAJ</b>	<b>20.607</b>	<b>10.194</b>	<b>4.296</b>	<b>3.320</b>	<b>5.462</b>	<b>1.575</b>	<b>1.675</b>	<b>386</b>	<b>92</b>	<b>9.373</b>	<b>583</b>	<b>57.563</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; KC (klicni center); HOSP (Hospital) – medicinski let.

Število izdelanih PIB (Pre-Flight Information Bulletin) v letu 2020 je bilo 4.296. V primerjavi z letom 2019 se je število izdanih PIB zmanjšalo, kar je predvsem posledica COVID-19 in zmanjšanega števila komercialnih letov z Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana.

Z učinkovitim razporejanjem zaposlenih v okviru centralizirane pisarne ARO so bile obremenitve enakomerno razporejene med vse zaposlene v ARO službi. Na vstopno številko klicnega centra je družba v letu 2020 zabeležila 10.029 klicev, kar je zgolj 4,9-odstotno zmanjšanje v primerjavi z letom 2019. Stopnja odzivnosti je bila 98,09 %. Trenutno je zabeleženih več kot 1.200 registriranih uporabnikov storitve eARO. Skupno družba beleži 15.499 operacij uporabe eARO storitve, kar je skoraj 50 % manj kot v letu 2019. V kontekstu celotne uporabe eARO storitve, družba logično beleži v letu 2020 zmanjšanje uporabe orodja.

Družba je v letu 2020 z izbranim izvajalcem nadaljevala sodelovanje in razvoj nove aplikacije eARO 2.0. Nova aplikacija je bila do konca leta 2020 razvita, v prvi polovici leta 2021 pa je po dokončanih penetracijskih testih predviden zgolj še prevzem.

V Informacijsko-komunikacijskem centru (IKC) so se v sklopu procesa izdajanja sporočil NOTAM izvedle aktivnosti v zvezi z izboljšavo procesa izdaje sporočil NOTAM v aplikaciji WebADP. Spremenjen je del procesa, kjer se izvaja kontrola kvalitete izdanih sporočil NOTAM. Spremembe bodo vključene v proces dela v prvi polovici leta 2021. Skupaj je bilo v letu 2020 izdanih 4.083 sporočil NOTAM, kar pomeni 1,1-odstotno zmanjšanje v primerjavi z letom 2019. Izdelanih in distribuiranih je bilo tudi 4.890 PIB, kar je 16,4-odstotno povečanje v primerjavi z letom 2019. Izvedena je bila nadgradnja strojne opreme EAD.

V letu 2020 so bile posodobljene interne aplikacije, ki se uporabljajo v procesu izdajanja NOTAM sporočil (NOTAM baza, iDnevnik).

Mednarodne povezave do centrov AMHS na Dunaju, v Rimu ter v Harenu in Breitignyju so delovale brez 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 2020 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.

V Službi zrakoplovnih publikacij (SZPUB) so se nadaljevale aktivnosti za neposredno izmenjavo podatkov med družbo in Eurocontrolovo bazo podatkov EAD SDD (EAD Static and Dynamic Data), kot to zahteva Uredba Komisije (EU) št. 73/2010 z dne 26. januarja 2010 o zahtevah glede kakovosti letalskih podatkov in letalskih informacij za enotno evropsko nebo (UL L št. 23, z dne 27. 1. 2010, str. 6), ki je bila spremenjena z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) št. 1029/2014 z dne 26. septembra 2014 o spremembi Uredbe (EU) št. 73/2010 o zahtevah glede kakovosti letalskih podatkov in letalskih informacij za enotno evropsko nebo (UL L št. 284, z dne 30. 9. 2014, str. 9) (v nadaljevanju: Uredba Komisije 73/2010/EU). Nadgrajeni so bili procesi, postopki in delovna navodila SZPUB ter uporabniški priročniki, ki dokazujejo skladnost z omenjeno uredbo.

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

SLI je v letu 2020 podpisal SLA (Service Level Agreement) za dobavo aeronavtičnih podatkov z vsemi športnimi letališči v Republiki Sloveniji.

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

SZPUB je tudi v letu 2020 intenzivno sodeloval pri pripravi državne politike zajema podatkov terena in ovir (eTOD) ter prihodnji izmenjavi podatkov in vnosu v bazo podatkov AIXM.

SLI je v juliju 2020 uspešno izvedel prevzem nove programske opreme sistema ADMT.

V letu 2020 je bilo uspešno zamenjanih vseh 10 EAD terminalov (ECIT), ki se jih uporablja v ARO za FPL, v NOTAM za objavo NOTAM in v SZPUB za izdelavo AIP Slovenije in letalskih zemljevidov.

### 3.4 PODROČJE KADROV

Aktivnosti na področju kadrov so usmerjene v doseganje ciljev družbe, zastavljenih v petletnem načrtu in letnih poslovnih načrtih, predvsem strateškega cilja družbe, ki je razvoj zaposlenih. Razvoj zaposlenih, zlasti njihovega strokovnega znanja, je poleg tehnične in operativne zmogljivosti tisti 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. 2020 je imela družba 225 zaposlenih. Število zaposlenih se je v primerjavi z letom 2019 zmanjšalo za tri.

Delovna razmerja, sklenjena v letu 2020:

- v okviru Sektorja letalskih informacij je bil v aprilu zaposlen delavec na delovnem mestu razvojni tehnolog;
- v okviru Sektorja letalskih telekomunikacij je bil v juniju zaposlen delavec na delovnem mestu razvojni tehnolog.

V letu 2020 je zaradi upokožitev prenehalo delovno razmerje dvema delavcema:

- v januarju delavcu na delovnem mestu specialist letalskih informacij – inštruktor v Službi zrakoplovnih informacij ARO;
- v maju delavcu na delovnem mestu proceduralni priletni kontrolor zračnega prometa – inštruktor v Službi letališke kontrole zračnega prometa Maribor.

V letu 2020 je prenehalo delovno razmerje še trem delavcem:

- v januarju delavki na delovnem mestu svetovalec v Službi za kadrovske zadeve;
- v aprilu delavcu na delovnem mestu nadzorni kontrolor zračnega prometa – inštruktor v Službi območne kontrole zračnega prometa Ljubljana;
- v septembru delavki na delovnem mestu strokovni sodelavec v Službi za usposabljanje operativnega osebja – Letalski šoli.

Tabela 3 v nadaljevanju prikazuje strukturo zaposlenih po skupinah delovnih mest v družbi na dan 31. 12. 2020.

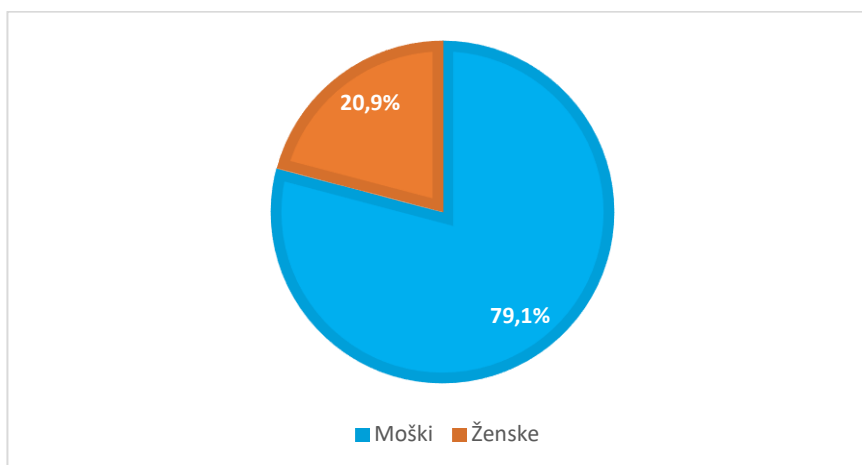
**Tabela 3: Struktura zaposlenih na dan 31. 12. 2020**

<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	106
• skupina delovnih mest služb zračnega prometa – operaterji (FDT + FIS)	16
• skupina delovnih mest službe letalskih telekomunikacij	36
• skupina delovnih mest služb letalskih informacij	22
Skupaj licencirano osebje	180
Ne licencirano osebje	45
<b>Skupaj vsi zaposleni</b>	<b>225</b>

#### Struktura zaposlenih po spolu

Družba je v letu 2020 zaposlovala 20,9 % žensk (47 žensk, kar je dve manj kot leta 2019) in 79,1 % ali 178 moških, kar je za enega manj kot leta 2019.

**Prikaz 3: Struktura zaposlenih po spolu na dan 31. 12. 2020**



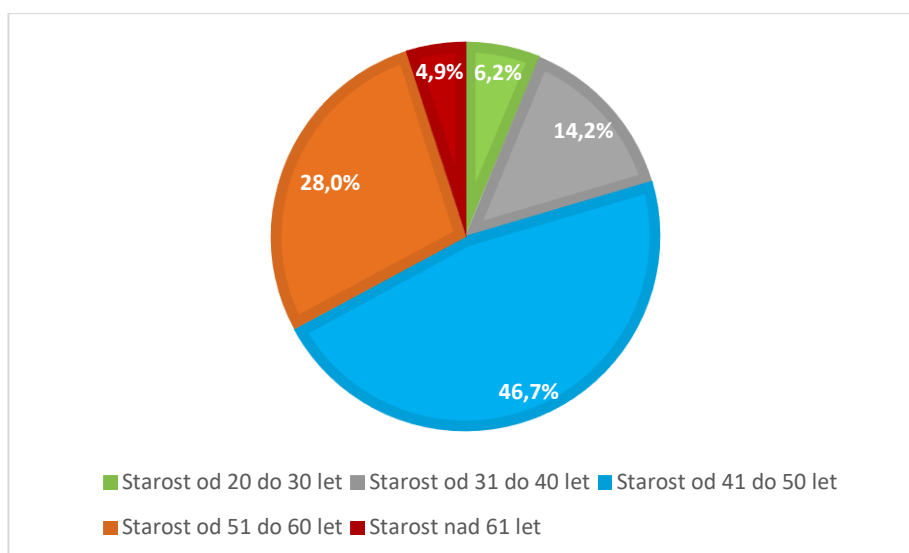
#### Starostna struktura zaposlenih

Povprečna starost zaposlenih se v letu 2020 ni bistveno spremenila glede na leto 2019 in je znašala 46,3 let (46 let v letu 2019). Skoraj polovica vseh zaposlenih, natančneje 46,7 % oziroma 105 zaposlenih, je starih med 41 in 50 let. 20,4 % zaposlenih oziroma 46 zaposlenih je starih do vključno 40 let, medtem ko je 32,9 % zaposlenih oziroma 74 zaposlenih starejših od 51 let.

Tabela 4: Starostna struktura zaposlenih

Starost zaposlenih/Stanje na dan	31. 12. 2020
Starost zaposlenih od 20 do 30 let	14
Starost zaposlenih od 31 do 40 let	32
Starost zaposlenih od 41 do 50 let	105
Starost zaposlenih od 51 do 60 let	63
Starost zaposlenih nad 61 let	11
<b>Skupaj</b>	<b>225</b>

Prikaz 4: Starostna struktura zaposlenih



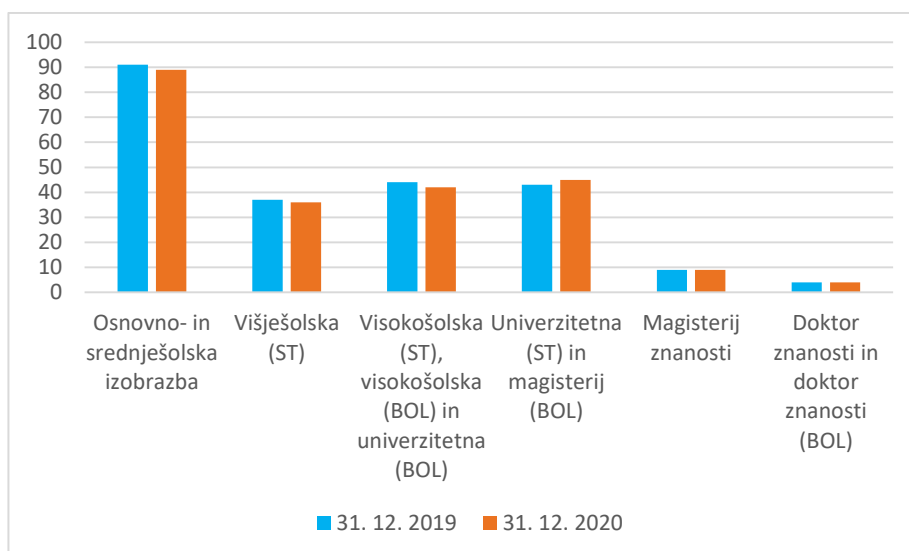
### Struktura zaposlenih glede na izobrazbo

Struktura zaposlenih glede na izobrazbo se glede na leto 2019 in predhodna leta ni bistveno spremenila. Zaradi upokojitev se je do konca leta 2020 zmanjšalo število zaposlenih z osnovno in srednješolsko, višješolsko izobrazbo ter visokošolsko (ST), visokošolsko (BOL) in univerzitetno (BOL) izobrazbo, medtem ko se je zaradi zaposlitev povečalo število zaposlenih v skupini z univerzitetno (ST) in magisterij (BOL) izobrazbo.

Tabela 5: Izobrazbena struktura zaposlenih

Izobrazba/Stanje na dan	Stopnja	31. 12. 2019	31. 12. 2020
Osnovno- in srednješolska izobrazba		91	89
Višješolska (ST)	VI/1	37	36
Visokošolska (ST), visokošolska (BOL) in univerzitetna (BOL)	VI/2	44	42
Univerzitetna (ST) in magisterij (BOL)	VII	43	45
Magisterij znanosti	VIII/1	9	9
Doktor znanosti in doktor znanosti (BOL)	VIII/2	4	4
<b>Skupaj</b>		<b>228</b>	<b>225</b>

Prikaz 5: Izobrazbena struktura zaposlenih



### 3.4.1 Razvoj zaposlenih

Za izvajanje glavne dejavnosti vodenja in kontrole zračnega prometa so kadri eden izmed virov, ki najmočneje vplivajo na uspešnost, varnost in neprekinjenost izvajanje dejavnosti družbe. 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. Upoštevajoč 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 v letu 2020 zagotavljala predvsem predpisana izobraževanja in usposabljanja zaposlenih, zlasti pa nujna usposabljanja operativnega osebja za pridobitev in vzdrževanje dovoljenj za delo. Družba je v letu 2020 za tiste zaposlene, ki jih je pooblastila kot odgovorne osebe za določene evidence osebnih podatkov oz. za obdelavo osebnih podatkov, organizirala delavnico s tematiko varstva osebnih podatkov. Prav tako je za vse zaposlene organizirala obvezno usposabljanje za dostop do tajnih podatkov družbe.

#### 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 tudi v okviru socialnega dialoga s svetom delavcev in reprezentativnimi sindikati pri delodajalcu.

Komunikacija in obveščanje zaposlenih potekata tako v obliki sestankov, kot prek internega portala, elektronske pošte in spletne strani družbe, poleg naštetih oblik pa tudi prek neformalnih srečanj. V letu 2020 je v družbi zaradi epidemije COVID-19 komunikacija potekala tudi s pomočjo digitalnih orodij in video-konferenčnih sistemov.

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

V letu 2020 je družba veliko pozornosti namenila zdravju zaposlenih, predvsem z vidika preprečevanja okužbe s COVID-19. Zaposlenim, ki delajo na delovnih mestih, kjer fizična prisotnost na delovnem mestu ni nujno potrebna, je bilo omogočeno delo od doma. Družba je zaposlene redno obveščala o sprejetih zaščitnih ukrepih v družbi in jih spodbujala k njihovemu doslednemu upoštevanju. Prav tako je zagotovila vso zaščitno opremo ter skrbela za redno razkuževanje površin in prostorov.

Družba je v letu 2020 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 cepljenje zaposlenih proti gripi in klopnemu meningitisu.

Za vse delavce je bilo v mesecu novembru, upoštevajoč sprejete epidemiološke ukrepe, na daljavo izvedeno predavanje oz. usposabljanje iz varnosti in zdravja pri delu ter varstva pred požarom ter preizkus znanja.

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

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

Zagotavljanje storitev upravljanja zračnega prometa (ATM) / izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa (ANS) oziroma navigacijskih služb zračnega prometa, in to v pogojih vsakršne stopnje povpraševanja v zračnem prostoru, zahteva visoko usposobljeno operativno osebje služb zračnega prometa (ATS), komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb (CNS) ter letalskih informacijskih služb (AIS). 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 ustrezni visoki ravni, ki se zahteva za ohranjanje pooblaščenosti za izvajanje operativnih del in nalog.

Epidemija korona virusa COVID-19 je v letu 2020 (in stanje se v 2021 nadaljuje) izrazito negativno vplivala na procese usposabljanja in procese ohranjanja usposobljenosti operativnega osebja družbe. Služba za usposabljanje operativnega osebja – Letalska šola je za doseganje ciljev družbe glede usposabljanj in zlasti za neprekinjenost ustrezne pooblaščenosti operativnega osebja družbe, izvajala ukrepe za omilitev negativnih vplivov epidemije COVID-19, in sicer ob pojavu prvega vala epidemije:

- zaradi praktično popolnega izpada zračnega prometa, kar je popolnoma onemogočalo izvajanje ocenjevanja usposobljenosti kontrolorjev zračnega prometa, se je v obdobju od meseca aprila do meseca junija 2020 izkoriščala vseevropska izjema, nanašajoča se na pogoje ohranjanja usposobljenosti kontrolorjev zračnega prometa; na podlagi izvedene varnostne ocene in izpeljanih »contingency« postopkov, so bila v tem obdobju podaljšana pooblastila vseh kontrolorjev zračnega prometa, katerih veljavnost pooblastil v licenci je zapadla ravno na to obdobje,
- zaradi nedostopnosti zdravstvenih ustanov, se je v obdobju od meseca aprila do meseca junija izkoriščala nacionalna (kasneje vseevropska) izjema, nanašajoča se na začasno izjemno podaljšanje veljavnosti zdravniških spričeval 3. razreda vsem tistim kontrolorjem zračnega prometa, katerim je veljavnost teh zdravniških spričeval zapadla ravno na to obdobje.



Služba za usposabljanje operativnega osebja – Letalska šola je v neprekinjeni komunikaciji in koordinaciji z nacionalnim pristojnim organom ter sprotim analiziranjem razvoja epidemiološkega stanja in z (že) zadostnim porastom zračnega prometa v »new normal« obseg, v juniju lahko nadaljevala z izvajanjem procesa ocenjevanja usposobljenosti kontrolorjev zračnega prometa, in sicer tako za tiste kontrolorje zračnega prometa, ki jim je bila veljavnost pooblastil v licenci podaljšana po izjemi samo začasno, kot tudi za ostale kontrolorje zračnega prometa. Slednje je zagotovilo, da je bilo (že) konec poletja 2020 glede pooblaščenosti kontrolorjev zračnega prometa vzpostavljeno novo normalizirano stanje. Istočasno se je vodila komunikacija in koordinacija z zdravnikom letalske medicine pri nacionalnem pristojnem organu, kot tudi z zdravstvenimi ustanovami, ki izvajajo preglede za letalsko osebje. Tako je bilo tudi glede izvajanja zdravniških pregledov za pridobitev zdravniških spričeval 3. razreda, kot tudi veljavnosti tistih spričeval, katerih veljavnost je bila podaljšana po izjemi za začasno obdobje, novo normalizirano stanje vzpostavljeno (že) konec poletja 2020. V realizaciji vseh potrebnih ukrepov je Služba za usposabljanje operativnega osebja – Letalska šola tako celo leto 2020 neprekinjeno zagotavljala ustrezno pooblaščenost vseh kontrolorjev zračnega prometa (kot ključnega dela operativnega osebja) družbe.

Epidemija korona virusa COVID-19 je v letu 2020 (in razmere se nadaljujejo v 2021) zahtevala, da je Služba za usposabljanje operativnega osebja – Letalska šola vpeljala vrsto nujnih preventivnih ukrepov za zmanjšanje tveganj negativnih vplivov epidemije in zlasti za preprečitev ali zaježitev potencialnega širjenja virusa med operativno osebje družbe (kar bi lahko rezultiralo v nezmožnosti izvajanja storitev). Teoretična osvežitvena usposabljanja kontrolorjev zračnega prometa so se tako preventivno, na osnovi predhodno izdelane varnostne analize in odobritve nacionalnega nadzornega organa, izvajala na daljavo. Na daljavo se je izvajalo tudi osvežitveno usposabljanje in ocenjevanje usposobljenosti imetnikov pooblastil FDT v dovoljenju za delo osebja za področje upravljanja z aeronavtičnimi podatki. Osvežitvena usposabljanja ostalega operativnega osebja za področje upravljanja z aeronavtičnimi podatki pa je bilo preloženo v izvedbo v letu 2021 (kar bo posledično vplivalo na povečano delovno obremenitev imetnikov dovoljenja za delo za področje upravljanja z aeronavtičnimi podatki in organizacije za usposabljanje iz tega naslova). Na podlagi predhodno izdelane ocene varnostnega vpliva in odobritve nacionalnega nadzornega organa se je za leto 2020 izjemoma, in ob izrazito zmanjšanem obsegu zračnega prometa v vseh segmentih območja pristojnosti družbe, zmanjšal letni obseg praktičnega dela osvežitvenega usposabljanja kontrolorjev zračnega prometa. S tem pa se posledično ta obseg v letu 2021 povečuje za zagotavljanje ustrezne ravni usposobljenosti kontrolorjev zračnega prometa (kar bo posledično vplivalo na povečano delovno obremenitev kontrolorjev zračnega prometa in organizacije za usposabljanje iz tega naslova). Zavoljo opisanega preventivnega ukrepanja in nezmožnosti čezmejnega sodelovanja s proizvajalci CNS opreme je bila izvedba osvežitvenega usposabljanja operativnega osebja ATSEP, sicer načrtovana v letu 2020, prestavljena na naslednje triletno prihajajoče obdobje (kar bo posledično vplivalo na povečano delovno obremenitev imetnikov dovoljenja za delo ATSEP in organizacije za usposabljanje iz tega naslova). Preventivni ukrepi obvladovanja tveganj v zvezi z epidemijo razvoja, organizacije in izvedbe procesa usposabljanj na daljavo so bili realizirani tudi na ostalih področjih v domeni Službe za usposabljanje operativnega osebja – Letalske šole.

Služba za usposabljanje operativnega osebja – Letalska šola je, kljub izrazito negativnim vplivom epidemije, v letu 2020 izvajala svoje temeljno poslanstvo usposabljanja operativnega osebja in izvedla naslednja usposabljanja in aktivnosti za potrebe vseh treh operativnih sektorjev (SZP, SLT in SLI):

- ocenjevanje predhodne usposobljenosti za rating ADI/TWR in rating APP za tri (3) kandidate LJCE,
- tečaj osvežitvenega usposabljanja s področja spretnosti praktičnega poučevanja za OJTI in STDI za tri (3) kandidate,
- usposabljanje za rating nadzornega območnega kontrolorja zračnega prometa 2020 (ACS) za tri (3) kandidate začasno prekinjeno zaradi epidemije COVID-19,
- teoretično osvežitveno usposabljanje kontrolorjev LKZP Cerklje za sedem (7) kandidatov,
- teoretično osvežitveno usposabljanje kontrolorjev LKZP Portorož za deset (10) kandidatov,
- teoretično osvežitveno usposabljanje kontrolorjev LKZP Maribor za enajst (11) kandidatov,
- teoretično osvežitveno usposabljanje kontrolorjev LKZP Brnik za dvajset (20) kandidatov,
- teoretično osvežitveno usposabljanje kontrolorjev OKZP Ljubljana petinšestdeset (65) kandidatov,
- osvežitveno usposabljanje in ocenjevanje usposobljenosti imetnikov pooblastila FDT v dovoljenju za delo osebja s področja upravljanja z aeronavtičnimi podatki za štirinajst (14) kandidatov,
- osvežitveno usposabljanje imetnikov pooblastila FIS v dovoljenju za delo osebja s področja upravljanja zračnega prometa za dvajset (20) kandidatov,
- intenzivni tečaj splošne in letalske angleščine za petdeset (50) kandidatov,
- usposabljanje imetnikov pooblastila Barco v dovoljenju za delo ATSEP pred uvedbo načrtovane spremembe funkcionalnega sistema za pet (5) kandidatov,
- usposabljanje za pridobitev pooblastila enote (LJLA) za rating nadzornega območnega kontrolorja zračnega prometa (ACS) za tri (3) kandidate; usposabljanje je zaradi epidemije COVID-19 začasno prekinjeno,

- usposabljanje imetnikov pooblastila QAM v dovoljenju za delo ATSEP pred uvedbo načrtovane spremembe funkcionalnega sistema za šest (6) kandidatov,
- praktično usposabljanje za vodjo izmene SUP na delovnem mestu v LKZP Cerklje za enega (1) kandidata,
- usposabljanje po prekinitvi izvajanja privilegijev pooblastila enote LJPZ z ratingoma ADI/TWR in APP, daljšem od šest (6) mesecev za enega (1) kandidata,
- osvežitveno usposabljanje na področju spretnosti ocenjevanja za šest (6) kandidatov,
- usposabljanje na delovnem mestu za tipski rating sistemov in opreme TNC ATCC, in sicer za štiri (4) kandidate,
- V letu 2020 so bila na Institute of Air Navigation Services (IANS) izvedena naslednja usposabljanja, bodisi v obliki usposabljanj v Luxemburgu, bodisi in precejšnja večina (zaradi epidemije COVID-19) na daljavo:
  - ASM-CAP-INTRO za enega (1) kandidata,
  - ATC-I-SAFNETS za dva (2) kandidata,
  - ATC-I-TCAS za enega (1) kandidata,
  - ATC-R-TCAS za enega (1) kandidata,
  - HUM-FAT-ATC za sto štiriindvajset (124) kandidatov,
  - HUM-FAT-MGT za enega (1) kandidata,
  - HUM-STRESS za sto devetindvajset (129) kandidatov,
  - HUM-SUP za enega (1) kandidata,
  - HUM-TRM-INTRO za enega (1) kandidata,
  - LEX-SES za dva (2) kandidata,
  - LEX-SES-E za dva (2) kandidata,
  - NMO-ATFCM-BASIC za enega (1) kandidata,
  - NMO-ATFCM-FE za dva (2) kandidata,
  - NMO-ATFCM-MSG-E za enega (2) kandidata,
  - NMO-ATFCM-MSG-TWR-E za enega (1) kandidata,
  - NMO-FMP-1 za dvanajst (12) kandidatov,
  - NMO-FMP-2-V za šest (6) kandidatov,
  - NMO-FPL-INTRO za enega (1) kandidata.

Spričo obvladovanja tveganj, povezanih z epidemijo korona virusa COVID-19, je Služba za usposabljanje operativnega osebja – Letalska šola z zunanjimi strokovnimi specialističnimi organizacijami za usposabljanje operativnega osebja za področje izvajalcev storitev upravljanja zračnega prometa (ATM) / izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa (ANS) oziroma navigacijskih služb zračnega prometa, torej z Inštitutom navigacijskih služb zračnega prometa (IANS), ki deluje v okviru organizacije Eurocontrol in Entry Point North, vzpostavila proces in postopke za izvajanje usposabljanj (preloženih iz leta 2020 na prihodnje obdobje) na daljavo z začetkom v začetku leta 2021 (januar).

V letu 2020 (poleti) se je z eno osebo sporazumno prekinilo delovno razmerje v Službi za usposabljanje operativnega osebja – Letalski šoli, kadrovski primanjkljaj je nadomeščen z notranjo prerazporeditvijo kadra Sektorja za certificiranje, vodenje projektov in usposablja osebja tako, da je organizacija za usposabljanje nemoteno izvajala vse svoje temeljne procese oziroma poslanstvo.

V posledici (nove) zahteve iz Izvedbene uredbe Komisije 2017/373/EU, ki izvajalcu storitev ATM/ANS nalagajo obveznost vzpostavitve kompleksnih procesov zagotavljanja usposobljenosti operativnega osebja, pooblaščenja operativnega osebja za izvajanje operativnih nalog in procesov zagotavljanja ohranjanja pooblaščenosti operativnega osebja in (ob koncu leta 2019) že realiziranem procesu pooblaščenja operativnega osebja za izvajanje operativnih nalog v okviru upravljanja zračnega prometa (SZP) in upravljanja aeronavtičnih podatkov (SLI in SZP), ter v okviru nalog tehničnega osebja za področje varnosti zračnega prometa (SLT), je v Službi za usposabljanje operativnega osebja – Letalski šoli v letu 2020 okrepljena funkcija spremljanja skladnosti procesov usposabljanja in ohranjanja usposobljenosti operativnega osebja. Gre za ključni ukrep ohranjanja certifikata (dovoljenja) organizacije za usposabljanje kontrolorjev zračnega prometa in hkrati ohranjanja certifikata (dovoljenja za) izvajalca storitev upravljanja zračnega prometa (ATM) / izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa (ANS). Epidemija COVID-19 je negativno vplivala tudi na tempo procesa realizacije tega ukrepa organizacije za usposabljanje. Kljub vsemu je bil razvit in implementiran nadomestni način pridobivanja kompetenc za izvajanje spremljanja skladnosti in je funkcija okrepljena s koncem 2020, z nadaljevanjem krepitve te funkcije v letu 2021.

### 3.6 PODROČJE ZA VARNOST V ZRAČNEM PROMETU

Upravljanje varnosti v zračnem prometu ter z njo neposredno povezana prioriteta umestitev varnosti med cilje družbe, je ključnega pomena za dejavnost vodenja in kontrole zračnega prometa in je rdeča nit v vseh poslovnih procesih. Sistem upravljanja varnosti v družbi izpolnjuje zahteve Izvedbene uredbe komisije 2017/373/EU v povezavi z uveljavitvijo programa enotnega evropskega neba in zahtev enakovrednih nacionalnih predpisov. Na tej podlagi je za področje upravljanja varnosti v zračnem prometu družba deklarirana kot certificirani izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa. Sistem upravljanja varnosti družbe dosega ciljno raven zrelosti za izvajalce storitev navigacijskih služb zračnega prometa, kar se preverja s stalnim nadzorom ključnih kazalnikov, ki ga izvaja Evropska agencija za varnost v letalstvu EASA.

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

Število izpolnjenih poročil o varnostnih dogodkih v družbi se je v obdobju od 2011 do 2019 ustalilo, kar kaže na uspešnost spodbujanja kulture poročanja. V letu 2020 pa se je glede na epidemijo COVID-19 opazno zmanjšalo absolutno število izpolnjenih poročil o dogodkih, kar je neposredna posledica občutnega zmanjšanja celotne količine zračnega prometa.

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

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

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

- zmanjšanje tveganja za letalsko nesrečo, incident ali varnostni dogodek, ki ga prinaša izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, na najnižjo razumno in v praksi uresničljivo raven;
- umestitev sprejemljive ravni varnosti na prvo mesto v primerjavi s komercialnimi, okoljskimi, socialnimi in drugimi družbenimi dejavniki pri izvajanju storitev navigacijskih služb zračnega prometa;
- osebno zavedanje pomena varnosti in odgovornosti vseh zaposlenih pri izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa;
- določitev odgovornosti za varnost na vseh ravneh vodenja za doseganje zadovoljive učinkovitosti storitev navigacijskih služb zračnega prometa z zavezanostjo in sodelovanjem vseh zaposlenih v podjetju;
- jasen in proaktiven pristop k sistematičnemu upravljanju varnosti pri izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa z namenom stalnega izboljševanja;
- uporabo načel kulture pravičnosti v procesih poročanja in preiskovanja varnostnih dogodkov ter z njimi povezanih korektivnih ukrepov.

Stalne aktivnosti področja za varnost so leta 2020 potekale v obliki sodelovanja z:

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

V poslovnem načrtu za leto 2020 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 v družbi od 2. 1. 2020 vse do konca leta brez neskladij izpolnjeval zahteve Izvedbene uredbe Komisije 2017/373/EU, enotnega evropskega neba in nacionalnih predpisov. Poleg tega je sistem upravljanja varnosti družbe na podlagi letnega merjenja in stalnega nadzora ključnih kazalnikov za varnost, ki ga izvaja agencija EASA, dosegel ciljno raven učinkovitosti upravljanja varnosti (EoSM) za izvajalce storitev navigacijskih služb zračnega prometa.

Uresničeni ukrepi v okviru operativnega cilja »Zagotavljanje varnosti – Safety Assurance« so bili izvedeni v obliki naslednjih osnovnih aktivnosti:

- učinkovito izvajanje formaliziranih procesov sistema upravljanja varnosti skladno z dokumentom »Operational Safety Management Manual« (SAF-OSMAN);
- revidiranje obstoječih dokumentov sistema upravljanja varnosti, skladno z novimi regulativnimi 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.

Uresničitev ukrepov v okviru operativnega cilja »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;
- Oddelek za varnost v zračnem prometu za določevanje tveganja posameznih varnostnih dogodkov uporablja zadnjo verzijo orodja RAT (Risk Analysis Tool) organizacije Eurocontrol, s katero je bil v letu 2017 podpisan sporazum o uporabi orodja in baze podatkov eTOKAI/RAT, z začetkom praktične uporabe v januarju 2018 ter uspešnim nadaljevanjem v celotnem obdobju do konca leta 2020.

**Tabela 6: Število izpolnjenih poročil po organizacijskih enotah družbe v letu 2020**

Organizacijska enota	Število poročil 2019
Sektor letalskih telekomunikacij – SLT	10
Sektor letalskih informacij – SLI	1
OKZP Ljubljana	44
LKZP Brnik	29
LKZP Maribor	39
LKZP Portorož	9
LKZP Cerklje ob Krki	6
<b>SKUPAJ</b>	<b>138</b>

Podatki v tabeli vsebujejo podatke iz obveznega in prostovoljnega poročanja.

Prikaz 6: Število izpolnjenih poročil leta 2019 in 2020 po organizacijskih enotah

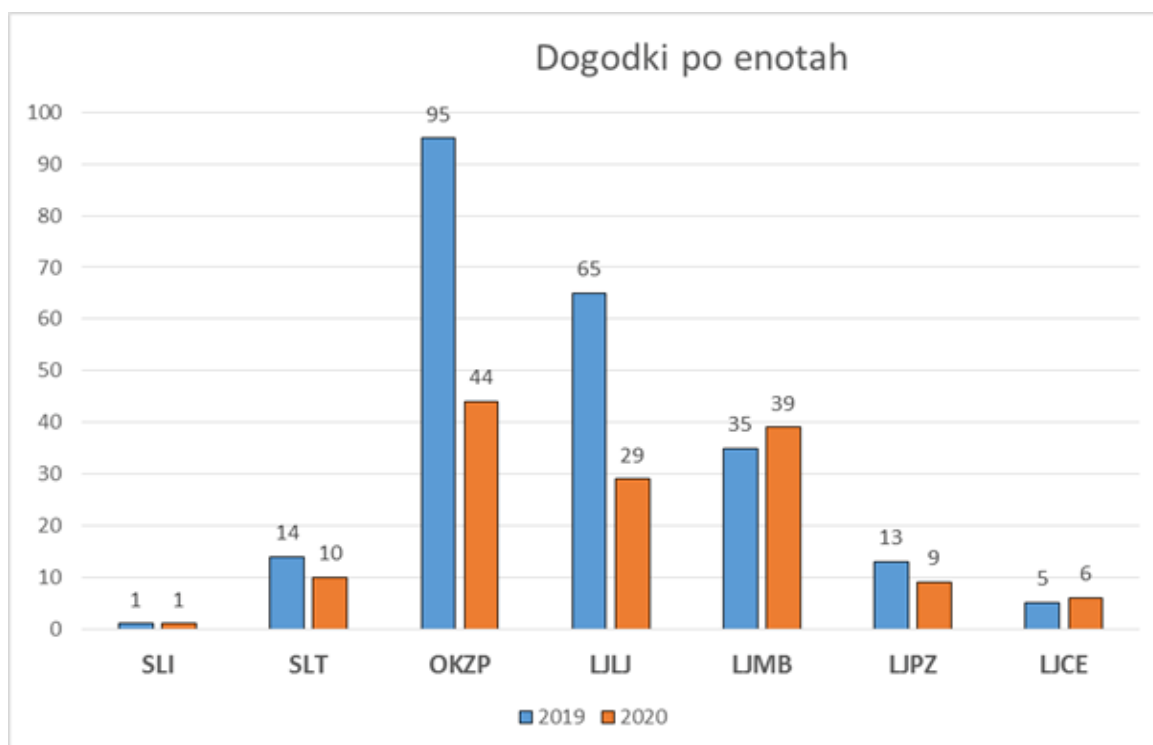


Tabela 7: Število poročil za posamezni trend 2020

Trendi KZPS	Število
AIUP: Kršitev zračnega prostora – 376A10b	19
ADAC: Odstopanje od navodil KZP – 376A9	9
RI: Nepooblaščen vstop na VPS – 376A7b	2
SMI: Kršitev minimalnega ločevanja – 376A2	0
FCOM: Degradacija COM funkcije – 376B3	0
FSUR: Degradacija SUR funkcije – 376B4	1
FNAV: Degradacija NAV funkcije -376B6	6
BS: Trk zrakoplova s pticami – 376A5b	18
LI: Laserska osvetlitev zrakoplova – 376C3d	2

Prikaz 7: Število poročil za posamezni trend 2020

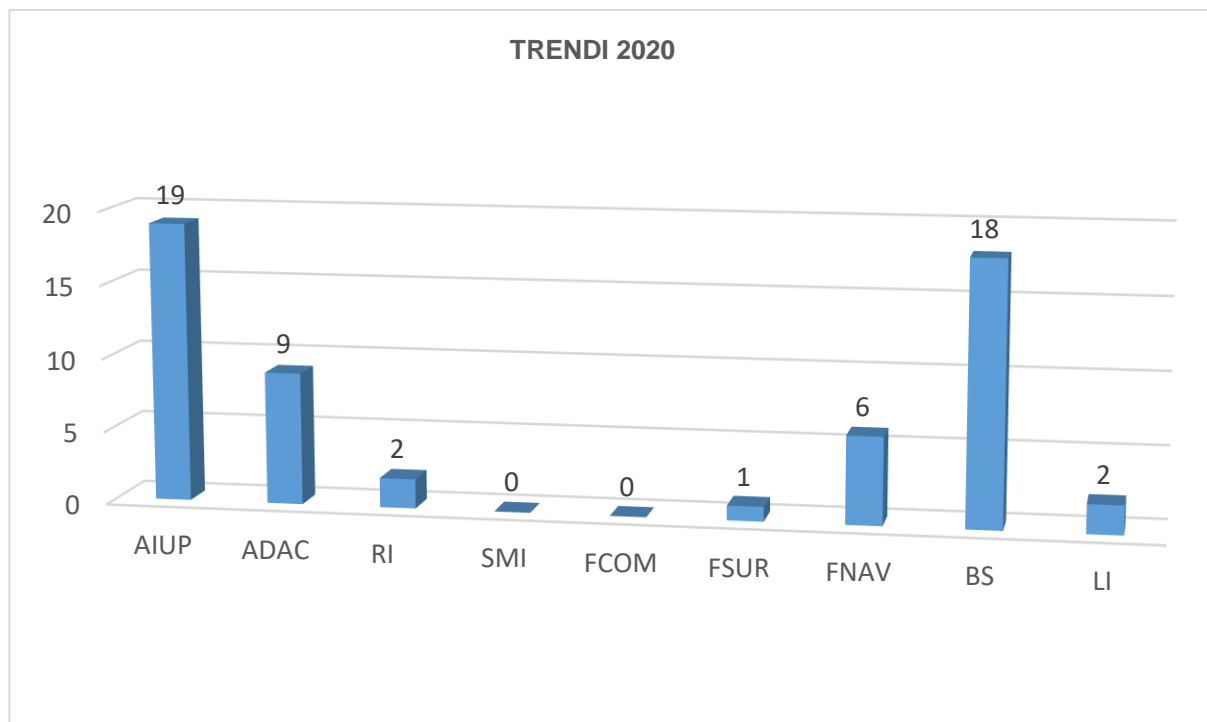
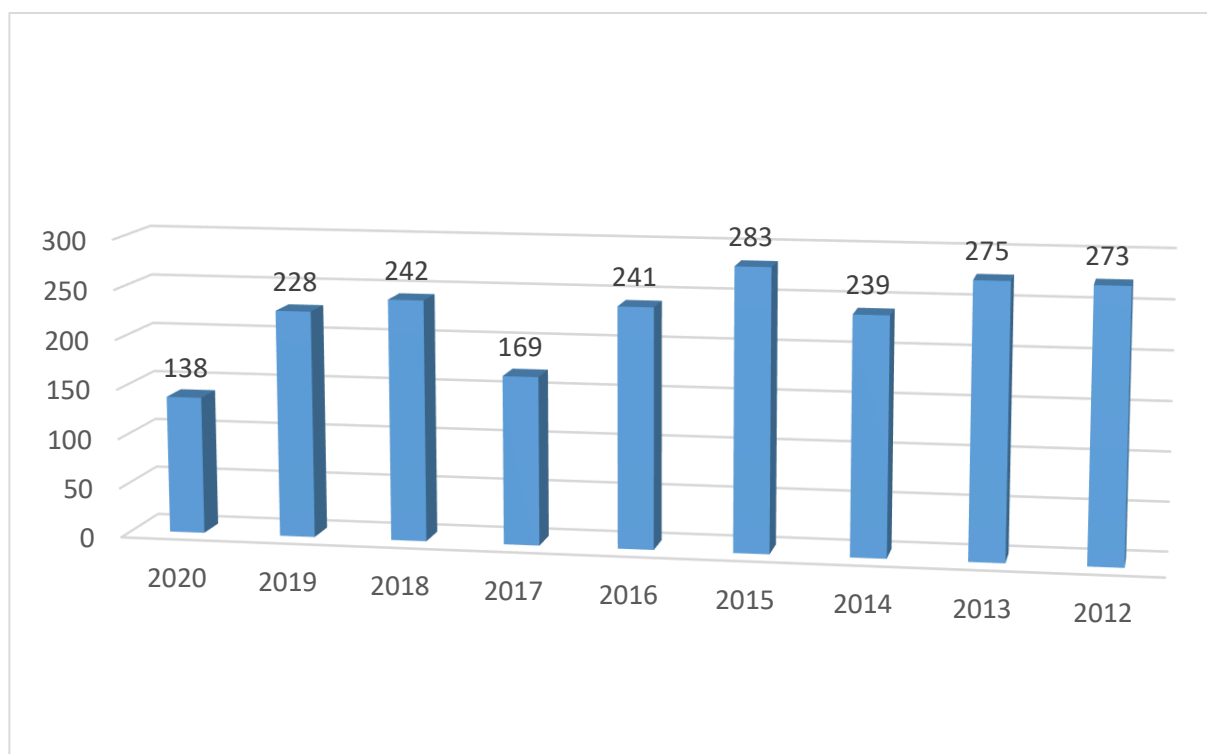


Tabela 8: Statistika poročil za obdobje 2012 – 2020

Organizacijska enota	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
SZP	127	213	210	148	194	246	179	225	229
SLT	10	14	27	18	37	30	51	39	37
SLI	1	1	5	3	10	7	9	11	7
OKZP Ljubljana	44	95	102	55	83	78	60	82	87
LKZP Brnik	29	65	53	40	39	73	55	70	53
LKZP Maribor	39	35	35	29	29	55	26	33	44
LKZP Portorož	9	13	12	19	28	32	27	28	19
LKZP Cerklje ob Krki	6	5	8	5	15	8	11	12	26
<b>SKUPAJ</b>	<b>138</b>	<b>228</b>	<b>242</b>	<b>169</b>	<b>241</b>	<b>283</b>	<b>239</b>	<b>275</b>	<b>273</b>



Prikaz 8: Poročila po letih



Uresničeni ukrepi v okviru operativnega cilja »Izboljševanje varnosti – Safety Promotion« so bili izvedeni v obliki naslednjih osnovnih aktivnosti:

- Sodelovanje pri izvajanju aktivnosti v projektu FAB CE na področju upravljanja varnosti v okviru skupine SAF SubC.
- Sodelovanje v delovnih skupinah organizacije Eurocontrol:
  - SAFOPS: Safety of Operations,
  - ST: Safety Team,
  - SMTUG: Safety Tools Users Group.
- Spremljanje in izvajanje varnostnih pobud ATM na evropski ravni:
  - Call Sign Similarity,
  - Prevention of Airspace Infringement,
  - Prevention of Runway Incursion,
  - Prevention of Level Bust,
  - Prevention of Runway Excursion,
  - Top5 ATM Safety Operation Priorities,
  - Sodelovanje v programu ES2 organizacije Eurocontrol.
- Sodelovanje v delovnih telesih mednarodne organizacije CANSO:
  - CESAFA,
  - CESAFA-AB,
  - CANSO/ICAO RASG.

Uresničeni ukrepi v okviru operativnega cilja »Izboljševanje varnosti – Safety Promotion« so bili zaradi COVID-19 okoliščin v največji meri izvedeni z uporabo elektronskih komunikacij.

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

Družba je v letu 2020 izkazovala izpolnjevanje zahtev za izvajalca storitev upravljanja zračnega prometa (ATM) / izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa (ANS) oziroma navigacijskih služb zračnega prometa, kot je to določeno z evropskim pravnim okvirom enotnega evropskega neba in posebej z Izvedbeno uredbo Komisije 2017/373/EU, ki določa te skupne evropske zahteve za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, ter z drugimi enakovrednimi in podrejenimi mednarodnimi in nacionalnimi zavezujočimi akti. Za vse nepopolnosti,

ugotovljene med stalnimi in inšpekcijskimi nadzori nacionalnega nadzornega organa, vključujoč ugotovitve nadzora nacionalnega nadzornega organa s strani evropske organizacije za varnost v letalstvu - EASA, so bile izdelane analize vzroka pojavnosti nepopolnosti ali neskladij ter na podlagi le-teh izpeljani in realizirani vsi popravni ukrepi. 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 družba okrepi notranji proces izvajanja spremljanja skladnosti s temi zahtevami. Zato je Sektor za certificiranje, vodenje projektov in usposabljanje osebja v letu 2020 načrtoval ustrezne organizacijske aktivnosti in intenzivno usposabljanje sodelavcev, ki so neobhodni za intenziviranje izvajanja procesa notranjega spremljanja skladnosti. Epidemija korona virusa COVID-19 je praktično popolnoma onemogočila izvajanje načrtovanega usposabljanja v okviru Inštituta navigacijskih služb zračnega prometa IANS v okviru Eurocontrola v Luxembourg, zato je sektor pristopil k alternativnemu načinu usposabljanja za potrebe spremljanja skladnosti. Slednje je že v zadnji tretjini leta 2020 omogočilo omejeno intenziviranje notranjega procesa spremljanja skladnosti, ki se bo s tako metodo lahko načrtovano okrepljen tudi še v letu 2021. Družba je v procesih presoje izkazala skladnost s skupnimi zahtevami tako, da so ji bili ob koncu leta 2020 obstoječi certifikati izvajalca storitev za izvajanje privilegijev za upravljavce pretoka zračnega prometa in za upravljavce zračnega prostora, št. 37290-3/2019/7 z dne 20. 12. 2019 in dovoljenje izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa za izvajanje služb zračnega prometa (ATS), komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb (CNS) in letalskih informacijskih služb (AIS), št. 37290-2/2017/16 z dne 30. 11. 2017 zamenjani z novim certifikatom št. 37290-2/2020/1 – druga izdaja z dne 23. 12. 2020 v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije 2017/373/EU, in sicer v certifikat izvajalca storitev upravljanja zračnega prometa (ATM) / izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa (ANS) za izvajanje storitev služb zračnega prometa (ATS), upravljanja pretoka zračnega prometa (ATFM), upravljanja zračnega prostora (ASM), komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb (CNS) ter letalskih informacijskih služb (AIS).

V letu 2020 se je odvijala koordinacija z nacionalnim nadzornim organom v zvezi z vzpostavitvijo novega operativnega okolja na vojaškem letališču Cerklje ob Krki, ki družbi narekuje systemske prilagoditve. Gre za posodobitve na področjih organizacije zračnega prostora za potrebe delovanja tega letališča, letalskih instrumentnih procedur za potrebe tega letališča, izvajanja služb zračnega prometa v okviru letališke kontrole zračnega prometa na tem letališču, usposabljanje kontrolorjev zračnega prometa za potrebe novega operativnega okolja tega letališča, upravljanje in objavljanje informacij, pomembnih za uporabnike tega letališča v posodobljenem operativnem okolju ter spremljajoče procesne in postopkovne prilagoditve, ki jih narekuje vzpostavitev tega novega operativnega okolja na tem letališču.

### 3.8 PODROČJE ZA KAKOVOST

Na področju sistema vodenja kakovosti po ISO 9001 se je dinamika aktivnosti zaradi pandemije COVID-19 nekoliko spremenila. Tako je bila zunanja presoja ISO 9001, po dogovoru z Akreditacijsko hišo Bureau Veritas Certification, iz meseca januarja premaknjena na mesec marec 2021. Veljavnost certifikata ostaja do 18. 1. 2022. Del notranjih presoj po ISO 9001 je bil v družbi izveden v mesecu oktobru 2020, medtem ko bo drugi del notranjih presoj izvajen v februarju in marcu 2021.

V preteklem letu smo pričeli z aktivnostmi, povezanimi z obvladovanjem sistema vodenja dokumentacije. Izkazalo se je namreč, da je količina internih aktov v podjetju ogromna in da je potrebna prenova sistema obvladovanja dokumentacije. V ta namen je bila ustanovljena strokovna delovna skupina kompetentnih članov, ki vodi ta projekt. Projekt se bo nadaljeval tudi v letu 2021.

V letu 2020 se je pričel popis aktivnosti na procesu razvoja operativne programske in strojne opreme ter operativnega delovnega okolja, ki se izvaja v novoustanovljenem oddelku v okviru Kabineta direktorja. Popis omenjenega procesa poteka z zunanjo strokovno podporo in se bo nadaljeval v letu 2021.

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

### 3.9 PODROČJE VAROVANJA

Največji obseg dela v letu 2020 je na področju varovanja zajemala koordinacija ukrepov za zagotavljanje neprekinjenega delovanja družbe v pogojih epidemije in zagotavljanja ukrepov za preprečevanje širjenja bolezni SARS-COV-2 oziroma COVID-19. Še posebej v prvi polovici leta oziroma v prvem valu epidemije je bilo v vseh službah in oddelkih družbe vloženi veliko naporov v prilagoditve delovanja in delovnih procesov na spremenjene razmere. Poseben izziv je v prvem valu epidemije predstavljalo zagotavljanje

zaščitne opreme. Izvajala se je redna koordinacija s kriznim štabom Republike Slovenije, Štabom Civilne zaščite in resornim Ministrstvom za infrastrukturo.

Ne glede na zgoraj navedeno so bili na področju varovanja realizirani cilji s področja varovanja civilnega letalstva, zaščite kritične infrastrukture, požarne varnosti, obrambnega načrtovanja, varovanja tajnih podatkov in sodelovanja na področju informacijske varnosti.

Na področju varovanja civilnega letalstva je družba, skladno z Letnim načrtom nadzora kakovosti sistema varovanja za leto 2020 in Nacionalnim programom varovanja letalstva v Republiki Sloveniji, v letu 2020 opravila 14 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 2020 je bil izveden nadzor kakovosti varovanja civilnega letalstva s strani Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije, ki ni ugotovil bistvenih pomanjkljivosti.

Skladno s 24. členom Zakona o kritični infrastrukturi (Uradni list RS, št. 75/17) (v nadaljevanju: Zakon o kritični infrastrukturi) je družba pripravila letno poročilo upravljalca kritične infrastrukture o zagotavljanju neprekinjenega delovanja kritične infrastrukture za leto 2019 in ga posredovala nosilcu sektorja, Ministrstvu za infrastrukturo. Družba je prav tako, skladno z 12. členom Zakona o kritični infrastrukturi, izdelala Oceno tveganj za delovanje kritične infrastrukture. Ocena je pripravljena skladno z Navodilom za ocenjevanje tveganj za delovanje kritične infrastrukture (Uradni list RS, št. 7/19) in pridobljenimi strokovnimi usmeritvami nosilca sektorja. Družba je za izdelano oceno, skladno s tretjo točko 11. člena omenjenega zakona, pridobila soglasje nosilca sektorja kritične infrastrukture. V novembru 2020 je bil opravljen inšpekcijski nadzor za področje zaščite kritične infrastrukture s strani Inšpektorata Republike Slovenije za obrambo, ki ni ugotovil pomanjkljivosti.

Na področju obrambnega načrtovanja so bile redno posodobljene evidence razporejenih zaposlenih na delovno dolžnost. Dopolnjen oziroma popravljen je bil seznam potrebnih materialnih sredstev, skladno z Zakonom o materialni dolžnosti (Uradni list RS, št. 87/01), in posredovan pristojni upravi za obrambo. S strani Ministrstva za obrambo je bila družba seznanjena o nadaljnjem delu in pričakovanih za gospodarske družbe na obrambnem področju.

Družba je dopolnila interni Pravilnik o obdelavi in varovanju tajnih podatkov in pridobila pozitivno mnenje Urada za varovanja tajnih podatkov (v nadaljevanju: UVTP) o ustreznosti pravilnika. V letu 2020 so bili vsi zaposleni napoteni na osnovno usposabljanje za dostop do tajnih podatkov. Del usposabljanja je bil realiziran v obliki predavanj, del pa, zaradi nastopa epidemije, prek spletne učilnice UVTP oziroma Ministrstva za obrambo. Na področju varovanja tajnih podatkov, je bil prav tako opravljen notranji nadzor nad izvajanjem Zakona o tajnih podatkih (Uradni list RS, št. 50/06 – uradno prečiščeno besedilo, 9/10, 60/11 in 8/20) in predpisov izdanih na njegovi podlagi, ki ni ugotovil bistvenih pomanjkljivosti.

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

Na področju požarne varnosti sta bili realizirani načrtovani investiciji na lokaciji letališkega kontrolnega stolpa Maribor. Posodobljen je bil sistem javljanja požara ter prenovljena varnostna razsvetljava. Izvedeni so bili redni pregledi sistemov aktivne požarne zaščite in drugih sredstev. Prav tako je bilo opravljeno obnovitveno usposabljanje zaposlenih za varstvo pred požarom in dodatno usposabljanje za gašenje začetnih požarov ter izvajanje evakuacije.

### 3.10 PODROČJE INFORMATIKE

Poleg varnostnih prioritet je stalna strateška usmeritev Oddelka za informatiko izboljšati poslovanje in zaposlene opremiti z rešitvami, ki na eni strani zagotavljajo skladnost z zakonskimi zahtevami, na drugi strani pa prispevajo k produktivnosti. Kot elektronsko podporo poslovanju v družbi stalno uvajamo nove elektronske procesne tokove in rešitve, hkrati pa skušamo zagotavljati čim višjo stopnjo odpornosti na dogodke in izpade informacijskih sredstev ter gradnikov, od katerih so le-ta odvisna. Osrednja tema leta

2020 je bila vsekakor zaznamovana z nenadnim 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 2020 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 dve ključni sejni sobi z multimedijско opremo, ter zagotovili ključna IT sredstva v načinu neprekinjenega delovanja. Informacijska tehnologija je na večino pisarniškega dela vsekakor odgovorila z ustreznimi platformami, tam kjer smo zaznali, da bi bilo procese mogoče optimizirati pa smo poiskali nove rešitve, kot npr. naročilo razvoja sistema za digitalno podpisovanje.

Glede na odgovorno upravljanje življenjskih ciklov opreme in doseženo stopnjo dotrajanosti nekaterih informacijskih sredstev je družba izvajala konsolidacijo opreme skladno s tehnološkim razvojem in novitetami, ter posledično izvajala menjave zajetne količine dotrajane strojne opreme, ki je bila v svojem življenjskem ciklu učinkovito izrabljena. Učinki teh menjav so trojni. Prvič: odgovarjajo na izzive vse večjih potreb po povezovanju znotraj regije in FAB CE; drugič: zagotavljajo dodatne sisteme varovanja pred kibernetскими napadi; tretjič: predstavljajo konsolidacijo več kosov opreme v eno, s tem pa optimizacijo stroškov vzdrževanja in upravljanja teh sredstev. Konsolidacijo in menjavo dotrajanih sredstev bo družba nadaljevala tudi v letu 2021.

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

### 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. 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 2020 nadaljevala z vzpostavljanjem centra za kibernetško varnost. Po organizacijski vzpostavitvi Oddelka za kibernetško varnost, konec leta 2019, smo v letu 2020, ne glede na omejitve, povezane z epidemijo COVID-19, vpeljali določene nove tehnične rešitve. Ob tem je, tudi v sodelovanju z zunanjimi pogodbenimi partnerji, tekla proces optimizacije različnih orodij za zaznavo kibernetских incidentov. Postopoma smo pričeli z opremljanjem namenskega 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 kibernetские odpornosti na incidente. Na določenih področjih družbe je v kontekstu neprekinjenega delovanja to že zagotovljeno, drugod pa je v izvajanju. Družba je s stališča kibernetские varnosti uspešno zaznala in mitigirala nekaj

manjših incidentov in skladno z zakonodajo o tem obvestila pristojne organe, do večjih incidentov v letu 2020 ni prišlo.

Na pobudo Uprave Republike Slovenije za informacijsko varnost (URSIV) je družba sodelovala na Natovi vaji »Cyber Coalition 2020 (CC20)«, kot vadbenec v sklopu nacionalnega scenarija, zaradi svoje vloge kot izvajalec bistvenih storitev (IBS). Oddelek za kibernetsko 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 kibernetske incidente (NOKI) ter sodelovala in preverjala postopke sodelovanja z drugimi deležniki na področju zagotavljanja kibernetske varnosti. Kot izvajalec bistvenih storitev, incidente družba prijavlja nacionalnemu odzivnemu centru za kibernetsko varnost SI-CERT-u. V sklopu vaje smo se seznanili tudi z nacionalno platformo za izmenjavo informacij o škodljivi kodi (MISP), kot možni oziroma bodoči platformi za izmenjavo relevantnih informacij, povezanih s kibernetskimi 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 2020 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 2020 so se v okviru FAB CE izvajali naslednji projekti oziroma aktivnosti:

- rekonfiguracija zračnega prostora s poudarkom na čezmejni sektorizaciji, z glavnim ciljem povečati zmogljivost zračnega prostora;
- izvajanje programa operativne odličnosti;
- skupno načrtovanje CNS infrastrukture v FAB CE;
- dokončanje projekta »Optimizacija navigacijske infrastrukture«;
- načrtovanje koordinirane izvedbe nadzorne infrastrukture z ADS-B tehnologijo;
- priprava programa za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa v izrednih razmerah ob zaprtju dela zračnega prostora v FAB CE;
- skupno načrtovanje vzdrževanja radarske infrastrukture;
- redna letna izdaja načrta zračnega prostora FAB CE;
- usklajena implementacija nadzora radarskih frekvenc v regiji;
- skupna nabava rezervnih delov v skladu s Some – in SLA-jem.

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

V letu 2021 se bo nadaljevala večina zgoraj naštetih aktivnosti, še posebej pa se bodo, kolikor bo to zaradi pandemije COVID-19 mogoče, intenzivirale aktivnosti, ki so skladne z AAS (European Airspace Architecture Study). Glavni cilji so zajeti v novi izdaji FAB CE strategije, najpomembnejši strateški projekti pa bodo usmerjeni v optimizacijo zračnega prostora (z bolj intenzivnim čezmejnim sodelovanjem) ter v optimizacijo regijske infrastrukture.

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



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

Proti Republiki Sloveniji in drugim članicam FAB CE še vedno poteka pilotni postopek št. 4578/2013/MOVE, ki ga je v letu 2013 začela Evropska komisija ob mnenju, da države članice FAB CE niso optimizirale navigacijskih služb zračnega prometa oziroma da te niso učinkovite, kot to zahtevajo predpisi EU o enotnem evropskem nebu. Družba je v letu 2020 sodelovala pri pripravi poročila o napredku in rezultatih FAB CE v skladu s predpisi o enotnem evropskem nebu. Evropska komisija je delo FAB CE ocenila kot pozitivno. Glede na to, je Evropska komisija junija 2020 pripravila celovito prenovno evropske zakonodaje o enotnem evropskem nebu (SES2+), po kateri FAB-i niso več obvezni, bo verjetno po sprejetju prenovljene zakonodaje o enotnem evropskem nebu Evropska komisija predmetni postopek ustavila, saj zanj ne bo več ustrezne pravne podlage.

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

### 3.12.2 Drugo sodelovanje

Junija 2020 je Evropska komisija predstavila spremenjeni predlog Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o izvajanju enotnega evropskega neba (prenovitev) (t.i. SES2+). Družba je s predstavniki države redno in aktivno sodelovala pri pripravi uradnih stališč Republike Slovenije na predlog predmetne uredbe, prav tako pa je sodelovala na sestankih z drugimi FAB-i (Inter – FAB sestankih, na katerih sodelujejo predstavniki vseh funkcionalnih blokov zračnega prostora), kjer so se usklajevala stališča držav članic k predlogu besedila na vsak posamezni člen. Predstavniki družbe bodo tudi v letu 2021, še posebej v času predsedovanja Republike Slovenije Svetu EU, aktivno sodelovali pri pripravi stališč na predlog SES2+, tako na nacionalni ravni, kot tudi v okviru koordinacije Inter – FAB sestankov, saj predlog korenito posega v posamezne ureditve v Republiki Sloveniji, ki bi, v kolikor bi bile sprejete v prvotno predlagani obliki, povzročile velike spremembe v slovenskem civilnem letalstvu, čemur Republika Slovenija nasprotuje.

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

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

### 3.13 PRILAGODLJIVA UPORABA ZRAČNEGA PROSTORA – FUA

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



Odbor za upravljanje zračnega prostora Republike Slovenije je opravil redni letni posvet z uporabniki in nadaljuje delo pri strateških ciljih, oblikovana pa sta politika zračnega prostora ter proces spremembe zračnega prostora. Odbor aktivno sodeluje s Celico za upravljanje zračnega prostora Republike Slovenije (v nadaljevanju: AMC – Airspace Management Cell) in sproti usklajuje vse aktivnosti.

Celica za upravljanje zračnega prostora Republike Slovenije je v letu 2020 uspešno sodelovala pri pripravi vojaških vaj »Adriatic Strike 2020« in »Ramstein Guard 2020«, ki pa sta zaradi pandemije COVID-19 odpadli. Sodelovala je tudi pri pripravi in izvedbi rednih vojaških nalog Slovenske vojske, imenovanih »Airweek«, katere Slovenska vojska izvaja v okviru rednega usposabljanja skupaj s pripadniki zveze NATO iz vojaške baze Aviano v Italiji.

Celica za upravljanje zračnega prostora Republike Slovenije je sodelovala z Ministrstvom za infrastrukturo, Slovensko vojsko in Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije pri iskanju rešitev in morebitni spremembi trenutne zakonodaje glede letenja brezpilotnih letalnikov (UAV). Zavezniške sile zveze NATO želijo z brezpilotnim letalnikom Global Hawk (GH), pridobiti dovoljenje za prelete FIR-a Ljubljana. Trenutna zakonodaja jim žal tega ne dovoljuje, a se vseeno iščejo možne rešitve. Zaradi pandemije COVID-19 je AMC v letu 2020 večino sodelovanja izvedla le dopisno, fizična srečanja z vojaškimi člani AMC so bila izvedena le izjemoma.

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. Zlasti v povezavi s slednjim v letu 2020 izstopajo posvetovanja z uporabniki zračnega prostora, povezana z uvedbo novega, večjega volumna zračnega prostora brez zračnih poti z že omenjenim projektom SECSI FRA.

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

Skozi vse leto so se nadaljevale aktivnosti, povezane s pripravami na predvideno posodobitev zračnega prostora pod nivojem leta 245 (FL245). Glavni poudarek je bil namenjen oblikovanju osnutka dokumenta za umeščanje instrumentnih procedur v zračni prostor, ki poleg splošno veljavnih pravil (ICAO, EU, Eurocontrol itd.) upošteva tudi posebnosti 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.

Podobno kot v primeru izdelave procedur za letališče Cerklje ob Krki so bili izvedeni posveti za dokončno oblikovanje državnega načrta za implementacijo PBN procedur v Republiki Sloveniji ter posledično tudi posvetovanje z uporabniki glede predloga PBN procedur za letališče Portorož (LJPZ).

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 je skladno z Izvedbeno uredbo Komisije 317/2019/EU sodelovala z Ministrstvom za infrastrukturo in Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije v procesu letnih posvetovanj z uporabniki storitev glede stroškovnih baz in cen storitev za leto 2021, ki so zaradi pandemije COVID-19 potekala v

pisni obliki. Družba oziroma njeni predstavniki pa so sodelovali tudi v postopku formalnega posvetovanja z uporabniki storitev oziroma interesnimi skupinami v zvezi z nacionalnimi stroškovnimi bazami in cenami storitev na rednem junijskem in novembrskem zasedanju Razširjenega odbora za pristojbine na zračnih poteh (Enlarged Committee for Route Charges) v okviru organizacije Eurocontrol in Evropske komisije, ki je zaradi epidemioloških razmer zasedal v obliki video konference.

V letu 2020 je družba, kljub omejitvam epidemije, izvajala intenzivno koordinacijo s Slovensko vojsko, kot enim od uporabnikov njenih storitev, in sicer za potrebe širjenja časovnega in vsebinskega obsega storitev služb zračnega prometa v okviru letališke in prihodnje priletne kontrole zračnega prometa na letališču Cerklje ob Krki prav za potrebe letalskih operacij obrambnih sil.

### 3.15 JAVNA NAROČILA

Družba je oseba javnega prava, ki je ustanovljena za opravljanje dejavnosti v splošnem interesu in nima industrijskega ali poslovnega značaja, ter opravlja dejavnost in zagotavlja infrastrukturo za prevoznike po zraku. Družba je zavezanica za javna naročila, in sicer na podlagi Zakona o javnem naročanju (Uradni list RS, št. 91/15 in 14/18) (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 zakonodajo s področja javnega naročanja na splošnem področju.

Vpliv razmer zaradi pojava pandemije koronavirusne bolezni COVID-19, ki jo povzroča virus SARS-CoV-2, se je v letu 2020 odrazil tudi na postopkih javnega naročanja družbe. Zakon o interventnih ukrepih za zajezitev epidemije COVID-19 in omilitve njenih posledic za državljane in gospodarstvo (Uradni list RS, št. 49/20, 61/20, 152/20-ZZUOOP, 175/20-ZIUOPDVE in 15/21-ZDUOP) (v nadaljevanju: ZIUZEOP) in Zakon o začasnih ukrepih za omilitve in odpravo posledic COVID-19 (Uradni list RS, št. 152/20 in 175/20-ZIUOPDVE) (v nadaljevanju: ZZUOOP) sta posegla tudi v določbe ZJN-3. V zvezi z omenjenim je z vidika družbe pomembno:

- začasno zvišanje mejne vrednosti za uporabo zakona na splošnem področju (90. člen ZIUZEOP in 5. člen ZZUOOP),
- podaljšanje rokov za izvedbo pogodbe za obdobje trajanja epidemije (91. člen ZIUZEOP),
- zvišanje mejne vrednosti za uporabo postopka naročila male vrednosti po 38. členu Zakona o interventnih ukrepih za omilitve in odpravo posledic epidemije COVID-19 (Uradni list RS, št. 80/20, 152/20-ZZUOOP, 175/20-ZIUOPDVE, 203/20-ZIUPOP DVE in 15/21-ZDUOP) (v nadaljevanju: ZIUOOPE),
- uvedba popravnega mehanizma v primeru obstoja razloga za izključitev iz postopka oddaje javnega naročila (38. člen ZIUOOPE) in
- prekinitve teka pogodbenih rokov in neuporaba določb o pogodbenih kaznih v času epidemije po 116. členu Zakona o interventnih ukrepih za pomoč pri omilitvi posledic drugega vala epidemije COVID-19 (Uradni list RS, št. 203/20 in 15/21-ZDUOP) (v nadaljevanju: ZIUOPDVE).

Leta 2020 je bilo izvedenih 244 postopkov oddaje javnih naročil; od tega sta bila dva postopka zaključena brez oddaje, uspešno zaključenih postopkov oddaje javnih naročil pa je bilo 242, v skupni vrednosti 7.061.173,39 EUR brez DDV.

Od vseh izvedenih postopkov javnih naročil je bilo:

- 99 postopkov v skupni vrednosti 1.333.237,00 EUR brez DDV izvedenih skladno z Zakonom o javnem naročanju na splošnem področju, medtem ko sta bila dva neoddana (skupaj 101 postopek);
- 143 postopkov v skupni vrednosti 5.727.936,39 EUR brez DDV izvedenih skladno z Zakonom o javnem naročanju na infrastrukturnem področju.

Preglednici oziroma tabeli v nadaljevanju sta pripravljena 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 2020. Preglednica (Tabela 9) vključuje tri postopke v skupni vrednosti 341.469,23 EUR brez DDV oziroma sklenjene pogodbe za predmet naročila, ki se skladno z ZJN-3 šteje za izjemo oziroma za katerega se ZJN-3 ne uporablja (27. člen ZJN-3).

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

Izvedeni postopki oddaje javnih naročil, vključno z evidenčnimi naročili v letu 2020				
Vrsta	Št. postopkov	Št. neodanih	Št. oddanih	Vrednost v EUR
Blago	47	1	46	302.512,00
Gradnje	0	0	0	0,00
Storitev	54	1	53	1.030.725,00
	<b>101</b>	<b>2</b>	<b>99</b>	<b>1.333.237,00</b>

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

Izvedeni postopki oddaje javnih naročil, vključno z evidenčnimi naročili v letu 2020				
Vrsta	Št. postopkov	Št. neodanih	Št. oddanih	Vrednost v EUR
Blago	49	0	49	2.447.923,65
Gradnje	2	0	2	43.000,00
Storitev	92	0	92	3.237.012,74
	<b>143</b>	<b>0</b>	<b>143</b>	<b>5.727.936,39</b>

## 4 PODATKI O ZRAČNEM PROMETU ZA LETO 2020

### 4.1 UVOD

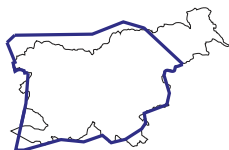
Družba izvaja storitve navigacijskih služb zračnega prometa v slovenskem zračnem prostoru (FIR Ljubljana) v imenu Republike Slovenije, in sicer skladno z Zakonom o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa. Področje odgovornosti, na katerem družba izvaja storitve navigacijskih služb zračnega 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 9: 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 10: Sektor Dolsko**



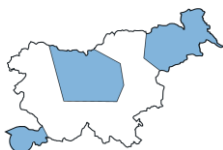
V fazi preleta je za izvajanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa v sektorju Dolsko, ki vključuje tudi del avstrijskega, italijanskega in hrvaškega zračnega prostora, zadolžena Območna kontrola zračnega prometa Ljubljana, medtem ko je za izvajanje storitev v sektorju Mura zadolžena Območna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

**Prikaz 11: 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 12: 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:

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

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

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

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«).

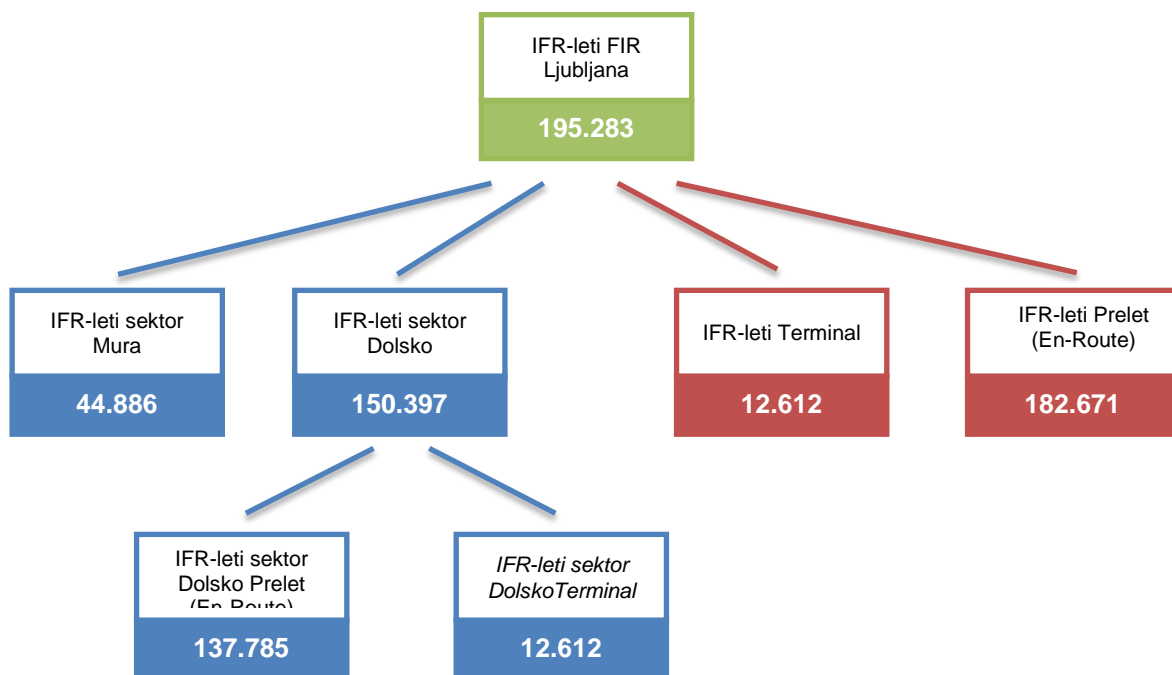
## 4.2 ANALIZA ZRAČNEGA PROMETA

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 2020 je bilo v zračnem prostoru Republike Slovenije opravljenih skupaj 209.726 letov, od tega je bilo 14.443 VFR-letov (pravila vizualnega letenja) in 195.283 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 boljšo ponazoritev se uporablja spodnji diagram, ki prikazuje dve različni razdelitvi IFR-letov.

**Prikaz 13: Razdelitev IFR-letov glede na fazo leta in glede na zračni prostor**

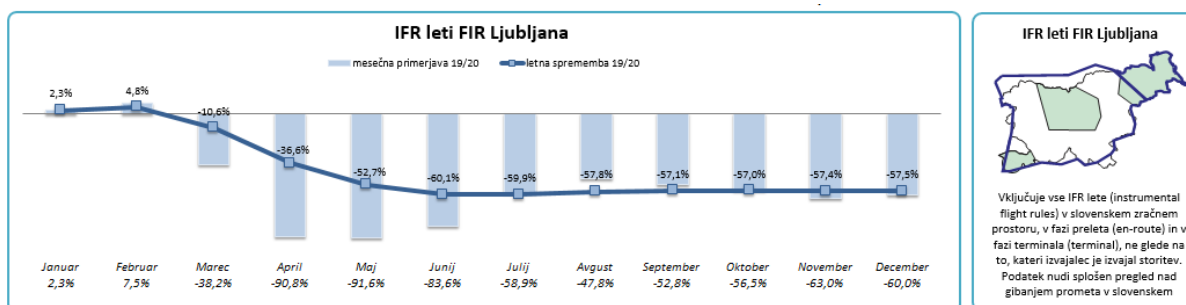


Na obseg zračnega prometa v letu 2020 je izjemno negativno vplivala pandemija COVID-19, ki je zaradi prizadevanj držav za omejitve širjenja bolezni COVID-19 in s tem sprejetimi omejitvenimi ukrepi vplivala na možnosti potovanja in s tem na padec povpraševanja po letalskih prevozih, kar se odraža na podatkih o zračnem prometu v slovenskem zračnem prostoru tako po številu letov, kot po številu enot storitve.

### FIR Ljubljana

V letu 2020 je bilo v primerjavi z letom 2019 v Republiki Sloveniji za 57,5 % manj IFR-letov, na ravni EU-28 pa je število IFR-letov padlo za 56,4 %.

**Prikaz 14: IFR-leti v FIR Ljubljana**



Vir: Eurocontrol (STATFOR), družba 2021

V tabeli 11 je predstavljeno gibanje števila vseh IFR-letov na območju Republike Slovenije v obdobju 2012 – 2020. 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.



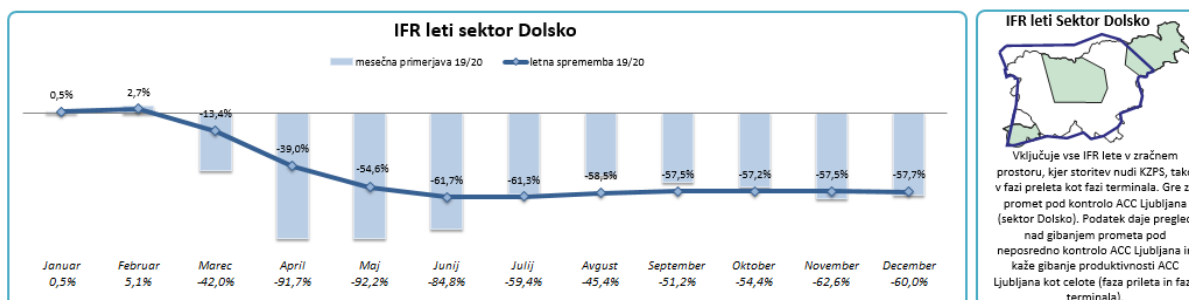
Tabela 11: Število IFR-letov v Republiki Sloveniji v obdobju 2010 – 2020

Leto	Število IFR-letov v RS	Stopnja rasti IFR-letov v RS (v odstotkih)	Stopnja rasti IFR-letov v EU-28 (v odstotkih)
2010	328.186	+4,8 %	+0,2 %
2011	352.789	+7,5 %	+2,6 %
2012	345.683	-2,0 %	-3,0 %
2013	329.004	-4,8 %	-1,7 %
2014	347.987	+5,8 %	+1,9 %
2015	347.122	-0,2 %	+1,6 %
2016	353.063	+1,7 %	+3,1 %
2017	385.897	+9,3 %	+3,8 %
2018	423.154	+9,7 %	+3,9 %
2019	459.597	+8,6 %	+1,2 %
2020	195.283	-57,5%	-56,4%

### Sektor Dolsko

V sektorju Dolsko, v katerem storitev izvaja družba prek Območne kontrole zračnega prometa Ljubljana (ACC Ljubljana), je leta 2020 v primerjavi z letom 2019 število vseh IFR-letov (faza preleta in terminala) padlo za -57,5 %.

Prikaz 15: IFR-leti v sektorju Dolsko



Vir: Eurocontrol (STATFOR), družba 2021

V tabeli 12 je predstavljeno gibanje števila vseh IFR-letov v sektorju Dolsko v obdobju 2010 – 2020.

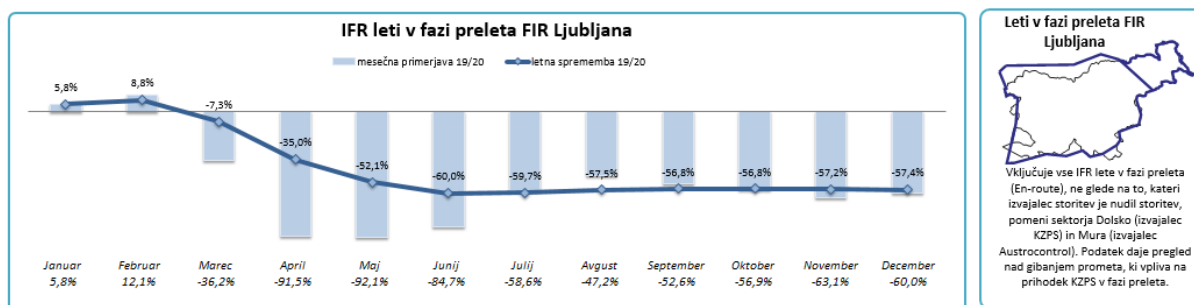
Tabela 12: Število vseh IFR-letov v sektorju Dolsko v obdobju 2010 – 2020

Leto	Število IFR-letov v sektorju Dolsko	Stopnja rasti (v odstotkih)
2010	242.939	+7,0 %
2011	267.502	+10,1 %
2012	268.037	+0,2 %
2013	256.917	-4,1 %
2014	271.474	+5,7 %
2015	264.800	-2,5 %
2016	272.687	+3,0 %
2017	304.490	+11,7 %
2018	331.292	+8,8 %
2019	355.234	+7,2 %
2020	150.397	-57,6%

## 4.2.1 Promet v fazi preleta

V fazi preleta se je število IFR-letov v letu 2020 v primerjavi z letom 2019 zmanjšalo za 57,4 %.

Prikaz 16: IFR-leti v fazi preleta v FIR Ljubljana



Vir: Eurocontrol (STATFOR), družba 2021

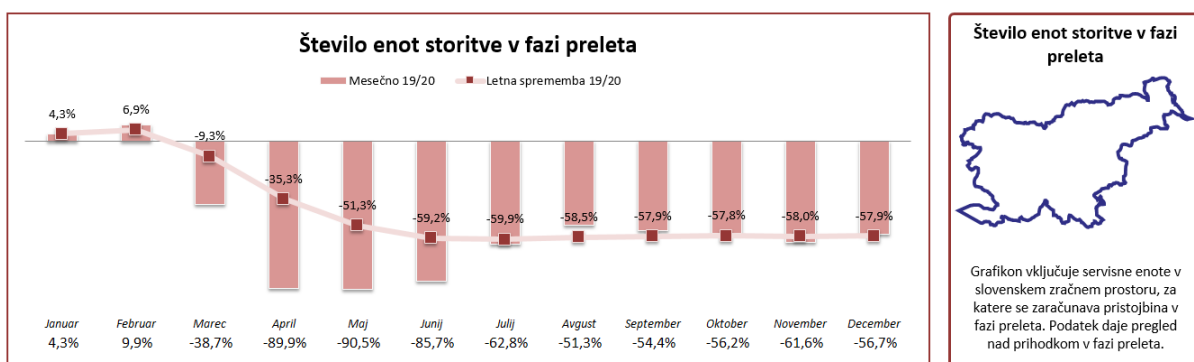
V tabeli 13 je predstavljeno gibanje števila IFR-letov v fazi preleta v FIR Ljubljana v obdobju 2010 – 2020.

Tabela 13: Število IFR-letov v fazi preleta v FIR Ljubljana v obdobju 2010 – 2020

Leto	Število IFR-letov v fazi preleta v FIR Ljubljana	Stopnja rasti (v odstotkih)
2010	291.619	+6,6 %
2011	318.056	+9,1 %
2012	314.554	-1,1 %
2013	299.655	-4,7 %
2014	319.717	+6,7 %
2015	316.955	-0,9 %
2016	323.362	+2,0 %
2017	352.738	+9,1 %
2018	388.404	+10,1 %
2019	428.323	+10,3 %
2020	182.671	-57,4%

Podatki o prometu v fazi preleta v FIR Ljubljana po številu enot storitve prav tako kažejo visok padec obsega zračnega prometa, ki se je glede na leto 2019 zmanjšal za 57,9 % in je bil celo za 27,7 % nižji kot pred desetimi leti, torej leta 2010, kot je razvidno iz Tabele 14 v nadaljevanju.

Prikaz 17: Enote storitve v fazi preleta v FIR Ljubljana



Vir: Eurocontrol (CRCO), družba 2021

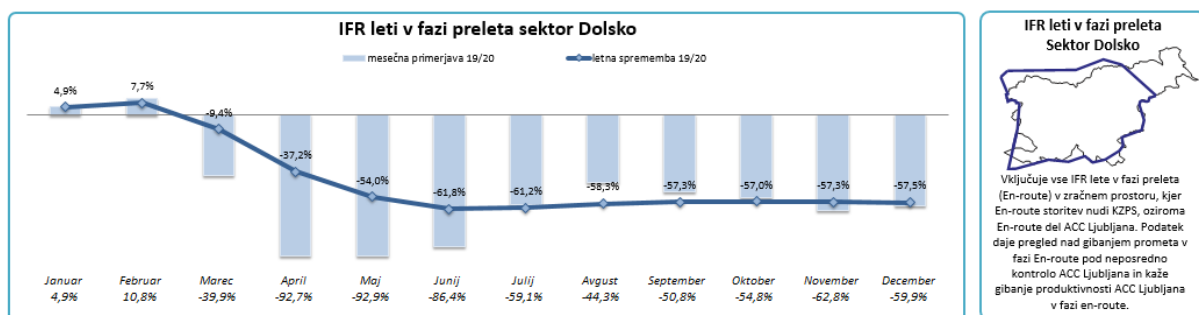
V tabeli 14 je predstavljeno gibanje števila enot storitve v fazi preleta v obdobju 2010 – 2020.

**Tabela 14: Število enot storitve v fazi preleta v obdobju 2010 – 2020**

Leto	Število enot storitve v fazi preleta	Stopnja rasti (v odstotkih)
2010	365.201	+10,3 %
2011	424.565	+16,3 %
2012	425.205	+0,1 %
2013	411.103	-3,3 %
2014	459.206	+11,7 %
2015	466.264	+1,5 %
2016	501.752	+7,6 %
2017	524.771	+4,6 %
2018	571.894	+9,0 %
2019	627.329	+9,7 %
2020	263.994	-57,9 %

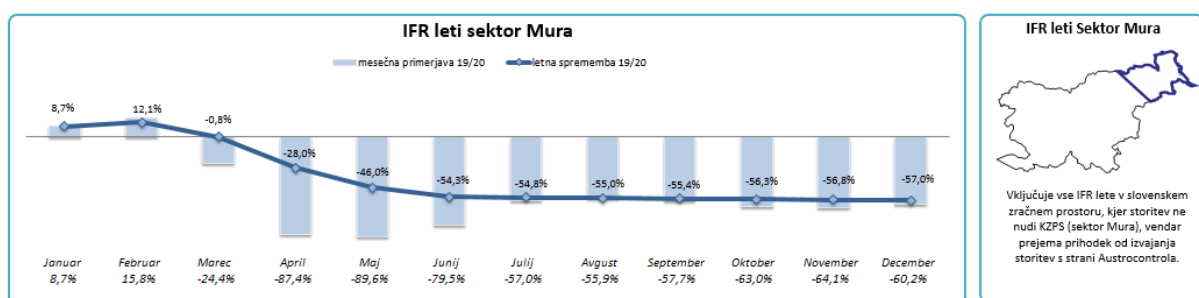
Gibanje števila IFR-letov in gibanje števila enot storitve nista vedno konsistentna, saj je število enot storitve v fazi preleta odvisno od preletene razdalje in teže letal. Preletene razdalje v sektorju Dolsko so namreč daljše kot v sektorju Mura.

**Prikaz 18: IFR-leti v fazi preleta v sektorju Dolsko**



Vir: Eurocontrol (STATFOR), družba 2021

**Prikaz 19: IFR-leti v fazi preleta v sektorju Mura**



Vir: Eurocontrol (STATFOR), družba 2021

V letu 2020 se je v primerjavi z letom 2019 število IFR-letov v fazi preleta v sektorju Dolsko zmanjšalo za 57,4 %, v sektorju Mura pa za 57,0 %. Promet po številu enot storitev se je tako v FIR Ljubljana v letu 2020 glede na predhodno leto zmanjšal za 57,9 %.

V tabeli 15 je predstavljeno gibanje števila IFR-letov v fazi preleta v sektorju Dolsko in v sektorju Mura v obdobju 2010 – 2020.

**Tabela 15: Število IFR-letov v fazi preleta v sektorju Dolsko in v sektorju Mura v obdobju 2010 – 2020**

Leto	Število IFR-letov v fazi preleta v sektorju Dolsko	Stopnja rasti (v odstotkih)	Število IFR-letov v sektorju Mura	Stopnja rasti (v odstotkih)
2010	206.372	+10,1 %	85.247	-0,9 %
2011	232.769	+12,8 %	85.287	+0,1 %
2012	236.908	+1,8 %	77.646	-9,0 %
2013	227.568	-3,9 %	72.087	-7,2 %
2014	243.204	+6,9 %	76.513	+6,1 %
2015	234.633	-3,5 %	82.322	+7,6 %
2016	242.986	+3,6 %	80.376	-2,4 %
2017	271.331	+11,7 %	81.407	+1,3 %
2018	296.542	+9,3%	91.862	+12,8 %
2019	323.960	+9,2 %	104.363	+13,6 %
2020	137.785	-57,5%	44.886	-57,0%

**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 2020 ugotovila 57,66-odstotno zmanjšanje prometa v primerjavi z letom 2019. Skupaj je bilo v sektorju Dolsko leta 2020 izvedenih 150.397 letov, v povprečju 411 IFR-operacij dnevno (za primerjavo je bilo v letu 2019 v povprečju 973 IFR-operacij dnevno). Ob tem so bili doseženi naslednji mejniki v primerjavi s preteklimi dosežki (število IFR-operacij).

**Tabela 16: Mejniki v številu IFR-letov v sektorju Dolsko v obdobju 2010 – 2020**

Leto	Maksimalne vrednosti v preteklih letih			
	Največ IFR-operacij na uro je bilo 8. 8. 2020 med 08.00 in 09.00 UTC	Največ IFR-operacij na dan je bilo 22. 8. 2020	Največ IFR-operacij v tednu je bilo od 17. 8. 2020 do 23. 8. 2020	Največ IFR-operacij v letu je bilo opravljenih v avgustu 2020
2010	88	1.029	6.383	27.488
2011	91	1.184	7.129	30.861
2012	99	1.263	7.281	31.691
2013	99	1.255	7.223	31.106
2014	99	1.353	7.595	33.338
2015	97	1.306	7.344	32.113
2016	97	1.244	7.583	32.717
2017	105	1.427	8.341	36.285
2018	108	1.522	9.272	39.943
2019	110	1.551	9.613	41.931
2020	76	960	5.211	22.915

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 2020 je bilo opravljenih 10.790 sektorskih ur. Na dan je bilo v letu 2020 opravljenih povprečno 29,5 sektorskih ur, kar predstavlja 32,6-odstotno zmanjšanje glede na prejšnje leto. Leta 2020 je Območna kontrola zračnega prometa Ljubljana skupaj beležila največ 47 sektorskih ur dnevno. Vsi podatki o številu sektorskih ur so zbrani v spodnji tabeli.

Tabela 17: Število sektorskih ur v obdobju 2010 – 2020

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)
2010	15.109		55		41,4	
2011	16.015	+6,0 %	58	+5,5 %	43,9	+6,0 %
2012	16.007	-0,05 %	65	+12,1 %	43,7	-0,5 %
2013	15.944	-0,4 %	64	-1,5 %	43,8	+0,2 %
2014	15.713	-1,5 %	65	+1,5 %	43,1	-1,5 %
2015	14.879	-5,3 %	59	-9,2 %	40,8	-5,3 %
2016	14.656	-1,5 %	58	-1,7 %	40,0	-1,8 %
2017	14.875	+1,5 %	58	+0,0 %	40,8	+1,8 %
2018	15.654	+5,2 %	66	+13,8 %	42,9	+5,3 %
2019	15.999	+2,1 %	65	-1,5 %	43,8	+2,1 %
2020	10.790	-32,6%	47	-27,7%	29,5	-32,6%

Leta 2020 je Območna kontrola zračnega prometa Ljubljana opravila 14.443 VFR-operacij, kar je 18,6 % manj kot leta 2019.

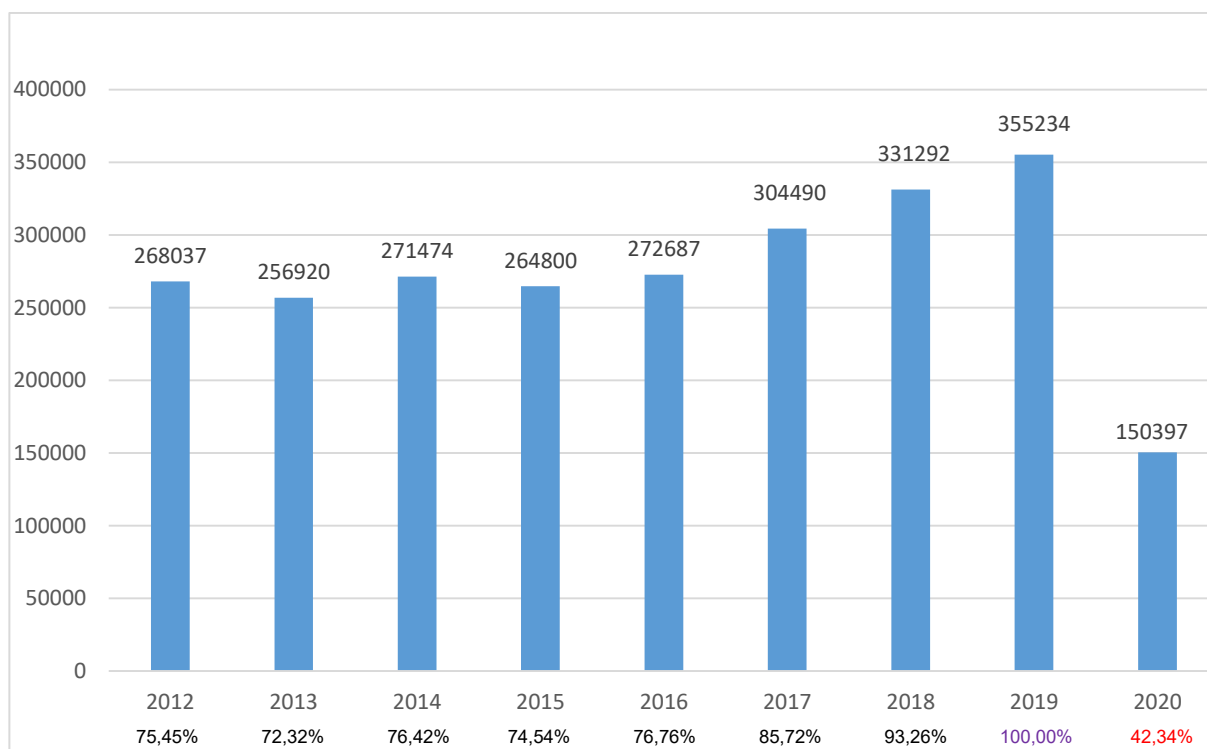
Tabela 18: Število VFR-letov v obdobju 2010 – 2020

Leto	Število VFR-letov	Stopnja rasti (v odstotkih)
2010	13.733	-8,0 %
2011	17.074	+24,3 %
2012	15.050	-11,9 %
2013	13.683	-9,1 %
2014	13.098	-4,3 %
2015	15.569	+18,9 %
2016	14.859	-4,6 %
2017	15.968	+7,5 %
2018	16.132	+1,0 %
2019	17.744	+10,0 %
2020	14.443	-18,6%

#### Predvidevanja in realni promet leta 2020 v sektorju Dolsko

Leta 2020 je bil promet daleč pod pričakovanji. Predviden je bil porast prometa za 3,64 %, ob koncu leta pa je bil v primerjavi z letom 2019 ugotovljen 57,5-odstotni padec dejanskega obsega IFR-prometa. Najizrazitejši razlogi za to so pojav pandemije COVID-19 in s tem povezani ukrepi doma in po svetu ter propad domačega letalskega prevoznika.

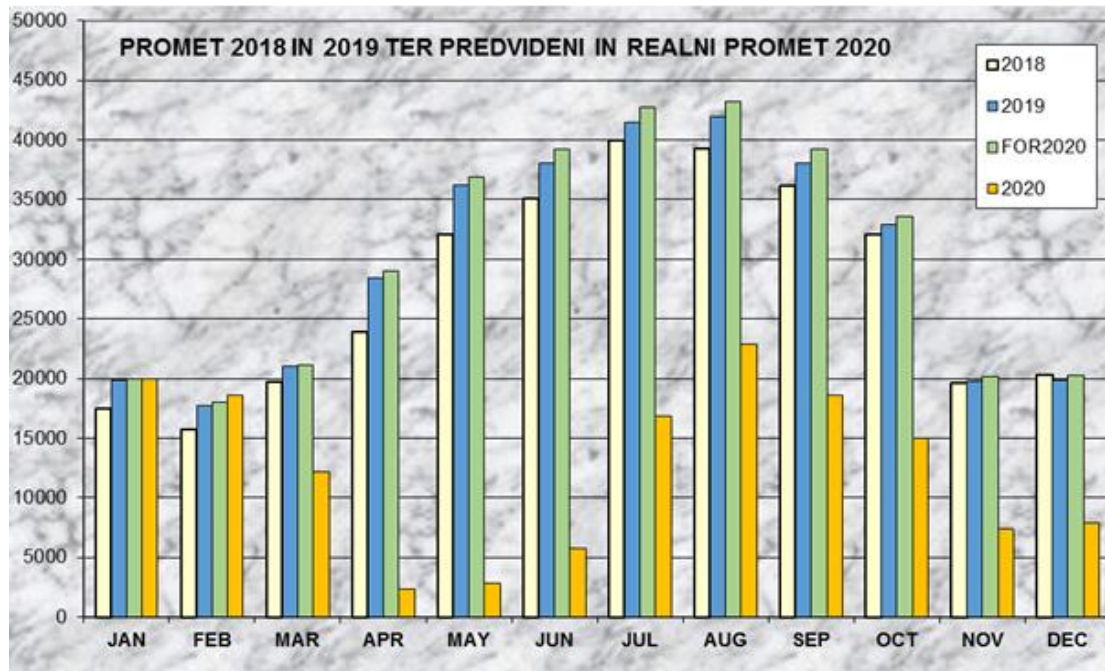
Prikaz 20: Promet od leta 2012 do leta 2020



Vir: družba 2021

Primerjava v prikazu 20 je predstavljena v odnosu na leto 2019 kot 100 %.

Prikaz 21: Promet v letih 2018, 2019, predvidevanja za 2020 in dejanski promet 2020



Vir: družba 2021

### Podatki o nivojih leta

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

V vrstici DEP (Prikaz 22) so vsebovane vse IFR-operacije, začete na domačih letališčih. Zaradi preglednosti prikaza so združeni podatki pod FL120 in nad FL400. Višinski razpored letal najbolj zgovorno ponazarja



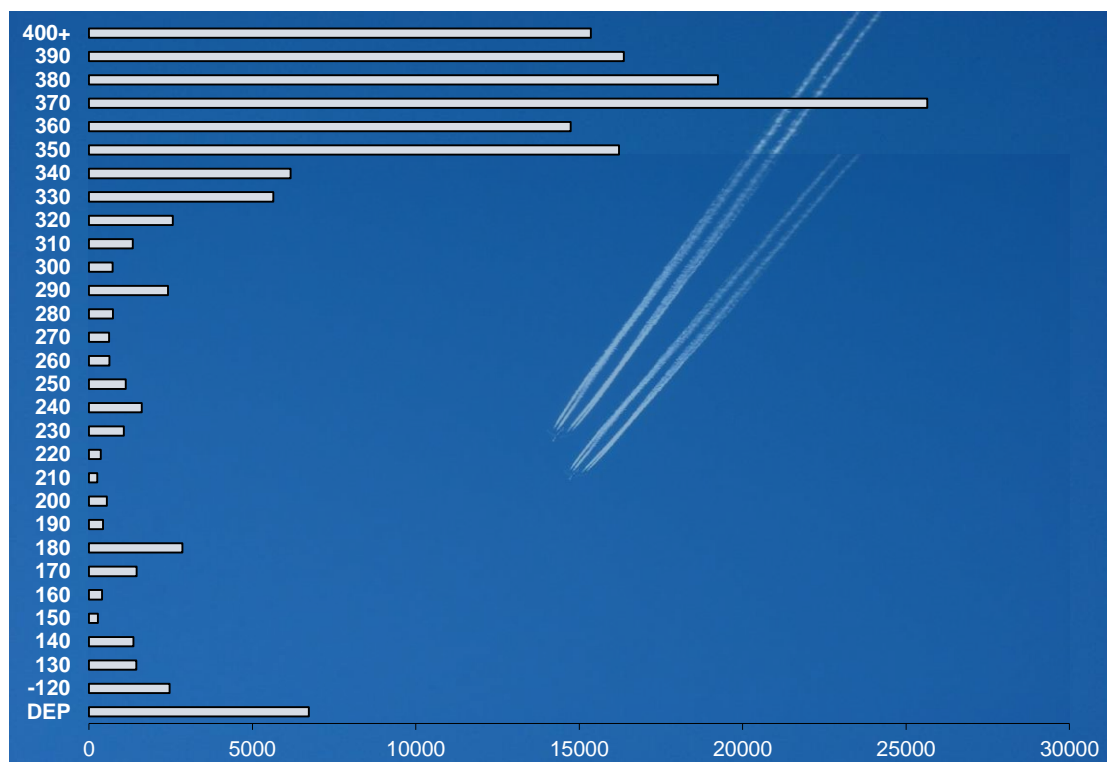
podatek, da je na enem samem nivoju letenja (FL370) 17,01 % vsega IFR-prometa. Ta številka je bila v preteklih letih nekoliko nižja (14 do 15 %), v letu 2020, ko ni bilo »gneče«, je to boljši pokazatelj, kolikšen delež prometa bi uporabljal nivo letenja FL370.

Letalski promet v zračnem prostoru Republike Slovenije je razdeljen:

- nad FL280 83,84 % (2019: 84,04 %; 2018: 81,61 %; 2017: 80,39 %; 2016: 79,75 %);
- pod FL280 16,16 % (2019: 15,95 %; 2018: 18,39 %; 2017: 19,61 %; 2016: 20,25 %).

Primerjava z letom 2019 kaže, da je bil padec prometa enakomeren v obeh segmentih zračnega prostora.

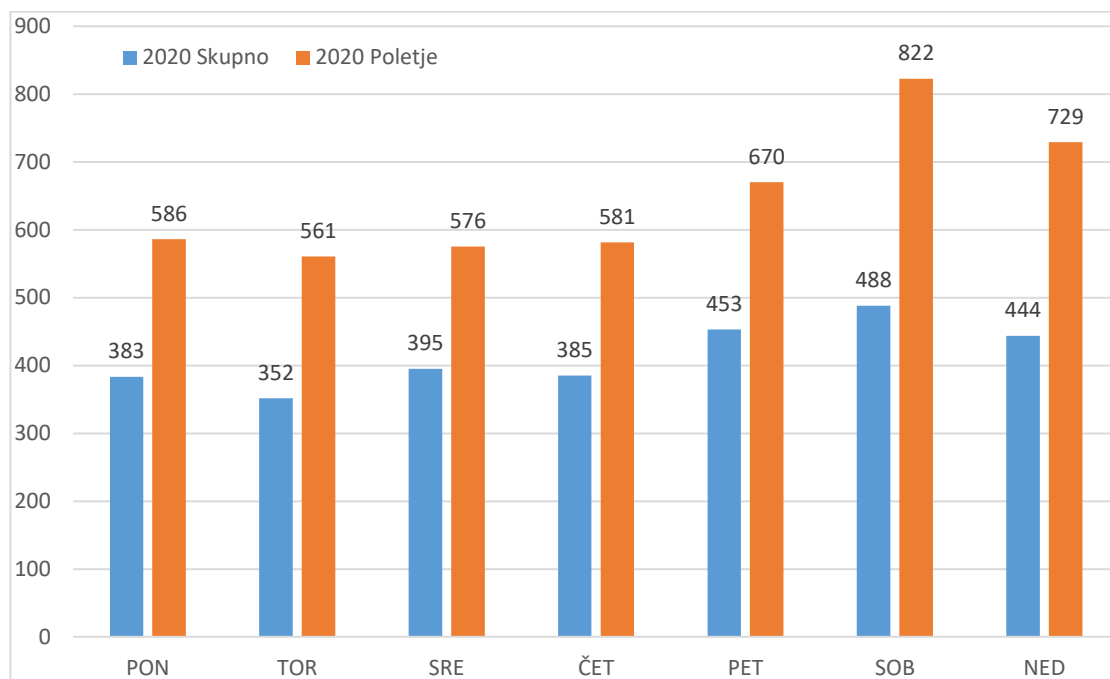
**Prikaz 22: Promet po nivojih leta v sektorju Dolsko v letu 2020**



Vir: družba 2020

### Struktura prometa po dnevih

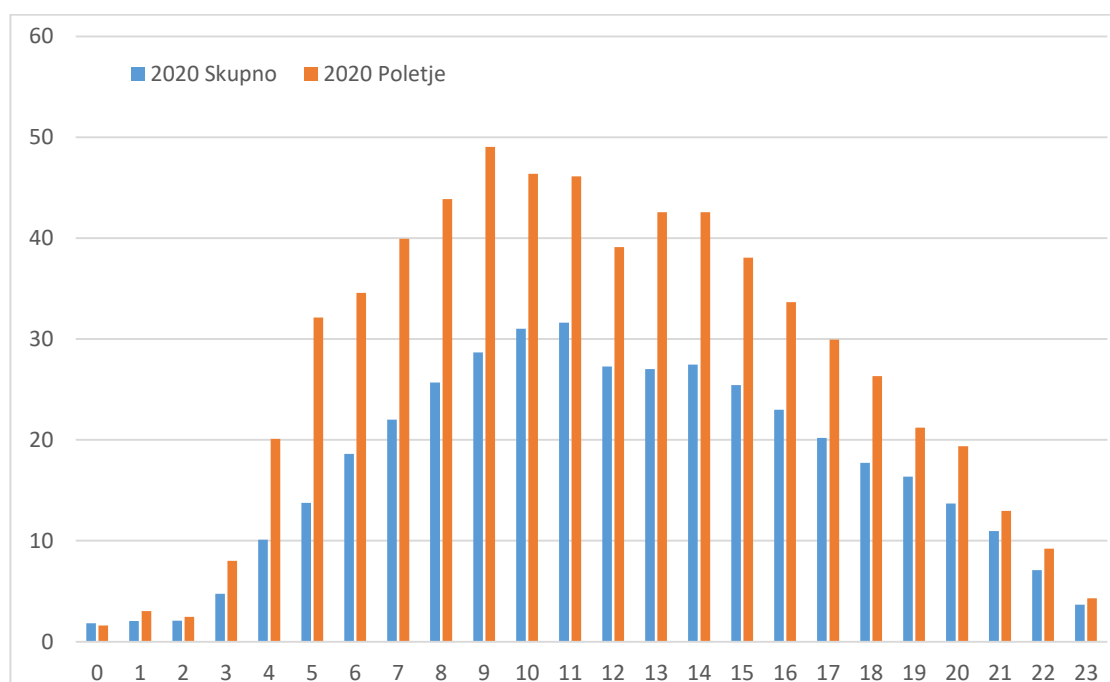
V sektorju Dolsko so IFR leti razporejeni po dnevih kot v Prikazu 23. Z modrimi stolpci je prikazano povprečno število letov v celotnem letu 2020. Oranžni stolpec prikazuje razporeditev IFR-letov v sektorju Dolsko po dnevih v poletni sezoni (1. julij – 15. september), povprečje 11 tednov, najmanj 395 IFR-letov dnevno in največ 959 letov dnevno, ko je bil vpliv epidemije COVID-19 dejansko najmanjši.

**Prikaz 23: Povprečno število IFR-letov v sektorju Dolsko po dnevih v tednu (poletna sezona in celoletno)**

Vir: družba 2021

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

Gledano po urah je bil promet v letu 2020 razporejen, kot je prikazano s spodnjim grafom (modri stolpci v Prikazu 24). 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 24: Promet po urah (UTC)**

Vir: družba 2021

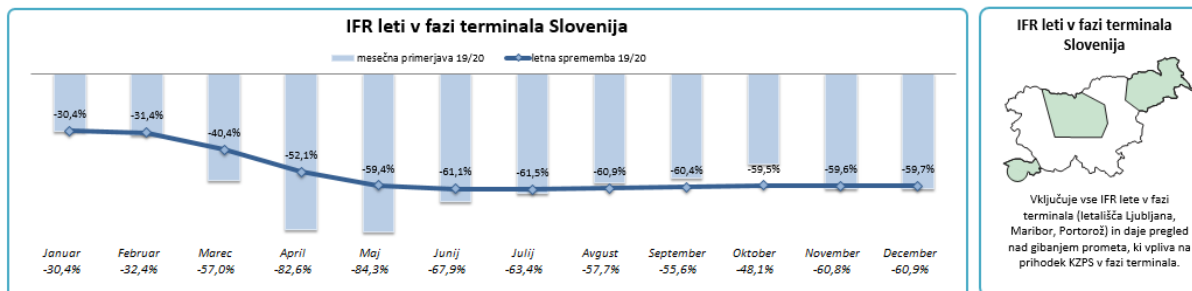
Gledano po urah je promet v poletni sezoni razporejen, kot je prikazano z oranžnimi stolpci na zgornjem grafu. Na grafu je prikazano urno povprečje in ne skupno število operacij. Zaradi vpliva epidemije COVID-

19 na letalski promet je prikaz zgolj informativen in na njegovi osnovi ni mogoče sklepati o tendencah prometa.

#### 4.2.2 Promet v fazi terminala

V fazi terminala je v letu 2020 pod vplivom epidemije COVID-19 in s prenehanjem delovanja slovenskega prevoznika Adrie Airways, d. o. o., število IFR-letov drastično upadlo, kar je vidno na spodnjem grafu.

Prikaz 25: IFR-leti v fazi terminala



Vir: Eurocontrol (STATFOR), družba 2021

V spodnji tabeli je predstavljeno gibanje števila IFR-letov v fazi terminala v obdobju 2010 – 2020.

Tabela 19: Število IFR-letov v fazi terminala v obdobju 2010 – 2020

Leto	Število IFR-letov v fazi terminala	Stopnja rasti (v odstotkih)
2010	36.567	-7,7 %
2011	34.733	-5,0 %
2012	31.129	-10,4 %
2013	29.349	-5,7 %
2014	28.270	-3,7 %
2015	30.167	+6,7 %
2016	29.701	-1,5 %
2017	33.159	+11,6 %
2018	34.750	4,8 %
2019	31.274	-10,0 %
2020	12.612	-59,7%

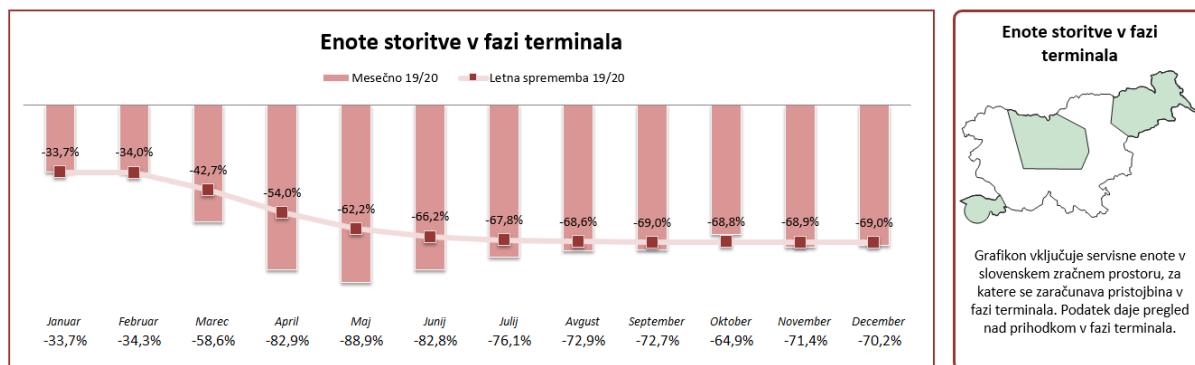
Osnovni podatki o prometu, pridobljeni od posameznih letaliških kontrol zračnega prometa, so zbrani v tabeli 20.

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 2020	1.995	2.193	10.269	/
Povprečno dnevno število operacij IFR	5,4	6	28,1	/
Največje dnevno število operacij IFR	33	31	69	/
Število VFR leta 2020	12.460	25.305	9.275	6.256
Povprečno dnevno število operacij VFR	34	69,2	25,3	27,7
Največje dnevno število operacij VFR	179	282	108	129

Število enot storitve v fazi terminala se je leta 2020 v primerjavi z letom 2019 zmanjšalo za 69,0 %. 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 2010 – 2020.

**Prikaz 26: Enote storitve v fazi terminala**



Vir: Eurocontrol (CRCO), družba 2021

**Tabela 21: Število enot storitve v fazi terminala v obdobju 2010 – 2020**

Leto	Število enot storitve v fazi terminala	Stopnja rasti (v odstotkih)
2010	12.519	-6,1 %
2011	12.555	+0,3 %
2012	11.198	-10,8 %
2013	11.354	+1,4 %
2014	11.162	-1,7 %
2015	12.031	+7,8 %
2016	11.625	-3,4 %
2017	13.058	+12,3 %
2018	13.965	+6,9 %
2019	12.601	-9,7 %
2020	3.910	-69,0 %

**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 rast 2,6-odstotna, medtem ko je bila v Republiki Sloveniji rast 7,5-odstotna. Leta 2012 je bila rast 1,8-odstotna v fazi preleta v sektorju Dolsko, medtem ko je v sektorju Mura promet v fazi preleta upadel za 9 %. V fazi terminala je bil padec še občutnejši, saj je promet upadel za 10,4 %. V letu 2013 je promet v vseh sektorjih in fazah leta upadel. Število IFR-letov v Republiki Sloveniji je v letu 2013 upadlo za 4,8 %, medtem ko je v EU-28 ugotovljen manjši padec, in sicer za 1,7 % IFR-letov. Leta 2014 smo znova dočakali porast skoraj vsega prometa. Število IFR-letov je v Republiki Sloveniji naraslo za 5,8 %, v EU-28 pa za 1,9 %. V letu 2015 je število IFR-letov v Republiki Sloveniji malce upadlo, namreč za 0,2 %, v EU-28 pa znova naraslo, za 1,6 %. Leta 2016 se je število IFR-letov v Republiki Sloveniji dvignilo za 1,7 %, v EU-28 pa za 3,1 %. Leto 2017 pa prinaša izrazit skok prometa za +9,3 %, v EU-28 pa 3,8 %. V letu 2018 se je v Republiki Sloveniji nadaljevala rast prometa za 9,7 %, medtem ko je znašala stopnja rasti na ravni EU-28 3,9 %. V letu 2019 v Republiki Sloveniji beležimo rast IFR prometa za 8,6 %, v EU-28 pa le 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 epidemije 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 število IFR letov v EU-28 je v letu 2020 upadlo za 56,4 %

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

Število enot storitve v fazi preleta je po trendu sledilo gibanju prometa (2020/2019: -57,9 %). Število enot storitve v fazi terminala se je leta 2020 v primerjavi z letom 2019 znižalo za 69,0 %.

#### 4.3 ANALIZA REGULACIJ IN ZAMUD LETA 2020

V letu 2020 je imel Center območne kontrole zračnega prometa Ljubljana (ACC Ljubljana) dve (2) regulaciji (osem (8) regulacij v letu 2019). To je povzročilo minimalne zamude v zračnem prometu (0,001 min/let) v skupnem seštevku 188 minut. Razlog za regulaciji je bila odpoved primarnega radarja. Objavljene sektorske konfiguracije in načrtovanje operativnega osebja so bili optimalni.

## 5 INVESTICIJE

V letu 2020 je družba zaključila projekt Datalink (CPDLC) oziroma podatkovnega prenosa komunikacije zemlja-zrak-zemlja med kontrolorji zračnega prometa na tleh in posadkami letal v zraku z zagotovitvijo še drugega funkcionalnega ponudnika. Z implementacijo se sledi tehnološkemu napredku pri zagotavljanju tehnične podpore procesu vodenja in kontrole zračnega prometa ter zagotavlja izpolnjevanje zakonskih zahtev (Uredba Komisije št. 29/2009/ES) po implementaciji tovrstnih zmogljivosti.

Uspešno je bila zaključena tudi prva faza pomembnega investicijskega projekta vzpostavitve multilateracije v zračnem prostoru Republike Slovenije, projekt »Slovenia Wide Area Multilateration System« (SLOWAM), ki predstavlja povsem novo nadzorno verigo v slovenskem zračnem prostoru in s tem izrazito povečuje zmogljivost in robustnost odkrivanja letal in sledenja letal v zraku. Gre za sistem, ki je v nasprotju z aktivnimi radarskimi sistemi pretežno pasiven v določanju natančnega položaja letalnikov v kontroliranem zračnem prostoru in neodvisen od radarskih sistemov. Postavitev sprejemnih oz. sprejemno-oddajnih anten sistema na devetnajst (19) lokacij po vsej Republiki Sloveniji ter implementacija centralnega procesorja pridobljenih podatkov na matični lokaciji družbe, izvedba letalskega umerjanja sistema ter finih nastavitvev v letu 2018 so omogočili izhodišče za končno operativno uporabo sistema, ki je bila vzpostavljena v marcu 2019. V letu 2020 je bil potrjen projekt nadgradnje WAM sistema na vzhodu Slovenije. Z dodatno postavitvijo štirih novih lokacij bo družba v tem delu Slovenije pridobila novo – redundantno pokrivanje in s tem prekinila odvisnost od podatkov radarja Koralpe. Zaradi epidemije COVID-19 se je postopek izbora in ogleda lokacij zavlekel, zato je končni izbor in potrditev lokacij ter nadaljevanje projekta predviden v letu 2021.

V sodelovanju z družbo Telekom Slovenije, d. d., je družba izvedla zahtevni preklon optičnih in bakrenih kablov na območju Letališča Jožeta Pučnika Ljubljana. Do objekta ATCC sta bili tako zagotovljeni dve neodvisni telekomunikacijski (TK) trasi na način, da v naslednjih letih gradnja različnih objektov v okolici letališča ne bo povzročila večje prekinitve na TK vodih družbe, MPLS povezavah ter internih VoIP in javnih telefonskih priključkih.

Na Krimu je bilo izvedeno večje popravilo antenskega sistema VHF/UHF z menjavo dipolov, antenskih kablov in konektorjev. V okviru FABCE, d. o. o., pa je bila kot skupno javno naročilo izvedena ugodnejša nabava rezervnih delov, delovnih pozicij iPOS za sistem VCS in radijske postaje R&S 4200.

Zaradi epidemije COVID-19 je družba skladno s »contingency« planom vzpostavila ustrezni prostor za potrebe neprekinjenega zagotavljanja storitev OKZP Ljubljana v prostorih simulatorja v objektu ATCC, ki v primeru potrebe omogoča začasno selitev kontrolorjev zračnega prometa v prostore simulatorja z uporabo simulatorskih delovnih pozicij. Podobno je bil v objektu ATCC vzpostavljen rezervni »contingency« operativni prostor za potrebe služb letalskih informacij, v tehničnih prostorih letališkega kontrolnega stolpa Brnik (TWR Brnik) pa za potrebe CTNC.

Konec leta so bili za bazo SAFIRE pripravljeni vsi frekvenčni kanali za pretvorbo frekvenc na 8,33 kHz in zaključene priprave sistema radijskih postaj v LKZP Portorož in LKZP Maribor za prehod s 25 na 8,33 kHz ločljivost med frekvenčnimi kanali.

V letu 2020 se je nadaljeval projekt, katerega cilj je zagotoviti neodvisno elektroenergetsko napajanje vseh uporabnikov znotraj družbe, vključno z letališkim kontrolnim stolpom in napravami na območju Letališča Edvarda Rusjana Maribor. Z neodvisno in neposredno priključitvijo družbe na distributerja električne energije bo družba namreč zagotovila elektroenergetsko neodvisnost od ostalih uporabnikov na letališču Edvarda Rusjana Maribor.

V letu 2020 je bila nabavljena strojna oprema – strežniki, s katerimi se bo nadomestilo večino trenutne strojne opreme na operativnih sistemih. Za ta namen se je začelo s pripravo dokumentacije in testiranjem opreme v OFFLINE okolju. Menjava strežnikov v operativnem okolju pa se načrtuje v drugi polovici 2021. Družba je začela s pripravo specifikacij za menjavo mrežne opreme (stikala in usmerjevalniki), ki je predvidena v letu 2021. Začele so se tudi priprave na zamenjavo strojne in programske opreme za sistem ATIS, ter priprave za zamenjavo DME POR in DME ILB. V pripravi so tudi analize za postavitve novih DME za pokrivanje zračnega prostora z DME/DME. Uspešno so bile izvedene tudi nadgradnje sistema FDPS.

V letu 2020 smo s precejšnjo zamudo od podjetja Thales dobavili in inštalirali novi RCSE v Mariboru in ATCC. Prav tako je bila posodobljena programska oprema na že inštaliranih RCSE, ki se uporabljajo za



nadzor in upravljanje navigacijskih naprav na letališču Cerklje ob Krki in Mariboru. V letu 2021 se pričakuje operativnost navigacijskih naprav na letališču Cerklje ob Krki.

Družba je tudi v letu 2020 z izbranim izvajalcem sodelovala pri razvoju nove aplikacije eARO 2.0. Predstavniki družbe so sodelovali predvsem v smislu strokovnega poznavanja področja in zahtev. Nova aplikacija je bila do konca leta 2020 razvita. Izvedeni so bili penetracijski testi, ki se bodo ponovili v marcu 2021, nakar bo sledil končni prevzem.

Tehnični sistem varovanja je bil nadgrajen s posameznimi rešitvami za učinkovitejše delovanje sistema in lažje prepoznavanje potencialnih odstopanj od reda na varovanem območju ali drugih škodnih dogodkov. Na področju požarne varnosti je bil posodobljen sistem javljanja požara ter prenovljena varnostna razsvetljava letališkega kontrolnega stolpa Maribor.

V preteklih letih je družba začela aktivno delovati na področju pridobivanja evropskih sredstev, s katerimi si zagotavlja dodatne vire financiranja za vlaganja v nove sisteme in naprave, potrebne za zagotavljanje ustrezne tehnološke opremljenosti, skladnosti z zahtevami merodajnega pravnega okvira Evropske unije, doseganja zahtevanih ravni varnosti in operativnih zmogljivosti ter ohranjanja konkurenčnosti njenih storitev. Med pomembne dosežke družbe tako štejemo uspešno pridobitev evropskih finančnih sredstev za sedem projektov, od katerih je šest že zaključenih. Zadnji od teh, projekt »NewPENS«, se je zaključil konec leta 2020. V teku je tako samo še projekt »SWIM Common PKI and policies & procedures for establishing a trust framework«, katerega namen je določiti vlogo, politiko in postopke potrebne pri kreiranju, upravljanju, distribuciji, uporabi, hrambi in preklicu digitalnih potrdil in upravljanju ključev za kriptiranje. Družba pri tem projektu sodeluje kot projektni partner, koordinator pa je Eurocontrol. Pet projektov je pridobilo 50-odstotno sofinanciranje evropskih sredstev iz programa »Connect Europe Facilities – CEF«, dva pa sta pridobila 43-odstotno sofinanciranje.

Družba je do zdaj uspešno končala projekta »ATM Data as a service (ADaaS)« in projekt »Free Route Airspace from the Black Forest to the Black Sea (CEF FRA)«. Delo pri projektih ADaaS in CEF FRA se je začelo v letu 2015, uspešno sta bila končana v letu 2017. Končne obveznosti za projekt ADaaS so potekale v letu 2018, za projekt »Free Route Airspace from the Black Forest to the Black Sea (CEF FRA)« pa bodo potekale do leta 2021.

Družba je v letu 2019 v konzorciju skupaj s še petnajstimi partnerji (Eurocontrol, Austro Control (Avstrija), DSNA (Francija), ENAIRE (Španija), FINAVIA (Finska), IAA (Irski), LFV (Švedska), LVNL (Nizozemska), MNAV (Makedonija), NATS (Združeno kraljestvo), NAVIAIR (Danska), SMATSA (Srbija in Črna gora), NAV Portugal (Portugalska), Aéroports de Paris (Francija), Belgocontrol (Belgija)) nadaljevala sodelovanje v projektu »NewPENS Stakeholders Contribution for the Procurement and Deployment of NewPENS (NewPENS)«, ki je pridobil 50-odstotno sofinanciranje z evropskimi sredstvi (razpis CEF CALL 2016). Prve aktivnosti projekta so se začele v letu 2016, projekt pa se je uspešno zaključil konec leta 2020.

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.

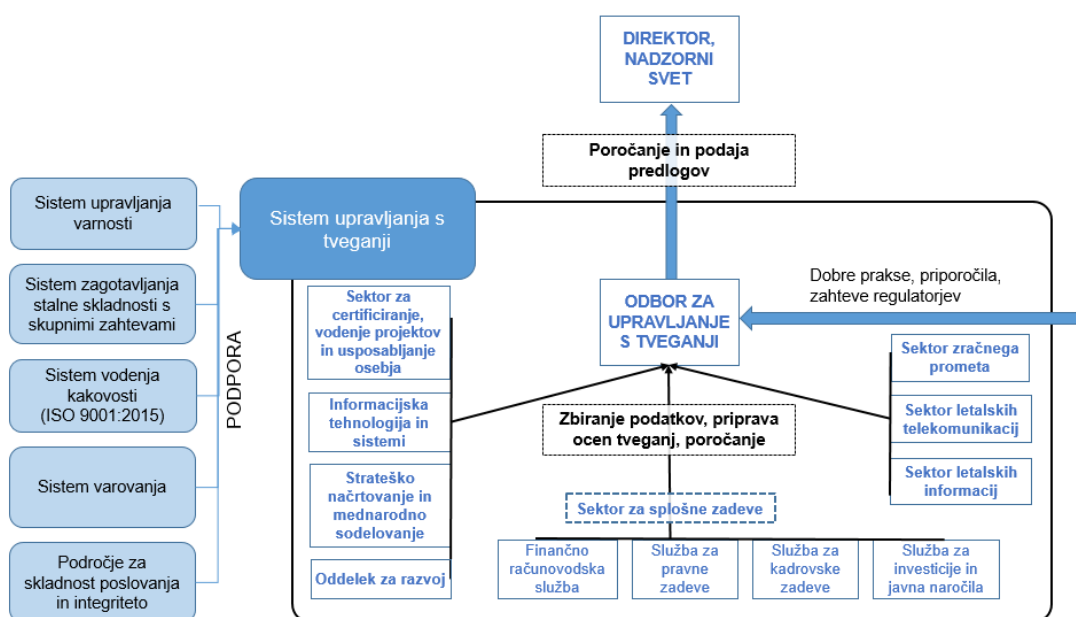
## 6 UPRAVLJANJE TVEGANJ

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

Družba je, upoštevajoč njeno dejavnost, eden od ključnih dejavnikov varnosti v letalstvu in predstavlja element kritične infrastrukture države. 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 zagotavljati ustrezno raven varnosti družbe in njenih procesov. Družba je na podlagi Zakona o informacijski varnosti (Uradni list RS, št. 30/18) in odločitve Vlade Republike Slovenije tudi določena kot izvajalec bistvenih storitev.

Sistem upravljanja tveganj v družbi je v povezavi z njeno dejavnostjo učinkovito podprt s sistemom upravljanja varnosti, sistemom zagotavljanja stalne skladnosti s skupnimi zahtevami za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, določenih z Izvedbeno uredbo Komisije 2017/373/EU, s sistemom vodenja kakovosti po mednarodnem standardu ISO 9001:2015 ter sistemom varovanja. Konec leta 2020 pa je sistem dodatno podprt še z funkcijo pooblaščenca za skladnost poslovanja in integriteto. Zaradi dejstva, da je varno izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa za varnost zračnega prometa prioriteta družbe, je upravljanje varnostnih tveganj zagotovljeno z učinkovitim izvajanjem aktivnosti v sklopu sistema upravljanja varnosti. Pomembno je, da družba vzdržuje ustrezen pregled nad tveganji in zagotavlja ustrezne mehanizme za njihovo obvladovanje. S tem namenom je bila oblikovana delovna skupina (odbor) za upravljanje in nadzor nad upravljanjem tveganj. Umestitev, vloga in razmerja sistema upravljanja tveganj glede na druge organizacijske enote v družbi so povzeti v Prikazu spodaj.

**Prikaz 27: Sistem upravljanja s tveganji**



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

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

saj so slednji zaradi posebnega usklajevalnega mehanizma večji kot dolgoročnejši kapitalski učinki tveganj.

Družba je prepoznala ključne vrste tveganj, ki jim je izpostavljena in mehanizme ter ukrepe za njihovo obvladovanje. Družba je kot ključna strateška tveganja prepoznala regulatorno tveganje, ki izhaja iz predhodno omenjenega usklajevalnega mehanizma (prek katerega se izražajo tudi učinki porasta cen nafte in upada gospodarske aktivnosti – recesije), tveganja v povezavi s strateškim načrtovanjem ter tveganja, povezana z ohranjanjem in obnavljanjem veljavnosti dovoljenja (certifikata) za izvajanje dejavnosti družbe. Med finančnimi tveganji je v letu 2020 zaradi negativnega vpliva epidemije COVID-19 potrebno izpostaviti likvidnostno, kreditno in obrestno tveganje. V skupini operativnih tveganj pa so bila kot najpomembnejša prepoznana tveganje eksternega ekstremnega dogodka (varnostne krize in vojne, teroristični napadi, epidemije, izbruhi vulkanov itd.), kamor družba uvršča tudi pojav epidemije COVID-19. Poleg omenjenega pa v tej skupini tveganj kot ključna prepoznava še tveganja, povezana z razvojem in vlaganji ter vzdrževanjem tehničnih sistemov in naprav, tveganja na področju varovanja (»security«) ter tveganja, povezana s kadri. Ključni informacijski tveganji, ki ju je družba prepoznala, sta tveganje vdora v informacijski sistem in tveganje izpada ali uničenja primarnega in/ali sekundarnega podatkovnega centra.

Podrobneje so posamezna tveganja opisana v nadaljevanju, vključno s poročilom o ključnih tveganjih in njihovim vplivom na poslovanje v letu 2020 v točki 6.5. 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 mora družba upoštevati svojo opredeljeno strategijo in tveganja, ki izhajajo iz uresničevanja izbrane strategije. Dejavnost vodenja in kontrole zračnega prometa je strateškega pomena tudi za državo, zato je razvoj novih tehničnih sistemov, infrastrukture ter tehnoloških rešitev in operativne izvedbe vodenja in kontrole zračnega prometa strateško pomemben tudi za razvoj širše družbe. Družba je močno vpeta v mednarodno okolje globalnega zračnega prometa, zato je regionalno povezovanje na vseh področjih ključnega pomena, hkrati pa je zaradi mednarodne vpetosti pomembno spoštovanje mednarodnih pogodb in mednarodnih standardov računovodskega poročanja. Najpomembnejša tveganja, ki izhajajo iz opredeljene strategije in poslovanja družbe, so opisana v nadaljevanju.

Regulatorno tveganje – mehanizem delitve tveganja, povezanega s prometom in inflacijo (usklajevalni mehanizem): na sliko tveganosti družbe pomembno vpliva tveganje, ki je povezano z določbami Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 390/2013 z dne 3. maja 2013 o določitvi načrta izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja (UL L 128, z dne 9. 5. 2013, str. 1) (v nadaljevanju: Izvedbena uredba Komisije 390/2013/EU) in Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 391/2013 z dne 3. maja 2013 o določitvi skupne ureditve pristojbin za navigacijske službe zračnega prometa (UL L 128, z dne 9. 5. 2013, str. 31) (v nadaljevanju: Izvedbena uredba Komisije 391/2013/EU) (relevantni le z vidika učinkov usklajevalnega mehanizma iz drugega referenčnega obdobja, ki vplivajo na ceno v 2020 in 2021) ter Izvedbene uredbe Komisije 317/2019/EU (relevantna za tretje referenčno obdobje 2020 – 2024), ki določajo način oblikovanja nacionalnih stroškovnih baz in s tem cen na enoto storitev (t. i. »unit rate«) ter mehanizem za delitev tveganja, povezanega s prometom in inflacijo oziroma v tretjem referenčnem obdobju tudi tveganja iz naslova investicij. Zaradi negativnega vpliva pandemije COVID-19 na letalstvo pa je z vidika vpliva na usklajevalni mehanizem za tretje in četrto referenčno obdobje spremljanja vseevropskih ciljev uspešnosti pomemben tudi začasno spremenjen pravni okvir, kot izhaja iz Izvedbene uredbe Komisije 2020/1627/EU o izrednih ukrepih za tretje referenčno obdobje (2020 – 2024) načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu, katerega vpliv je pojasnjen v točki 6.5.

Skladno z omenjenimi uredbami mora Republika Slovenija in s tem družba pri pripravi stroškovnih baz, ki predstavljajo petletno (5) napoved stroškov izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa, napovedati stroške izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa, izražene v nominalni vrednosti, vključno z načrtovanimi investicijami, napovedi prometa skladno z zadnjimi sedemletnimi napovedmi organizacije Eurocontrol in predvideno višino inflacije, kot jo napoveduje Mednarodni denarni sklad. Po zaključku posameznega leta pa je potrebno upoštevati vpliv t. i. usklajevalnega mehanizma iz naslova inflacije in delitve tveganj iz naslova prometa ter od 1. 1. 2020 naprej tudi tveganja iz naslova investicij, kot ga določa Izvedbena uredba Komisije 317/2019/EU. Ugotovljeni stroški, izraženi v nominalni vrednosti, se za vsako končano leto (n) prilagodijo na podlagi razlike med dejansko inflacijo in napovedano inflacijo za navedeno

leto (n) ter vključijo kot prilagoditev za izračun cene na enoto za leto (n + 2). Podobno se v primeru odstopanja dejanskega prometa od napovedi prometa, kar privede do spremenjenega prihodka glede na predvideni prihodek, sproži mehanizem delitve tveganja iz naslova prometa, t. i. »traffic risk sharing« med izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa (družba) in uporabniki storitev (letalske družbe), ki v primeru odstopanja prometa:

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

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

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

V primerih občutnih odstopanj pri napovedi inflacije in napovedi prometa, kot jim je bila družba priča v zadnjih letih, prihaja do neustrezno visokih dobičkov v letu (n), ki se odražajo 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.

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

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

Tveganja v povezavi z mednarodnim povezovanjem: za uspešno delovanje in razvoj se mora družba nujno povezovati z izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa v drugih državah, nujno pa ji je v povezovanjih treba zagotoviti enakovredno vlogo. S tem v zvezi je najpomembnejše delovanje družbe v okviru funkcionalnega bloka zračnega prostora in širše s ciljem doseganja ciljev evropskih predpisov o enotnem evropskem nebu (Single European Sky – SES), saj bi neizpolnjevanje teh ciljev s strani Republike Slovenije lahko imelo za posledico izrek finančnih sankcij s strani Evropske unije za Republiko Slovenijo, medtem ko evropska zakonodaja ne predvideva neposrednih sankcij za izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa.

Družba je zavezana h krepitvi svoje vloge in sodelovanja 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, ICAO, CANSO, ECAC, ATCA).

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

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

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

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

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 ohraniti 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. Če družba standardov za vodenje kakovosti ne uvaja v svoje poslovanje, lahko izgubi zadovoljne odjemalce in konkurenčno prednost na trgu, kar potencialno vpliva na izpad poslovnih prihodkov. Družba je uvedla podrobnejše popise tveganj po področjih in začela vzpostavljati sistem varovanja informacij SIST ISO/IEC 27001 z oceno varnostnih tveganj. Z vidika družbe je torej ključno tveganje in s tem največja možna izguba povezana z izgubo certifikata za izvajanje dejavnosti. Ukrepi družbe, s katerimi obvladuje tveganje v zvezi z zahtevami sistema vodenja kakovosti, so redno spremljanje in izpolnjevanje zahtev standarda, izobraževanje zaposlenih, izvajanje rednih notranjih presoj, spremljanje skladnosti s procesi in dokumentacijo ter letne zunanje presoje akreditacijske hiše.

## 6.2 FINANČNA TVEGANJA

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

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

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

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

- Letalski prevozniki se srečujejo z optimizacijskim problemom, kjer robne pogoje predstavljajo cene nafte na eni in cene pristojbin na zračnih poteh na drugi strani. Tako lahko v primeru manjšega padca cene nafte letalski prevozniki s ciljem plačila nižjih pristojbin izbirajo daljše poti, kar za družbo 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 neizpolnitve obveznosti nasprotne stranke (kreditno tveganje): družba ima dva glavna vira prihodkov, in sicer prihodke iz pristojbin na zračnih poteh (v fazi preleta) in prihodke iz terminalnih pristojbin (v fazah prileta in odleta). Kreditno tveganje se pojavlja v segmentu terminalnih pristojbin, saj je za prihodke družbe iz terminalnih pristojbin značilna manjša razpršenost strank. Z vidika kreditnega tveganja je pomembno, da prihodki iz opravljenih storitev v terminalu predstavljajo manj kot 10 odstotkov vseh prihodkov od prodaje.

Za prihodke iz pristojbin družba obvladuje tveganje z vključenostjo v skupni sistem zaračunavanja opravljenih storitev in izterjave preko organizacije Eurocontrol (stroške opravljenih storitev letalskim prevoznikom zaračunava Eurocontrol, ki nato sredstva za opravljene storitve nakaže družbi).



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 zaradi negativnega vpliva epidemije COVID-19 na padec zračnega prometa ter s tem na prihodke družbe in posledično denarni tok izpostavljena večjemu likvidnostnemu tveganju, kot je pojasnjeno v poglavju 6.5.2. Družba je tako v času epidemije obvladovanju likvidnostnega tveganja namenila izjemno pozornost z ustrezno ravniyo zadolževanja, z načrtovanjem potrebnih finančnih sredstev ter s simulacijami denarnega toka vnaprej.

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

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.

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

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

## 6.3 OPERATIVNA TVEGANJA

Družba med najpomembnejša operativna tveganja uvršča:

Zunanji ekstremni dogodki in tveganja, povezana s pojavom in trajanjem varnostnih kriz v regiji in širše: zunanji ekstremni dogodek, kot so npr. naravne katastrofe (izbruhi vulkanov), morebitni teroristični dogodki, varnostne in politične krize (Bližnji vzhod) ter epidemije bolezni, bi lahko imeli kratkoročne (do enega leta) občutne negativne učinke na prihodke in posledično denarni tok družbe zaradi izpada prihodka iz naslova nižjega števila preletov. Družba v omenjeno skupino tveganj uvršča predvsem globalne gospodarske krize v povezavi z varnostnimi krizami (kot na primer na Bližnjem vzhodu, pa tudi v Ukrajini) in pandemije bolezni kot je COVID-19, s katero se spopada trenutno ves svet, ki predstavljajo eksogeni dejavnik, ki glede na trajanje in globino kriz bistveno vpliva na obseg zračnega prometa po

svetu, ceno goriva in na izbiro turističnih destinacij. Omenjeni vplivi neposredno pogojujejo tokove zračnega prometa in izbiro zračnih poti, kar zlasti za majhne države lahko pomeni velike spremembe v obsegu storitev. Našteto prinaša pomembna tveganja za uresničitev letnega načrta in ciljev družbe. Gre za izrazito eksogene dejavnike, ki jih družba v obvladljivem delu obvladuje z uporabo čim bolj natančnih in realnih napovedi prometa za potrebe načrtovanja, predvsem statističnih napovedi organizacije Eurocontrol in baze podatkov družbe, z rednim spremljanjem podatkov o gibanju prometa ter z dinamičnim prilagajanjem zmogljivosti zračnega prostora v njeni domeni.

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

Tveganja, povezana z gibanjem prometnih tokov v letalskem prometu, ter s tem povezani dejavniki (nepredvidene omejitve v zračnem prometu v sosednjih državah): družba obvladuje navedena tveganja z rednim tedenskim, mesečnim in četrletnim 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 prometa. Tveganje družba dobro obvladuje, saj je zaradi izogibanja prenasičenosti zračnega prostora organiziran »Network Manager« (to vlogo opravlja organizacija Eurocontrol) oziroma upravljavec omrežja, ki strateško (dolgoročno) in taktično (dnevno ter urno) upravlja prometne tokove zračnega prometa v evropskem zračnem prostoru. Tveganje se tako obvladuje z ustreznim načrtovanjem prometnih tokov skozi slovenski zračni prostor.

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

Tveganje na področju kadrov predstavlja tudi pomanjkljiva sistemska (zakonska) ureditev pogojev upokojevanja, ki delodajalcu ne daje učinkovitih vzvodov za upravljanje s kadrovskimi viri – delodajalec namreč nima vpliva na odločitev delavca za upokojitvev 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 ustrežno prilagodljivostjo, stalnim spremljanjem in analiziranjem kadrovskih potreb ter pravočasnim zagotavljanjem nadomestnih zaposlitev na področjih, na katerih je identificirana potreba po nadomestitvi obstoječega osebja.

Tveganja povezana z varnostjo in zdravjem pri delu so povezana z zagotavljanjem predpisanih ravni varnosti in zdravja pri delu, zlasti sprejema ustreznih ukrepov za zaščito zdravja in varnosti delavcev pri delu ter preprečevanj pojavnosti nesreč pri delu in poklicnih bolezni. Za izvajanje dejavnosti družbe je ključni dejavnik ustrezno usposobljeno operativno osebje služb zračnega prometa (ATS), komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb (CNS) ter letalskih informacijskih služb (AIS), ki mora usposobljenost tudi dokazljivo ohranjati na ustrezni visoki ravni, ki se zahteva za ohranjanje pooblaščenosti za izvajanje operativnih del in nalog. 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 varnosti in zdravja pri delu. Sistem varnosti in zdravja pri delu, skupaj s sistemom varnosti v družbi skrbi tudi za ustrezne preventivne ukrepe, predpisana usposabljanja (kot je na primer usposabljanje iz varnosti in zdravja pri delu ter varstva pred požarom, usposabljanje za delo na višini in za varno delo z elektriko in z nevarnimi snovmi) in obveščanje vseh zaposlenih. Prav tako je dodatno podprt z izvajanjem aktivnosti skupine za zdravje skladno s sprejeto Strategijo promocije zdravja pri delu, ki svoje aktivnosti usmerja zlasti na področje ozaveščanja o zdravi in uravnoteženi prehrani, splošni telesni dejavnosti in gibanju v delovnem okolju, preprečevanju poškodb pri delu, predvsem z vidika ergonomskih ukrepov na delovnem mestu, skrbi za duševno zdravje, preprečevanju in obvladovanju stresa ter ozaveščanju in preprečevanju mobinga na delovnem mestu. Družba spodbuja zaposlene k skrbi za njihovo zdravje tudi z objavo različnih prispevkov in nasvetov s področja zdravja na portalu družbe.

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

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

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

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 varnostih tveganj. Obvladovanje tveganj se izvaja z ustreznim načrtovanjem, investicijami in rednimi postopki za obvladovanje varnostnih tveganj. V tej skupini tveganj je družba z vidika možnega negativnega vpliva prepoznala posamezne ključna tveganja, med katerimi izpostavlja; tveganje za izvedbo 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 zasnovo požarne varnosti;
- izvajanjem ustreznih usposabljanj za varstvo pred požarom;
- izvajanjem ustreznih preventivnih tehničnih pregledov tehničnih sredstev, ustrezno menjavo izrabljenih delov;
- vgrajenimi sistemi zgodnjega odkrivanja oz. javljanja požarov;
- ustreznim izvajanjem vročih del;
- pogodbeno dogovorjenimi odzivi intervencijskih služb (prenos signala iz naprav za javljanje požara na napravo gasilskega centra izvajalca, npr. GRS Kranj, vezava prek Infraneta);
- 24/7 delovanjem tehnično-nadzornega centra (TNC) in varnostno-nadzornega centra (VNC) – hitra zaznava in lokalizacija požara v najkrajšem času;
- sklenjenim ustreznim premoženjskim zavarovanjem.

Tveganje hibridnih groženj predstavlja eno najbolj kompleksnih tveganj v družbi. Kombinacija realizacije fizičnih groženj ter hkratni povezavi z načrtno ali naključno realizacijo kibernetске grožnje, oboje realizirano v nepravem trenutku, lahko pomeni zaustavitev 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 usmerjene 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.

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

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

Družba ima kot izvajalka navigacijskih služb zračnega prometa skladno z določili Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa sklenjeno zavarovanje odškodninske (poklicne) odgovornosti z ustreznim zavarovalnim kritjem, poleg tega pa ima sklenjeno premoženjsko zavarovanje sistemov, naprav in objektov pred poškodbami in uničenjem ter zavarovanje splošne odgovornosti. Vsa ta tveganja družba obvladuje z aktivnim sistemom upravljanja varnosti zračnega prometa. Poleg omenjenega obvladuje tveganje v zvezi izpolnjevanjem zahtev za skladnost sistema upravljanja varnosti z rednim spremljanjem in izpolnjevanjem veljavnih predpisov in zahtev, izobraževanjem zaposlenih, izvajanjem notranjih pregledov, spremljanjem skladnosti s procesi in dokumentacijo, letnimi zunanjimi presojami, s katerimi se preverja učinkovitost sistema upravljanja varnosti (EASA, Eurocontrol, CANSO), ter letnimi zunanjimi presojami, s katerimi se preverja kakovost sistema 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 96 letalskih prevoznikov. Družba v preteklosti še ni imela takšnega primera, uvrstitev katere izmed strank družbe na seznam prepovedi pa ima lahko vpliv na prihodke družbe. Velikost tega vpliva je odvisna od deleža, ki ga ima posamezni prevoznik v prihodkih družbe. Ob upoštevanju strukture in izvora letalskih družb s »črne liste« se verjetnost za pojavnost tega tveganja ocenjuje kot zanemarljiva.

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

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

## 6.4 INFORMACIJSKA TVEGANJA

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

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

Primarni cilj družbe na področju informacijske varnosti je celovito obvladovanje tveganj, ki na tem področju vsakodnevno nastajajo, ter varovanje vse ključne infrastrukture pred morebitno namerno ali nenamerno zlorabo, katere rezultat bi lahko bil bodisi izpad storitev, bodisi škoda družbe ali z njo povezanih dejavnosti. Če je v preteklosti informacijska varnost cilje opredelila pretežno skozi ukrepe IT in s tem zmanjševanje števila rešitev v uporabi ter povečevanje stroškovne učinkovitosti, je danes ključen celovitejši pogled od zgoraj. Družba uporablja informacijska sredstva na vseh področjih delovanja, iz nje so sestavljeni tako operativni, kot poslovni sistemi, celo industrijski sistemi in sistemi za senčenje ali prezračevanje pisarn. Osredotočanje zgolj na področje poslovnih informacijskih sistemov je tako nezadostno. V tem pogledu je velika pozornost družbe namenjena vzdrževanju varnostne politike družbe, krepitvi ozaveščenja 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 kibernetško 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 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 kibernetških 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 prenovo 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 kibernetškega 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 kibernetško varnost in proceduralno uvrščen v sisteme upravljanja sprememb.

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

V vseh delih družbe se bodo nenehno uvajale nove informacijske podpore delovnim procesom oziroma se bodo nadgrajevali obstoječi. Procese bo družba obvladovala z ustrezno organiziranostjo, vključenostjo različnih strokovnih področij, notranjo revizijo, s skrbnim testiranjem in projektnim vodenjem. Družba bo skrbela, da bodo informacijski sistemi v letu 2021 dobro delovali, kar pomeni, da ne bo večjih motenj, ki bi opazno vplivale na poslovanje družbe, in bo v ta namen razširila zmogljivosti centra za okrevanje po katastrofi tudi na druga področja delovanja družbe.

Družba bo v letu 2021 nadaljevala intenzivne ukrepe in spremembe informacijskih sistemov, potrebne za skladnost z Uredbo (EU) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES (UL L št. 119, z dne 4. 5. 2016, str. 1) (v nadaljevanju: Uredba št. 679/2016/EU), Direktivo (EU) 2016/1148 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. julija 2016 o ukrepih za visoko skupno raven varnosti omrežij in informacijskih sistemov v Uniji (UL L št. 194, z dne 19. 7. 2016, str. 1), Zakonom o kritični infrastrukturi ter drugo zakonodajo, ki jo zavezuje. V ta namen bo okrepila infrastrukturo podjetja v obliki programske, strojne in varnostne opreme z vključeno strojno in programsko opremo tudi na oddaljenih lokacijah. Prav tako bo družba nadaljevala strategijo povezovanja z različnimi strokovnjaki IT in dobavitelji pri razvoju programske opreme, da bi tako zagotovila ustrezne zmogljivosti za kritične razvojne potrebe. Izvedbo velikih projektov z novimi poslovnimi storitvami bo družba tudi v prihodnje izvajala s strokovnjaki na področju IT, lokalnimi dobavitelji informacijske tehnologije in lastnimi kadri, s čimer bo ohranila kompetenčna znanja.

## 6.5 KLJUČNA TVEGANJA V LETU 2020 IN NJIHOV VPLIV NA POSLOVANJE DRUŽBE

Za poslovanje družbe v letu 2020 sta ključna dva dejavnika tveganja, ki sta vplivala na uresničitev letnega načrta in ciljev družbe, in sicer vpliv usklajevalnega mehanizma iz naslova delitve tveganja povezanega s prometom in inflacijo iz leta 2018 ter pojav globalne pandemije COVID-19 ter s tem povezana recesija.



### 6.5.1 Vpliv usklajevalnega mehanizma iz naslova delitve tveganja povezanega s prometom in inflacijo iz leta 2018

Omenjeni mehanizem je, kot že predhodno opisano, posledica pravil, ki izhajajo iz določb Izvedbenih uredb Komisije 390/2013/EU in 391/2013/EU (relevantnih za drugo referenčno obdobje spremljanja vseevropskih ciljev uspešnosti v obdobju 2015 - 2019), ki določajo način oblikovanja nacionalnih stroškovnih baz in s tem cen na enoto storitev (t. i. »unit rate«) ter mehanizem za delitev tveganja, povezanega s prometom in inflacijo. Vpliv usklajevalnega mehanizma na ceno in s tem na prihodke družbe v letu 2020 je bil pri izračunu cene storitev bistven. V kolikor bi bil realiziran promet v višini načrtovanega prometa pred krizo COVID-19, bi znašal vpliv usklajevalnega mehanizma 3,357 mio EUR. Glede na to, da je bil, zaradi krize COVID-19, promet bistveno nižji od načrtovanega, pa je znašal vpliv usklajevalnega mehanizma na poslovanje v letu 2020 2,85 mio EUR. Prihodki iz prodaje v letu 2020 bi bili torej brez usklajevalnega mehanizma za 2,85 mio EUR višji, ustrezno bi bila dosežena manjša izguba in boljši kazalniki poslovanja.

Z vidika negativnega vpliva pojava epidemije COVID-19 in s tem povezanega padca letalskega prometa v letu 2020, ki se tudi v letu 2021 ne bo vrnil na raven iz leta 2019, je za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa pomemben dejavnik sprejem Izvedbene uredbe Komisije 2020/1627/EU, s katero je Evropska komisija vzpostavila začasno spremenjeni pravni okvir za tretje referenčno obdobje, ki upošteva izredne razmere v letalskem sektorju in s tem sprejela začasne ukrepe zaradi izrednih razmer kot posledice pandemije COVID-19. Skladno z omenjeno uredbo bo Evropska komisija do 1. 5. 2021 sprejela nove vseevropske cilje uspešnosti, države članice pa morajo do 1. 10. 2021 komisiji v oceno predložiti nove Načrte izvedbe (Performance Plan) za preostanek tretjega referenčnega obdobja. Z vidika vpliva usklajevalnega mehanizma na poslovanje družbe so relevantne določbe, ki spreminjajo obdobje uskladitve za preveč/premalo dobljena sredstva iz naslova delitve tveganj povezanih s prometom, inflacijo in investicijami 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.

### 6.5.2 Pojav globalne pandemije COVID-19 ter s tem povezana recesija

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

Zaradi realizacije operativnega tveganja izjemnega dogodka (pojava epidemije) je povečana stopnja tveganosti poslovanja družbe, predvsem na področju finančnih tveganj (likvidnostno tveganje, kreditno tveganje in obrestno tveganje) ter na področju strateških tveganj zaradi sprememb predpisov na področju določanja cen storitev družbe (tveganja povezana s strateškim načrtovanjem in tveganja povezana z določitvijo novih vseevropskih ciljev uspešnosti) in z njo povezanim mehanizmom delitve tveganja (usklajevalni mehanizem). Dodatno se zaradi krize, ki je prizadela celoten sektor letalstva, spreminja tudi trg in struktura trga uporabnikov storitev družbe (letalskih družb). Največje tveganje je še naprej povezano s trajanjem in globino epidemije. Dolgotrajno vztrajanje zaostrenih epidemioloških razmer z morebitnimi novimi valovi okužb in s tem povezani strožji omejitveni ukrepi ter ponovna večja zaprtja gospodarstev, bodo še naprej predstavljali največje tveganje za stabilno okrevanje.

Ob vpetosti družbe v mednarodni, zlasti EU pravni okvir, ki ureja področje navigacijskih služb zračnega prometa, so ob realiziranem tveganju na področju strateških tveganj (tveganja v povezavi s strateškim načrtovanjem in regulatorna tveganja – mehanizem delitve tveganja, povezanega s prometom in inflacijo ter investicijami, t.i. usklajevalni mehanizem), le-ta zaradi vključenosti družbe v aktivnosti delovnih teles EU s predstavniki Republike Slovenije pri obravnavi in sprejemanju sprememb evropskih predpisov, srednjeročno predvidljiva in obvladljiva.

Realizacija finančnih tveganj je povezana z realizacijo ostalih tveganj, povezanih negativnim vplivom epidemije COVID-19 na letalski sektor in s tem na obseg letalskega prometa, ki se odraža v padcu prihodkov in ob visokem deležu fiksnih stroškov poslovanja, bistveno poslabšani likvidnostni situaciji ter povečani zadolženosti družbe. Na likvidnostno situacijo družbe v letu 2020 pa je vplival tudi odlog plačil

storitev navigacijskih služb zračnega prometa uporabnikom storitev za mesece februar, marec, april in maj 2020, ki so ga države članice odobrile v okviru Eurocontrol v pomoč letalskim družbam tako, da so bile storitve za februar plačane novembra 2020, za marec 2020 v februarju 2021, medtem ko bodo storitve za april 2020 poravnane maja 2021 in za maj 2020 avgusta 2021.

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. Brez ukrepov, ki jih je družba sprejela, bi bila ogrožena zmožnost družbe za poravnavanje obveznosti ter s tem njena plačilna sposobnost. Družba je za zagotovitev ustrezne likvidnosti v mesecu aprilu najela dodatni kratkoročni revolving kredit v višini 5 mio EUR, v drugi polovici leta 2020 pa še dolgoročni kredit za financiranje potrebnih investicij. Družba dodatno izvaja več ukrepov za znižanje stroškov poslovanja na področju investicij, stroškov storitev in dobav blaga ter stroškov dela. Zaradi v letu 2020 najetega dolgoročnega kredita za financiranje investicij v obdobju 2020 – 2022 za obdobje 10 let, z odlogom plačila glavnice do leta 2023, pa bo družba kljub obrestni meri, vezani na Euribor, bolj skrbno spremljala in obvladovala izpostavljenost tveganju večje spremembe obrestnih mer. Dodatno skrb bo v letu 2021 namenila rednemu spremljanju kapitalske ustreznosti.

Zaradi epidemije COVID-19 so povečana tudi tveganja, povezana z varnostjo in zdravjem zaposlenih, ki jih je družba s prilagojeno organizacijo dela in doslednim upoštevanjem vseh preventivnih, zaščitnih in higienskih ukrepov učinkovito obvladovala ter zagotovila neprekinjeno izvajanje dejavnosti.

Zaradi splošne negotovosti glede razvoja epidemije bodo prizadevanja družbe tudi v letu 2021 usmerjena v zagotavljanje vseh potrebnih ukrepov za preprečevanje pojava okužbe med zaposlenimi, z namenom neprekinjenega izvajanja dejavnosti, sprejemanja vseh potrebnih ukrepov za obvladovanje vseh ostalih tveganj pri poslovanju ter spremljanje dejanskega gibanja prometa in novih napovedi relevantnih organizacij ter fleksibilno prilagajanje vseh zmogljivosti, predvsem kadrovskih virov, za zagotavljanje potrebne kapacitete v zračnem prostoru, ki je v domeni družbe. Poleg omenjenega bo družba proaktivno vključena v vse aktivnosti in pobude, tako v sodelovanju s pristojnim ministrstvom in Javno agencijo za civilno letalstvo Republike Slovenije, kot ostalimi deležniki v letalstvu v evropskem merilu (v okviru FAB CE in na ravni inter-FAB sodelovanja, CANSO, Eurocontrol, EASA, EC3) z namenom aktivnega in argumentiranega zastopanja interesov izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa pri sprejemanju ukrepov za okrevanje evropskega letalstva.

Glede na vse predhodno navedeno družba v letu 2020 ni uspela realizirati načrtovanega poslovanja, poslovno leto pa je glede na razsežnost krize, ki je prizadela letalsko industrijo, zaključila z negativnim poslovnim izidom.

## 7 DRUŽBENA ODGOVORNOST IN TRAJNOSTNI RAZVOJ

Družba v skladu s konceptom družbeno odgovorno podjetje v svoje delovanje in načrtovanje razvoja na področju dejavnosti, ki jo opravlja, vključuje skrb za družbo in okolje. V družbi zato razvijamo in spodbujamo odgovoren odnos do zaposlenih, skrb za okolje, vlaganje v trajnostno delovanje in poslovanje ter spoštujemo temeljna načela družbene odgovornosti, kot so:

- etično in pošteno poslovanje;
- pošteno in enakopravno obravnavanje zaposlenih in uporabnikov naših storitev;
- odgovorno ravnanje z okoljem;
- odgovoren odnos do ožje lokalne skupnosti in širšega družbenega okolja.

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

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. V letu 2021 ter naslednjih dveh letih bo v skladu z akcijskim načrtom, ki ga bo sprejela na podlagi podpisane zaveze, izvajala aktivnosti za doseganje še višjega standarda spoštovanja človekovih pravic pri poslovanju, vse to pa med drugim v skladu s Priporočili in pričakovanji SDH.

Družba si bo v letu 2021 prizadevala k celoviti obravnavi vseh vidikov trajnostnega poslovanja, tako ekonomskih, družbenih in okoljskih, zaokroženih v strategiji trajnostnega poslovanja, ki bo v skladu s Priporočili in pričakovanji SDH vključevala vse temeljne elemente in bo kot taka vključena v strateški poslovni načrt družbe.

### Etični kodeks

Družba je pomembno storitveno podjetje, ki zagotavlja varen in učinkovit pretok zračnega prometa v Republiki Sloveniji. Zagotavljanje navigacijskih služb zračnega prometa kot osnovne dejavnosti družbe zahteva nenehno sodelovanje in izobraževanje vseh zaposlenih pri doseganju ciljev družbe, zahteva visoko poslovno etiko ter razumevanje skupnih vrednot in poslanstva družbe. Družba je zato v Etičnem kodeksu opredelila osnovne vrednote družbe, načela razmerij med družbo in zaposlenimi ter vsa področja odgovornosti – odgovoren odnos družbe do ustanovitelja, zgled vodstva družbe, odgovoren odnos družbe do zaposlenih, 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 ter nadaljnjega razvoja.

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

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

S sprejetjem Etičnega kodeksa je družba podala smernice za delovanje vseh, ki z družbo kakorkoli sodelujejo, tj. da so v družbi zaposleni, so predstavniki organov vodenja ali nadzora ali poslovni partnerji oziroma uporabniki storitev.

V letu 2021 družba načrtuje dopolnitev Etičnega kodeksa. Dopolnitev bo pomenila predvsem uskladitev kodeksa s podpisano Zavezo o spoštovanju človekovih pravic pri poslovanju, s katero se je družba zavezala k implementaciji relevantnih načel Nacionalnega akcijskega načrta Republike Slovenije za spoštovanje človekovih pravic v gospodarstvu.

Etični kodeks sicer vsebuje številne smernice in načela, ne more pa nadomestiti samostojnega odločanja in ravnanja vsakega posameznika. V družbi se zato zavedamo svoje odgovornosti za aktivno in dosledno uveljavljanje temeljnih načel in pravil sprejetega kodeksa v praksi ter prizadevanje za nadaljnji razvoj.

## 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.

## 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.

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

privlači dobro usposobljene kadre. Družba v poslovni proces nediskriminatorno vključuje vse zaposlene tako, da lahko vsak na svojem področju, za katero je zaposlen, soustvarja uspeh podjetja.

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

Pomembna vrednota, ki ji v družbi namenimo pozornost, je skrb za varnost pri delu in zdravje zaposlenih. Za potrebe varnega dela družba zagotavlja zaposlenim uporabo osebne varovalne opreme, ki izpolnjuje vse predpisane standarde in ustreza specifikam dela v družbi, zaposleni pa jo dosledno uporabljajo. Opremo skladno s sprejeto Izjavo o varnosti z oceno tveganja v družbi periodično pregledujejo zunanji pooblašteni strokovnjaki za varno delo. Družba veliko pozornost posveča usposabljanju zaposlenih za varno delo, in sicer v okviru ciljno usmerjenih in strokovno naravnanih predavanj ter praktičnega treninga v spremstvu strokovnjakov, kjer se zaposlene ustrezno obvešča o pravilni uporabi osebne varovalne opreme.

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

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

Družba bo še naprej zagotavljala takšno 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 in 7/18) družba na nediskriminatoren način obravnava zahtevke pravnih ali fizičnih oseb ter spoštuje določbe zakona. Sočasno si v družbi prizadevamo za uveljavljanje temeljnih načel in elementov sistema korporativne integritete.

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

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

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



### 7.3 OKOLJSKI VIDIKI TRAJNOSTNEGA POSLOVANJA DRUŽBE

Družba si pri načrtovanju in izvajanju dejavnosti ter poslovnih aktivnosti prizadeva za največjo možno mero odgovornosti do okolja in pri tem upošteva zahteve ustreznih predpisov in standardov na tem področju. Prispevek družbe k trajnostnemu razvoju predstavlja projekt gradnje objekta ATCC ob upoštevanju predpisanih okoljskih usmeritev, ki omogočajo zagotavljanje energetske učinkovitosti in preprečujejo onesnaževanje okolja. Svoj vpliv na okolje in življenjski prostor družba načrtno zmanjšuje tako, da se raba energije in s tem povezani stroški spremljajo, pri svojem poslovanju pa je družba prešla na pretežno elektronsko poslovanje, kar zmanjšuje stroške poslovanja in ima pozitivne učinke na okolje. Pri nabavah se upoštevajo 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.

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 brezogljivne 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.

Učinkovita raba energije (URE) in uporaba obnovljivih virov energije (OVE) spadata med teme, ki so del našega vsakdana in vse kaže, da bo stabilna oskrba z energijo eno izmed poglavitnih vprašanj razvoja celotne družbe. Prispevek družbe k trajnostnemu razvoju predstavlja tudi vračanje električne energije, ki se ustvari z obveznimi rednimi mesečnimi testiranj naprav DEA za zagotavljanje neprekinjenega napajanja objekta ATCC, v omrežje. Družba pri napravah za neprekinjeno napajanje sistemov uporablja tudi modularno energijo, kar ji omogoča optimiziranje porabe električne energije (prilagajanje delovanja modulov glede na potrebe). Družba je v letu 2020 z izvedbo javnega naročila zagotovila novo pogodbo za dobavo električne energije, s katero je poleg prihranka na ceni električne energije zagotovila, da bo v letu 2021 najmanj 50 % dobavljene električne energije proizvedene iz obnovljivih virov energije (OVE) ali v soproizvodnji električne energije z visokim izkoristkom (SPT) ali v soproizvodnji električne energije, ki temelji na obnovljivih virih (zelena energija).

K zmanjševanju porabe energentov pa družba prispeva tudi z vlaganji v tehnološko napredne sisteme in naprave. Družba sodeluje z Inštitutom za neionizirna sevanja z namenom analize vpliva svojega delovanja na okolje in zdravje ljudi, zlasti sevanj radarskih sistemov. Visoka raven ozaveščenosti se kaže tudi na področju racionalne rabe energije, in sicer je vključena 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 640 kW električne energije, ki se proizvaja v skladu s trenutnimi (dnevnimi) potrebami slovenskega elektro omrežja.

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

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



## 8 KLJUČNI NAČRTI ZA LETO 2021 IN PRIČAKOVANJA GLEDE RAZVOJA DRUŽBE

Globalna epidemija bolezni COVID-19, ki se je v povezavi s sprejetimi ukrepi držav s ciljem omejevanja širjenja koronavirusa in blažitve posledic epidemije ter zlasti v zvezi z omejitvami oziroma prepovedmi potovanja odrazila v drastičnem padcu letalskega prometa, je v letu 2020 izjemno močno prizadela letalski sektor. Omenjene okoliščine 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. Kljub sprejetim ukrepom in novim cepivom, ki so bila izdana v uporabo v začetku leta 2021, bo okrevanje letalskega prometa zelo počasno in v veliki meri odvisno od razvoja epidemije, razpoložljivosti cepiva in hitrosti cepljenja prebivalstva, kot tudi od splošnega okrevanja gospodarstva ter povratka zaupanja in povpraševanja po letalskih prevozi. Spričo omenjenega bo primarni cilj družbe zagotavljati neprekinjeno, učinkovito in varno izvajanje njene osnovne dejavnosti, zagotavljanja storitev upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa v Republiki Sloveniji ter nemoteno poslovanje skladno z veljavnimi slovenskimi in evropskimi predpisi ter standardi ICAO.

V skladu z Izvedbeno uredbo Komisije 2020/1627/EU o izrednih ukrepih za tretje referenčno obdobje (2020 – 2024) načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu zaradi pandemije COVID-19, ki predstavlja začasno spremenjeni pravni okvir za tretje referenčno obdobje in upošteva izredne razmere v letalskem sektorju, si bo družba v letu 2021 v okviru priprave novega osnutka Načrta izvedbe (Performance Plan) 2020 – 2024 za Republiko Slovenijo prizadevala k doseganju skladnosti z novimi, spremenjenimi vseevropskimi cilji uspešnosti, ki jih bo Evropska komisija sprejela do 1. maja 2021. Upoštevajoč napovedi in dejanske podatke o okrevanju letalskega prometa ter razvoj epidemije COVID-19 in splošne gospodarske razmere si bo družba v letu 2021 z obvladovanjem vseh stroškov poslovanja in zagotavljanju potrebnih virov financiranja prizadevala zagotavljati nemoteno poslovanje in potrebna ter predpisana investicijska vlaganja v navigacijske sisteme in opremo, potrebno za sledenje tehnološkemu razvoju na področju dejavnosti družbe.

Upoštevajoč vse predhodno navedeno je upravljanje varnosti v zračnem prometu 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.

Družba si bo prizadevala k ohranjanju vplivne vloge tudi 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 čezmejnimi sodelovanjem, ter v optimizacijo regijske infrastrukture.

Za dosego načrtovanih ciljev v letu 2021 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, zaradi epidemije COVID-19 prekinjenega, socialnega dialoga za sklenitev nove panožne in 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;
- strokovno sodelovanje s pristojnimi državnimi organi pri pripravi predpisov s področja dejavnosti družbe.

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

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

Na področju nadzornih sistemov se bo začelo s širitvijo sistema multilateracije oziroma začetkom projekta MAM, s čimer se bo zagotovilo dvojno neodvisno pokrivanje štajerskega dela Slovenije z WAM sistemom. Vlaganja v novo tehnologijo WAM bodo na dolgi rok zmanjšala število nadzornih sistemov (umik iz uporabe vsaj enega starega radarja), hkrati pa bo zagotovilo neodvisno pokrivanje slovenskega zračnega prostora v severovzhodni Sloveniji. Poleg omenjenega je na področju letalskih telekomunikacije načrtovana še:

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

Družba na področju letalskih informacijskih služb med pomembne naloge uvršča prehod iz zagotavljanja skladnosti z zahtevami Uredbe Komisije 73/2010/EU na zagotavljanje skladnosti z zahtevami Izvedbene uredbe Komisije 2017/373/EU. Enako pomembno bo tudi zagotavljanje skladnosti z zahtevami nove Priloge 15 k Čikaški konvenciji ter dokumenta ICAO Doc 10066 PANS AIM (Procedures for Air Navigation Services - Aeronautical Information Management).

Z Eurocontrol NM je vzpostavljen dogovor o tranziciji družbe in sistema ADMT (AIXM 5.1) v EAD SDD s pomočjo direktnega prenosa zrakoplovnih podatkov med posameznima sistemoma. Podatki so osnova za delovanje funkcij NM. Vsi letalski podatki, ki jih mora družba zagotavljati, so trenutno v elektronski obliki, shranjeni v tujini v EAD (European AIS Data Base).

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

V letu 2021 bo zaključena implementacija nove aplikacije eARO 2.0 za internetno oddajo načrtov leta. Na ta način oddani načrti poleta dosegajo že 49 % vseh oddanih načrtov poleta.

Na področju usposabljanja operativnega osebja v okviru Letalske šole se načrtuje izvajanje usposabljanj obstoječega operativnega osebja za pridobitev novih kompetenc, skladno s potrebami posameznih

operativnih sektorjev. Na sistemski ravni pa se nadaljuje razvoj sistemske ureditve izvajanja procesov usposabljanja operativnega osebja.

V okviru Sektorja za certificiranje, vodenje projektov in usposabljanje osebja smo pristopili k pospešenemu usposabljanju treh sodelavcev sektorja po IANS NSA programu, s čimer bomo pridobili nova znanja in posledično razširili delokrog oz. izvajanje aktivnosti sektorja v skladu z zahtevami Izvedbene uredbe Komisije 2017/373/EU.

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

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

Visoka stopnja negotovosti glede učinkovitosti ukrepov, ki jih države sprejemajo v boju z epidemijo, se odraža tudi v napovedih prometa za leto 2021 in naprej. Na realni promet v 2021 letu bodo verjetno največ vplivali:

- razpoložljivost cepiva,
- javno mnenjski odnos do cepljenja,
- postopki odgovornih za obvladovanje pandemije,
- splošne gospodarske razmere,
- zaupanje potrošnikov in povpraševanje po letalskih prevozih,
- finančno stanje prevoznikov in izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa,
- kapaciteta ATC v sosednjih državah (tudi na South-East osi) ter
- izredni dogodki (teroristična dejanja v svetu, konflikti med državami, ipd.).

Družba bo v letu 2021 nadaljevala aktivnosti na področju projektov, ki so sofinancirani s sredstvi Evropske unije, sredstvi programa »Connect Europe Facilities – CEF«, in sicer na projektu »SWIM Common Public Key Infrastructure & Cybersecurity« (SWIM PKI & CS).

Družba bo nadaljevala izvajanje projekta ADaaS2 kot enega najpomembnejših projektov družbe.

Na področju sistema vodenja kakovosti po ISO 9001 je v letu 2021 načrtovan zaključek dveh projektov, in sicer projekta za obvladovanje sistema vodenja dokumentacije in procesa popisa razvoja operativne programske in strojne opreme ter operativnega delovnega okolja. Na področju sistema vodenja kakovosti po ISO 9001 je v letu 2021 načrtovana notranja presoja, ki bo zajemala vse procese. Temu bo sledila še zunanja recertifikacijska presoja, ki bo izvedena s strani akreditiranih zunanjih izvajalcev.

Z opisanimi ukrepi in aktivnostmi bo družba tudi na dolgi rok zagotavljala kakovostno, prilagodljivo in stroškovno učinkovito opravljanje dejavnosti, ki bo usmerjeno k najpomembnejšemu cilju, tj. zagotavljanju visoke stopnje ravni varnosti v zračnem prometu, z ustreznim prispevkom k zmanjšanju negativnih vplivov dejavnosti na okolje.

## II RAČUNOVODSKO POROČILO

### 1 POROČILO NEODVISNEGA REVIZORJA

**EY**Building a better  
working world

#### POROČILO NEODVISNEGA REVIZORJA

Lastnikom gospodarske družbe **KONTROLA ZRAČNEGA PROMETA SLOVENIJE, d.o.o.**

#### Mnenje

Revidirali smo računovodske izkaze gospodarske družbe **KONTROLA ZRAČNEGA PROMETA SLOVENIJE, d.o.o.** (družba), ki vključujejo izkaz finančnega položaja na dan 31. decembra 2020 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 so priloženi računovodski izkazi v vseh pomembnih pogledih poštena predstavitev finančnega položaja družbe na dan 31. decembra 2020 ter njenega poslovnega izida in denarnih tokov 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 in Uredbo (EU) št. 537/2014 Evropskega parlamenta in sveta z dne 16. aprila 2014 o posebnih zahtevah v zvezi z obvezno revizijo subjektov javnega interesa ("Uredba (EU) št. 537/2014 Evropskega parlamenta in sveta". Naše odgovornosti na podlagi teh pravil so opisane v tem poročilu v odstavku *Revizorjeva odgovornost za revizijo računovodskih izkazov*. V skladu 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, da smo izpolnili vse druge etične zahteve v skladu s temi zahtevami in Kodeksom IESBA.

Verjamemo, da so pridobljeni revizijski dokazi zadostna in ustrezna podlaga 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 (konsolidiranih) računovodskih izkazov kot celote ter pri oblikovanju našega mnenja o teh (konsolidiranih) računovodskih izkazih in o teh ključnih revizijskih zadevah ne izražamo ločenega mnenja. Za vsako zadevo, ki jo posebej navajamo v nadaljevanju, v tem smislu opisujemo njeno 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.

#### Pripoznanje prihodkov

Vir prihodkov družbe sta predvsem dva poslovna odseka: storitve navigacijske službe zračnega prometa (»na zračni poti«) za prelet nad Slovenijo in storitve navigacijske službe na terminalih. Družba zaračuna storitve navigacijske službe in pripozna prihodke na podlagi cene na enoto izražene v evrih, ki je določena upoštevaje predvidene stroške, načrtovani letni promet ter dejansko število zaračunanih enot storitev. Cene preletov se uravnavajo na podlagi posebnega mehanizma, pri čemer je cena določena na podlagi predvidenega števila preletov in inflacije in potrjena s strani Evropske komisije.

Na podlagi Izvedbene uredbe 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, je treba skupaj z novimi predlogi državnega načrta izvedbe, pripraviti in sprejeti nove cilje EU. Novi izvedbeni cilji EU

V okviru naših revizijskih postopkov smo med drugim razumeli veljavne predpise, preverili ustreznost računovodskih usmeritev družbe za priznanje prihodkov in ocenili njihovo usklajenost z Mednarodnimi standardi računovodskega poročanja, kot jih je sprejela Evropska unija. Preizkusili smo zasnovano in delovanje sistema notranjih kontrol nad pripoznanjem prihodkov z vidika napak, preprečevanja prevar in časovne razporeditve prihodkov.

Na vzorcu transakcij smo v skladu z mednarodnim standardom MSRP 15 preizkusili ustreznost določitve izvršitvenih obvez ter razporeditve cene na posamezno izvršitveno obvezo, kakor tudi časovno ustreznost prenosa nadzora za vsak posamezen prihodkovni tok. Preizkusili smo tudi vzorec prodajnih transakcij pred in po datumu izkaza finančnega položaja.



se določijo za celotno referenčno obdobje (2020–2024), pri čemer se koledarski leti 2020 in 2021 obravnavata kot enotno obdobje. Po pričakovanju naj bi jih Evropska komisija odobrila šele po datumu izkaza finančnega položaja.

Zaradi zgoraj omenjene zapletenosti merjenja prihodkov in glede na to, da so prihodki eden ključnih kazalnikov uspešnosti družbe, smo pripoznanje prihodkov določili za ključno revizijsko zadevo.

Poslovodstvo je izvedlo pravno in finančno presojo glede možnih posledic s strani Evropske komisije nepotrjenih cen preletov na enoto za leto 2020 do datuma izdaje računovodskih izkazov. Pregledali smo oceno poslovodstva in izvedli poizvedbe v zvezi s to oceno ter jo primerjali z določbami Izvedbene uredbe 2019/317 in Izvedbene uredbe 2020/1627.

Ocenili smo tudi ustreznost računovodskih usmeritev z vidika razkritij in razkritje prihodkov v pojasnilih 3.2.15 *Prihodki od prodaje iz pogodb*, 3.2.24 *Uporaba MSRP za pripoznavanje presežnih prihodkov zaradi učinka usklajevalnega mehanizma na bodoče prihodke v skladu z Uredbami Evropske unije* in 3.2.29 *Potencialne obveznosti in Potencialna sredstva* k računovodskim izkazom ter njihovo usklajenost z Mednarodnimi standardi računovodskega poročanja, kot jih je sprejela Evropska unija.

#### Oslabitev opredmetenih osnovnih sredstev

Opredmetena osnovna sredstva družbe vključujejo zemljišče, zgradbe in opremo. Na dan 31. decembra 2020 znaša skupna vrednost opredmetenih osnovnih sredstev 23,5 milijonov evrov, kar predstavlja 76,9% skupnih sredstev družbe. Zaradi znatnega poslabšanja finančne uspešnosti v poslovnem letu 2020 kot posledica pandemije Covid-19, je družba na dan 31. decembra 2020 opravila test oslavitve opredmetenih osnovnih sredstev. Test oslavitve vključuje določitev nadomestljive vrednosti denar ustvarjajoče enote vseh ali posameznih sredstev, kar ustreza njihovi vrednosti v uporabi ali poštenu vrednosti, zmanjšani za stroške prodaje. Vrednost pri uporabi je sedanja vrednost prihodnjih denarnih tokov, ki jih družba pričakuje od posamezne denar ustvarjajoče enote. Ocene poslovodstva glede znakov oslavitve in izračuna nadomestljive vrednosti opredmetenih osnovnih sredstev so bile za našo revizijo pomembne, saj je postopek zapleten in zahteva pomembno mero poslovodske presoje. Zato smo to področje določili za ključno revizijsko zadevo.

Ocenili smo poslovodsko presojo znakov oslavitve opredmetenih osnovnih sredstev družbe. Preizkusili smo predpostavke poslovodstva in druge vhodne podatke za izračun vrednosti pri uporabi. Ovrednotili smo cenitvena poročila zunanjih cenilcev sredstev, ki jih je pridobilo poslovodstvo, ter ocenili nadomestljivo ali pošteno vrednost sredstev, zmanjšano za stroške prodaje. Ocenili smo usposobljenost, izkušnje in objektivnost zunanjih cenilcev sredstev ter se z njimi pogovorili o njihovem cenitvenem poročilu in opravljenem delu. Za pomoč pri oceni uporabljenih diskontnih stopenj in ustreznosti uporabljenih metodologij vrednotenja, smo v revizijsko skupino vključili veščake. Ocenili smo tudi ustreznost razkritij glede oslavitve opredmetenih osnovnih sredstev v pojasnilu 3.2.2 k računovodskim izkazom *Opredmetena osnovna sredstva* ter njihovo usklajenost z Mednarodnimi standardi računovodskega poročanja, kot jih je sprejela EU.

#### **Druge informacije**

Druge informacije obsegajo informacije v letnem poročilu, razen računovodskih izkazov in našega mnenja o teh računovodskih izkazih. Poslovodstvo je odgovorno za te druge informacije.

Naše mnenje o računovodskih izkazih ne vključuje drugih informacij in zato o njih ne izražamo nikakršnega zagotovila ali sklepa.

V zvezi z revizijo računovodskih izkazov je naša odgovornost, da te druge informacije preberemo in presodimo, ali so pomembno neskladne z računovodskimi izkazi ali našim poznavanjem, pridobljenim pri revidiranju, ali kako drugače zgledata pomembno napačne. Poleg tega je naša odgovornost da ocenimo, ali so bile druge informacije v vseh pomembnih pogledih pripravljene v skladu z veljavnim zakonom ali predpisi in predvsem, ali so te druge informacije usklajene z zakonom ali predpisi glede formalnih zahtev in postopkov za pripravo drugih informacij z vidika pomembnosti in, ali bi neskladnost s temi zahtevami lahko vplivala na presojo, zasnovane na teh drugih informacijah.





Na podlagi opravljenih postopkov poročamo, kolikor lahko ocenimo, da:

- so druge informacije, ki opisujejo dejstva predstavljena v računovodskih izkazih, v vseh pomembnih pogledih usklajene z računovodskimi izkazi; in
- da so druge informacije pripravljene v skladu z veljavnim zakonom in predpisi.

Poleg tega je naša odgovornost da, na podlagi našega poznavanja in razumevanja družbe, ki smo ga pridobili med revizijo, poročamo o tem, ali druge informacije vsebujejo pomembno napačno navedbo. Na podlagi opravljenih postopkov v zvezi z drugimi informacijami nismo ugotovili nobenih pomembnih napačnih navedb.

#### **Odgovornost posloводства, revizijske komisije 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 družbo likvidirati ali zaustaviti poslovanje, ali če nima druge možnosti, kot da napravi eno ali drugo.

Revizijska komisija in nadzorni svet sta odgovorna za nadzor nad pripravo računovodskih izkazov. Nadzorni svet je odgovoren 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 nudi visoko stopnja zagotovila, vendar ni jamstvo, da bo revizija, opravljena v skladu z mednarodnimi standardi revidiranja, 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 posamično ali skupaj, vplivajo na gospodarske odločitve uporabnikov, sprejete na podlagi teh računovodskih izkazov.

Med izvajanjem revidiranja v skladu s pravili revidiranja 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 mnenje 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 in okoliščin, ki zbujejo dvom v sposobnost družbe, da nadaljuje kot delujoče podjetje, sprejememo sklep o ustreznosti poslovske uporabe predpostavke delujočega podjetja, kot podlage računovodenja. Če sprejememo 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 družbe 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;





Revizijsko komisijo in nadzorni svet med drugim obveščamo o načrtovanem obsegu in času revidiranja in o pomembnih revizijskih ugotovitvah vključno s pomanjkljivostmi notranjih kontrol, ki smo jih zaznali med našo revizijo.

Obenem smo revizijski komisiji in nadzornemu svetu 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 za odpravo teh nevarnosti.

Od vseh zadev, s katerimi smo seznanili revizijsko komisijo in nadzorni svet, smo zadeve, ki so bile najpomembnejše pri reviziji računovodskih izkazov tekočega obdobja, določili kot ključne revizijske zadeve.

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

##### Imenovanje in potrditev revizorja

Za zakonitega revizorja revidirane družbe smo bili imenovani na skupščini družbe KONTROLA ZRAČNEGA PROMETA SLOVENIJE, d.o.o. dne 1. avgusta 2019, predsednik nadzornega sveta pa je pogodbo o revidiranju podpisal dne 1. avgusta 2019. Pogodba je bila sklenjena za obdobje 2 let. Celotno neprekinjeno obdobje našega sodelovanja z družbo, vključno s predhodnimi podaljšanji (podaljšanje prvotnega obdobja za katerega smo bili imenovani za revizorja družbe) in ponovnimi imenovanji za zakonitega revizorja družbe, znaša 5 let.

V imenu revizijske družbe Ernst & Young d.o.o. sta za opravljeno revizijo odgovorni pooblaščenca revizorki Sanja Košir Nikasinič in Ana Primožič.

##### 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 na isti dan kot revizijsko poročilo.

##### Nerevizijske storitve

Za revidirano družbo nismo opravili nobenih prepovedanih nerevizijskih storitev iz prvega odstavka petega člena Uredbe (EU) št. 537/2014 Evropskega parlamenta in sveta, in 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, 20. april 2021

  
Sanja Košir Nikasinič  
Direktor, Pooblaščenca revizorka  
Ernst & Young d.o.o.  
Dušajska 111, Ljubljana

  
Ana Primožič  
Pooblaščenca revizorka

**ERNST & YOUNG**  
Revizija, poslovno  
svetovanje d.o.o., Ljubljana 1

## 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. 2020

SREDSTVA		Pojasnila	31. 12. 2020	31. 12. 2019
<b>Nekratkoročna sredstva</b>			<b>25.615.757</b>	<b>27.345.080</b>
I.	Neopredmetena sredstva	3.2.1	1.722.282	1.589.579
1.	Dolgoročne premoženjske pravice		1.604.557	1.513.347
2.	Druga dolgoročna sredstva		117.725	76.232
II.	Opredmetena osnovna sredstva	3.2.2	23.524.840	25.434.444
1.	Zemljišča in zgradbe		15.623.167	16.385.660
2.	Proizvajalne naprave in stroji		7.363.164	8.781.147
3.	Druge naprave in oprema		7.435	4.494
4.	Opredmetena osnovna sredstva, ki se pridobivajo		531.074	263.143
III.	Naložbene nepremičnine		0	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	352.635	305.057
<b>Kratkoročna sredstva</b>			<b>4.978.964</b>	<b>10.610.872</b>
I.	Zaloge	3.2.5	517.941	636.428
II.	Kratkoročne finančne naložbe		0	0
III.	Kratkoročne poslovne terjatve	3.2.6	3.703.346	4.100.324
1.	Kratkoročne poslovne terjatve do kupcev		1.713.492	3.210.137
2.	Kratkoročne terjatve za davek od dohodkov pravnih oseb		493.690	22.607
3.	Kratkoročne poslovne terjatve do drugih		1.496.164	867.580
IV.	Denarna sredstva	3.2.7	757.677	5.874.120
<b>SREDSTVA SKUPAJ</b>			<b>30.594.721</b>	<b>37.955.952</b>

## LETNO POROČILO 2020

KAPITAL IN OBVEZNOSTI		Pojasnila	31. 12. 2020	31. 12. 2019
<b>Kapital</b>		3.2.8	<b>10.307.825</b>	<b>24.736.997</b>
I.	Vpoklicani kapital		5.525.706	5.525.706
II.	Kapitalske rezerve		0	0
III.	Rezerve iz dobička		4.816.358	16.421.435
1.	Zakonske rezerve		552.571	552.571
2.	Druge rezerve iz dobička		4.263.788	15.868.864
IV.	Rezerve, nastale zaradi vrednotenja po poštenu vrednosti		-34.240	61.737
V.	Preneseni čisti poslovni izid		0	435.562
VI.	Čisti poslovni izid poslovnega leta		0	2.292.557
<b>Rezervacije in dolgoročne pasivne časovne razmejitev</b>		3.2.9	<b>2.747.493</b>	<b>2.532.126</b>
1.	Rezervacije za pokojnine in podobne obveznosti		2.747.493	2.532.126
<b>Nekratkoročne obveznosti</b>			<b>5.851.699</b>	<b>2.714.496</b>
I.	Nekratkoročne finančne obveznosti	3.2.10	5.851.699	2.714.496
II.	Nekratkoročne poslovne obveznosti		0	0
III.	Odložene obveznosti za davke		0	0
<b>Kratkoročne obveznosti</b>			<b>11.687.704</b>	<b>7.972.333</b>
I.	Kratkoročne finančne obveznosti	3.2.11	7.173.652	2.305.400
II.	Kratkoročne obveznosti		4.514.052	5.666.933
1.	Kratkoročne poslovne obveznosti do dobaviteljev	3.2.12	1.540.797	2.346.166
2.	Druge kratkoročne poslovne obveznosti	3.2.13	1.686.986	2.483.452
3.	Obveznosti za davek od dohodkov pravnih oseb			68.985
4.	Druge kratkoročne obveznosti	3.2.14	1.286.269	768.330
<b>Skupaj obveznosti</b>			<b>17.539.403</b>	<b>10.686.829</b>
<b>SKUPAJ KAPITAL IN OBVEZNOSTI</b>			<b>30.594.721</b>	<b>37.955.952</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. 2020

Besedilo	Pojasnila	2020	2019
<b>A PRIHODKI OD PRODAJE IZ POGODB</b>	3.2.15	<b>15.457.515</b>	<b>41.817.617</b>
1. Prihodki od prodaje iz pogodb v Republiki Sloveniji		866.782	992.943
2. Prihodki od prodaje iz pogodb v EU		14.589.623	40.823.294
3. Prihodki od prodaje iz pogodb v tujini		1.110	1.380
<b>B DRUGI POSLOVNI PRIHODKI</b>	3.2.16	<b>2.093.677</b>	<b>252.795</b>
<b>C POSLOVNI ODHODKI</b>		<b>31.880.590</b>	<b>36.577.464</b>
1. Stroški materiala in storitev	3.2.17	5.558.208	7.257.298
a) Nabavna vrednost prodanega blaga		0	0
b) Stroški materiala		542.934	556.548
c) Stroški storitev		5.015.274	6.700.750
2. Stroški dela	3.2.18	20.753.231	24.126.662
a) Stroški plač		15.774.751	18.328.666
b) Stroški pokojninskih zavarovanj		1.658.713	2.241.999
c) Stroški socialnih zavarovanj		1.894.706	2.232.628
d) Drugi stroški dela		1.425.061	1.323.369
3. Odpisi vrednosti	3.2.19	3.982.605	3.806.508
a) Amortizacija		3.905.304	3.757.360
b) Prevrednotovalni poslovni odhodki pri neopredmetenih sredstvih in opredmetenih osnovnih sredstvih		43.435	8.210
c) Prevrednotovalni poslovni odhodki v zvezi z zalogami		33.866	40.938
4. Drugi poslovni odhodki	3.2.20	1.482.922	1.595.651
5. Oslabitev in odprava oslabitve finančnih sredstev (neto znesek)	3.2.19	103.624	-208.655
<b>D FINANČNI PRIHODKI</b>		<b>31</b>	<b>55</b>
1. Finančni prihodki iz danih posojil		7	14
2. Finančni prihodki iz poslovnih terjatev do drugih		24	41
<b>E FINANČNI ODHODKI</b>	3.2.21	<b>113.883</b>	<b>140.464</b>
1. Finančni odhodki iz finančnih obveznosti		79.185	96.365
2. Finančni odhodki iz poslovnih obveznosti		34.698	44.099
<b>F CELOTNI DOBIČEK oziroma IZGUBA</b>		<b>-14.443.250</b>	<b>5.352.539</b>
<b>G DAVEK OD DOBIČKA</b>	3.2.22	<b>-47.578</b>	<b>767.425</b>
1. Obračunani davek		0	805.216
2. Odloženi davek		-47.578	-37.791
<b>H ČISTI POSLOVNI IZID OBRAČUNSKEGA OBDOBJA</b>		<b>-14.395.672</b>	<b>4.585.114</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 2020**

Besedilo		2020	2019
A	Čisti poslovni izid obračunskega obdobja	-14.395.672	4.585.114
B	Drugi vseobsegajoči donosi v letu	0	0
B.1.	Drugi vseobsegajoči donosi, ki bodo v prihodnje pripoznani v izkazu poslovnega izida	0	0
	Spremembe revalorizacijskih rezerv iz prevrednotenja opredmetenih osnovnih sredstev	0	0
	Spremembe rezerv, nastalih zaradi vrednotenja po pošteni vrednosti	0	0
	Dobički in izgube, ki izhajajo iz prevedbe računovodskih izkazov podjetij v tujini (vplivov sprememb deviznih tečajev)	0	0
B.2.	Druge sestavine vseobsegajočega donosa	-95.977	-257.889
B.2.1.	Preračun pozaposlitvenih zaslužkov po davku	-95.977	-257.889
	Drugi vseobsegajoči donos skupaj, v neto znesku	-95.977	-257.889
C	Celotni vseobsegajoči donos obračunskega obdobja	-14.491.649	4.327.225

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

**2.4 IZKAZ UPORABE BILANČNEGA DOBIČKA ZA LETO 2020**

Besedilo		2020	2019
A	Čisti dobiček poslovnega leta	-14.395.672	4.585.114
B	Preneseni čisti dobiček	2.790.596	435.562
C	Povečanje rezerv iz dobička	0	2.292.557
D	Zmanjšanje drugih rezerv	11.605.076	2.292.557
E	BILANČNI DOBIČEK	0	2.728.119

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

## 2.5 IZKAZ DENARNIH TOKOV ZA LETO 2020

Besedilo	2020	2019
<b>A Denarni tokovi pri poslovanju</b>		
<b>a) Postavke izkaza poslovnega izida</b>	<b>-10.458.792</b>	<b>9.109.844</b>
Poslovni prihodki (razen za prevrednotenje) in finančni prihodki iz poslovnih terjatev	18.359.594	42.723.051
Poslovni odhodki brez amortizacije in prevrednotenja ter finančni odhodki iz poslovnih obveznosti	-28.818.386	-33.613.207
<b>b) Spremembe čistih obratnih sredstev (in časovnih razmejitev, rezervacij ter odloženih terjatev in obveznosti za davek) poslovnih postavk bilance stanja</b>	<b>-469.627</b>	<b>-1.717.125</b>
Začetne manj končne poslovne terjatve	298.844	-1.047.732
Začetne manj končne aktivne časovne razmejitve	98.134	-90.528
Začetne manj končne odložene terjatve za davek	-47.578	-37.791
Začetne manj končne zaloge	118.487	-94.557
Končni manj začetni poslovni dolgovi	-1.670.820	-238.494
Končne manj začetne pasivne časovne razmejitve in rezervacije	733.306	597.193
Plačani davek od dohodkov pravnih oseb	0	-805.216
<b>c) Prebitek prejemkov pri poslovanju ali prebitek izdatkov pri poslovanju (a + b)</b>	<b>-10.928.419</b>	<b>7.392.719</b>
<b>B Denarni tokovi pri investiranju</b>		
<b>a) Prejemki pri investiranju</b>	<b>31</b>	<b>55</b>
Prejemki od dobljenih obresti in deležev v dobičku drugih, ki se nanašajo na investiranje	31	55
<b>b) Izdatki pri investiranju</b>	<b>-2.331.780</b>	<b>-6.280.675</b>
Izdatki za pridobitev neopredmetenih sredstev	-624.072	-1.058.861
Izdatki za pridobitev opredmetenih osnovnih sredstev	-1.707.708	-5.221.814
<b>c) Prebitek prejemkov pri investiranju ali prebitek izdatkov pri investiranju (a + b)</b>	<b>-2.331.749</b>	<b>-6.280.620</b>
<b>C Denarni tokovi pri financiranju</b>		
<b>a) Prejemki pri financiranju</b>	<b>8.825.000</b>	<b>2.394.896</b>
Prejemki od povečanja dolgoročnih finančnih obveznosti	4.000.000	2.394.896
Prejemki od povečanja kratkoročnih finančnih obveznosti	4.825.000	0
<b>b) Izdatki pri financiranju</b>	<b>-681.275</b>	<b>-2.021.246</b>
Izdatki za dane obresti, ki se nanašajo na financiranje	-34.492	-93.027
Izdatki za dane obresti, ki se nanašajo na najeme	-44.693	-47.437
Izdatki za odplačila finančnih obveznosti	-602.090	-380.782
Izdatki za izplačila dividend in drugih deležev v dobičku	0	-1.500.000
<b>c) Prebitek prejemkov pri financiranju ali prebitek izdatkov pri financiranju (a + b)</b>	<b>8.143.725</b>	<b>373.650</b>
<b>D Končno stanje denarnih sredstev</b>	<b>757.677</b>	<b>5.874.120</b>
x) Denarni izid v obdobju (seštevek pribitkov Ac, Bc, Cc)	-5.116.443	2.262.106
y) Začetno stanje denarnih sredstev	5.874.120	3.612.014

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



## 2.6 IZKAZ GIBANJA KAPITALA V LETU 2020

		Osnovni kapital	Zakonske rezerve	Druge rezerve	Rezerve, nastale zaradi vrednotenja po pošteni vrednosti	Preneseni čisti dobiček	Čisti dobiček poslovnega leta	Skupaj
<b>A.1</b>	<b>Stanje konec prejšnjega obdobja</b>	<b>5.525.706</b>	<b>552.571</b>	<b>15.868.864</b>	<b>61.737</b>	<b>435.562</b>	<b>2.292.557</b>	<b>24.736.997</b>
<b>A.2</b>	<b>Začetno stanje v obdobju</b>	<b>5.525.706</b>	<b>552.571</b>	<b>15.868.864</b>	<b>61.737</b>	<b>435.562</b>	<b>2.292.557</b>	<b>24.736.997</b>
<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>-95.977</b>	<b>0</b>	<b>-14.395.672</b>	<b>-14.491.649</b>
a)	Vnos čistega poslovnega izida poslovnega leta	0	0	0	0	0	-14.395.672	-14.395.672
b)	Druge sestavine vseobsegajočega donosa poročevalskega obdobja	0	0	0	-95.977	0	0	-95.977
<b>B.3</b>	<b>Spremembe v kapitalu</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-11.605.076</b>	<b>0</b>	<b>-435.562</b>	<b>12.103.115</b>	<b>62.477</b>
a)	Razporeditev dela ČD preteklega obdobja po sklepu uprave in nadzornega sveta	0	0	0	0	-498.039	0	-498.039
b)	Razporeditev ČD tekočega obdobja po sklepu uprave in nadzornega sveta	0	0	-11.605.076	0	0	12.103.115	498.039
c)	Druge spremembe v kapitalu	0	0	0	0	62.477	0	62.477
<b>C.</b>	<b>Končno stanje v obdobju</b>	<b>5.525.706</b>	<b>552.571</b>	<b>4.263.788</b>	<b>-34.240</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10.307.825</b>

## 2.7 IZKAZ GIBANJA KAPITALA V LETU 2019

		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>13.576.307</b>	<b>319.626</b>	<b>333.209</b>	<b>1.602.484</b>	<b>21.909.903</b>
<b>A.2</b>	<b>Začetno stanje v obdobju</b>	<b>5.525.706</b>	<b>552.571</b>	<b>13.576.307</b>	<b>319.626</b>	<b>333.209</b>	<b>1.602.484</b>	<b>21.909.903</b>
<b>B.1</b>	<b>Spremembe lastniškega kapitala</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1.500.000</b>	<b>0</b>	<b>-1.500.000</b>
a)	Izplačilo dividend	0	0	0	0	-1.500.000	0	-1.500.000
<b>B.2.</b>	<b>Celotni vseobsegajoči donos obdobja</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-257.889</b>	<b>0</b>	<b>4.585.114</b>	<b>4.327.225</b>
a)	Vnos čistega poslovnega izida poslovnega leta	0	0	0	0	0	4.585.114	4.585.114
b)	Druge sestavine vseobsegajočega donosa poročevalskega obdobja	0	0	0	-257.889	0	0	-257.889
<b>B.3</b>	<b>Spremembe v kapitalu</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.292.557</b>	<b>0</b>	<b>1.602.353</b>	<b>-3.895.041</b>	<b>-131</b>
a)	Razporeditev dela ČD preteklega obdobja po sklepu uprave in nadzornega sveta	0	0	0	0	1.602.484	-1.602.484	0
b)	Razporeditev ČD tekočega obdobja po sklepu uprave in nadzornega sveta	0	0	2.292.557	0	0	-2.292.557	0
c)	Druge spremembe v kapitalu	0	0	0	0	-131	0	-131
<b>C.</b>	<b>Končno stanje v obdobju</b>	<b>5.525.706</b>	<b>552.571</b>	<b>15.868.864</b>	<b>61.737</b>	<b>435.562</b>	<b>2.292.557</b>	<b>24.736.997</b>

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.

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, razen za finančne instrumente, po pošteni vrednosti skozi poslovni izid in pošteni vrednosti prek drugega vseobsegajočega donosa.

#### 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.

#### Poštena vrednost

Poštena vrednost je uporabljena pri finančnih sredstvih, razpoložljivih za prodajo, vse druge postavke v računovodskih izkazih predstavljajo nabavno oziroma odplačno vrednost.

Pri merjenju 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

Poštena vrednost terjatve in posojil se izračuna kot sedanja vrednost prihodnjih denarnih tokov, razobrestenih po tržni obrestni meri ob koncu poročevalskega obdobja. Ocena upošteva kreditno tveganje teh finančnih sredstev

#### Neizpeljane finančne obveznosti

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

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

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

Za sredstva in obveznosti, ki so bila v računovodskih izkazih pripoznana že v predhodnih obdobjih, družba ob koncu vsakega obdobja poročanja ugotovi, ali je prišlo do prehoda med ravnmi tako, da ponovno

preveri razporeditev sredstev, upoštevajoč najnižjo raven vhodnih podatkov, ki so pomembni za merjenje celotne poštene vrednosti.

### Uporabljene računovodske usmeritve

Družba uporablja računovodske usmeritve skladno s pravili MSRP, kot jih je sprejela Evropska unija 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.

Družba je v poslovnem letu spremenila predstavitev v zvezi z Oslabitvami in opravo oslabitev finančnih sredstev. V skladu z MRS 1 in v povezavi z MSRP 9 je družba za poslovno leto 2020 naredila spremembo prezentacije in sicer je v Izkazu poslovnega izida odpravo slabitev terjatev in slabitev terjatev izkazala v neto znesku pod postavko Oslabitev in odprava oslabitve finančnih sredstev (neto znesek). Skladno s to usmeritvijo so v izkazih prilagojeni tudi podatki predhodnega obdobja. Sprememba v predstavitvi nima vpliva na Čisti poslovni izid obračunskega obdobja.

Sprememba prezentacije:

Vsebina	2019 pred spremembo predstavitev	Vrednost spremembe predstavitev	2019 po spremembi predstavitev
Drugi poslovni prihodki	905.434	-652.639	252.795
Odpisi vrednosti	484.922	-443.984	40.938
Oslabitev in odprava oslabitve finančnih sredstev (neto znesek)	0	-208.655	-208.655

### A) Spremembe računovodskih usmeritev in razkritja

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 2020 ali kasneje in ki so opisani v nadaljevanju:

- **Temeljni okvir standardov MSRP**

Upravni odbor za mednarodne računovodske standarde (UOMRS) je 29. marca 2018 objavil prenovi temeljnega okvira standardov pri računovodskem poročanju. Temeljni okvir določa celovit niz konceptov pri finančnem poročanju, določanju standardov, navodil za pripravljavce doslednih računovodskih usmeritev in za lažje razumevanje in interpretacijo standardov. UOMRS je objavil tudi ločen spremni dokument »Spremembe sklicev na temeljni okvir standardov MSRP«, ki je predstavitev dopolnil zadevnih standardov in služi za namen posodobitve sklicev na prenovljen temeljni okvir. Cilj odbora je nuditi podporo pri prehodu na prenovljen temeljni okvir podjetjem, ki svoje računovodske usmeritve sprejemajo na podlagi navodil temeljnega okvira takrat, kadar določene transakcije ne obravnava noben standard MSRP. Za pripravljavce, ki svoje računovodske usmeritve sprejemajo na podlagi temeljnega okvira, velja prenovljen temeljni okvir za letna obdobja z začetkom 1. januarja 2020 ali kasneje.

- **MSRP 3: Poslovne združitve (dopolnila)**

UOMRS je objavil dopolnila pri opredelitvi poslovanja (dopolnila standarda MSRP 3), z namenom odpraviti negotovost pri določanju, ali gre za prevzem poslovanja ali skupine sredstev. Dopolnila veljajo za poslovne združitve, pri katerih je datum prevzema v obdobju prvega letnega poročanja z začetkom 1. januarja 2020 ali kasneje, in za prevzem sredstev ob začetku tega obdobja ali kasneje. Zgodnja uporaba dopolnil je dovoljena. Poslovodstvo je ocenilo vpliv dopolnil na računovodske izkaze družbe in ugotovilo, da dopolnitve nimajo nikakršnega vpliva na računovodske izkaze.

- **MRS 1 Predstavljanje računovodskih izkazov in MRS 8 Računovodske usmeritve, spremembe računovodskih ocen in napake: Opredelitev izraza "pomembno" (dopolnila)**

Dopolnila veljajo za letna obdobja z začetkom 1. januarja 2020 ali kasneje. Zgodnja uporaba dopolnil je dovoljena. Dopolnila pojasnjujejo opredelitev izraza "pomembno" in način njegove uporabe. V skladu z novo opredelitvijo "so informacije pomembne, če se lahko upravičeno pričakuje, da bo njihova opustitev, napačna navedba ali prikrivanje, vplivala na splošne odločitve primarnih uporabnikov

računovodskih izkazov, ki sprejemajo odločitve na podlagi računovodskih izkazov, ki zagotavljajo finančne informacije določenega podjetja". Poleg tega je Odbor jasneje obrazložil tudi pojasnila, ki spremljajo opredelitev. Dopolnila obenem zagotavljajo, da je opredelitev izraza "pomembno" usklajena z vsemi standardi MSRP. Evropska unija še ni odobrila dopolnil standarda. Poslovodstvo je ocenilo vpliv dopolnil na računovodske izkaze družbe in meni, da dopolnitve nimajo bistvenega vpliva na računovodske izkaze.

- **Reforma referenčne obrestne mere - MSRP 9, MRS 39 in MSRP 7 (dopolnila)**

Septembra 2019 je v okviru zaključne faze odziva na učinke reforme medbančnih obrestnih mer (IBOR) na računovodsko poročanje podjetij, Upravni odbor za mednarodne računovodske standarde (UOMRS) objavil dopolnila standardov MSRP 9, MRS 39 in MSRP 7. Dopolnila obravnavajo zadeve, ki vplivajo na finančno poročanje v obdobju pred zamenjavo obstoječe referenčne obrestne mere z nadomestno obrestno mero ter posledice tega na posebne zahteve v povezavi z računovodskim varovanjem pred tveganjem iz standardov MSRP 9 Finančni instrumenti in MRS 39 Finančni instrumenti: Pripoznanje in merjenje, pri čemer mora podjetje upoštevati rezultate analize predvidenega poslovanja v prihodnosti. Podjetja lahko za pripoznanje vseh varovanj pred tveganjem, na katere ima neposreden vpliv reforma referenčne obrestne mere, uporabijo začasno olajšavo in v obdobju negotovosti pred zamenjavo obstoječe referenčne obrestne mere z nadomestno skoraj netvegano obrestno mero, nadaljujejo s pripoznanjem računovodskega varovanja pred tveganjem. Dopolnila standarda MSRP 7 Finančni instrumenti obravnavajo razkritja v povezavi z dodatnimi razkritji z vidika negotovosti, ki izhajajo iz reforme referenčne obrestne mere. Dopolnila veljajo za letna obdobja z začetkom 1. januarja 2020 ali kasneje in jih morajo podjetja uporabiti za nazaj. V drugi fazi projekta (osnutek) se bo Odbor posvetil zadevam, ki bi lahko vplivale na računovodsko poročanje v obdobju, ko podjetje obstoječo referenčno obrestno mero nadomesti z netvegano obrestno mero. Poslovodstvo je ocenilo vpliv dopolnil na računovodske izkaze družbe in meni, da dopolnitve nimajo bistvenega vpliva na računovodske izkaze.

## B) Standardi, ki še niso v veljavi in jih družba ni predčasno sprejela

- **Dopolnila MSRP 10 Konsolidirani računovodski izkazi in MRS 28 Naložbe v pridružena podjetja in skupne podvige: Prodaja ali prispevek sredstev med naložbenikom in njegovo pridruženo družbo ali skupnim podvigom**

Dopolnila obravnavajo znano neskladje med zahtevami standarda MSRP 10 in tistimi iz standarda MRS 28 pri obravnavanju prodaje ali prispevka sredstev med vlagateljem in njegovo pridruženo družbo ali skupnim podvigom. Glavna posledica dopolnil je, da mora podjetje celoten znesek dobička ali izgube pripoznati v primeru, da transakcija vključuje poslovanje (ne glede na to, ali se nahaja v hčerinski družbi ali ne). V primeru transakcij s sredstvi, ki jih podjetje ne uporablja pri poslovanju, podjetje pripozna le del dobička ali izgube tudi v primeru, da se sredstva nahajajo v hčerinski družbi. Decembra 2015 je Odbor za mednarodne računovodske standarde datum začetka veljavnosti standarda odložil za nedoločen čas, v pričakovanju ugotovitev projekta raziskave obračunavanja sredstev po kapitalski metodi. Dopolnil standarda še ni odobrila Evropska unija. Poslovodstvo meni, da dopolnitve ne bodo imele nikakršnega vpliva na računovodske izkaze.

- **MRS 1 Predstavitev računovodskih izkazov: Razvrstitev obveznosti med kratkoročne ali nekratkoročne (dopolnila)**

Dopolnila veljajo za letna obdobja z začetkom 1. januarja 2022 ali kasneje. Zgodnja uporaba dopolnil je dovoljena. V odgovor na pandemijo koronavirusa COVID-19 je UOMRS odložil datum začetka veljavnosti za eno leto, tj. do 1. januarja 2023, da bi podjetjem zagotovil dovolj časa za izvedbo kakršnih koli sprememb v razvrstitvi obveznosti kot posledica dopolnil standarda. Dopolnila služijo kot pomoč podjetjem pri odločitvi, ali naj v izkazu finančnega položaja dolg in druge obveznosti z negotovim datumom poravnave razvrsti med kratkoročne ali nekratkoročne obveznosti in tako zagotoviti večjo doslednost pri upoštevanju zahtev standarda. Dopolnila vplivajo na predstavitev obveznosti v izkazu finančnega položaja, ne spreminjajo pa obstoječih zahtev v povezavi z merjenjem ali obdobjem pripoznanja bodisi sredstev, obveznosti, prihodkov ali odhodkov, bodisi informacij v razkritjih k tem postavkam. Prav tako dopolnila pojasnjujejo zahteve v povezavi z razvrstitvijo dolgov, ki jih lahko podjetje poravna z izdajo lastnih kapitalskih instrumentov. Poslovodstvo je ocenilo vpliv dopolnil na računovodske izkaze družbe in meni, da dopolnitve ne bodo imele bistvenega vpliva na računovodske izkaze.

- **MSRP 3 Poslovne združitve; MRS 16 Opredmetena osnovna sredstva; MRS 37 Rezervacije, pogojne obveznosti in pogojna sredstva ter letne izboljšave 2018-2020 (dopolnila)**

Dopolnila veljajo za letna obdobja z začetkom 1. januarja 2022 ali kasneje. Zgodnja uporaba dopolnil je dovoljena. UOMRS je objavil naslednja omejena dopolnila standardov MSRP:

- **Dopolnila standarda MSRP 3 Poslovne združitve so namenjene** posodobitvi sklica v standardu MSRP 3 na temeljni okvir standardov računovodskega poročanja, pri čemer pa ne spreminjajo računovodskih zahtev pri obračunavanju poslovnih združitvev.
- **MRS 16 Opredmetena osnovna sredstva (dopolnila)** Dopolnila podjetju prepovedujejo, da bi od stroškov nabave nepremičnin, strojev in opreme odštela izkupiček od prodaje proizvodov v obdobju priprave sredstva na njegovo predvideno uporabo. Podjetje pripozna izkupiček od prodaje in s tem povezane stroške v poslovnem izidu.
- **MRS 37 Rezervacije, pogojne obveznosti in pogojna sredstva (dopolnila)** Dopolnila določajo stroške, ki jih podjetje upošteva pri opredelitvi stroškov izpolnitve pogodbe pri odločanju, ali je pogodba kočljiva.
- **Letne izboljšave 2018 - 2020** prinašajo nekatera manjša dopolnila standardov MSRP 1 - Prva uporaba mednarodnih standardov računovodskega poročanja, MSRP 9 - Finančni instrumenti, MRS 41 - Kmetijstvo ter ilustrativne primere k standardu MSRP 16 - Najemi.

Poslovodstvo je ocenilo vpliv dopolnil na računovodske izkaze družbe in meni, da dopolnitve ne bodo imele bistvenega vpliva na računovodske izkaze.

- **MSRP 16 Najemi - spremembe najemnin zaradi posledic pandemije koronavirusa COVID-19 (dopolnila)**

Dopolnila veljajo za letna obdobja z začetkom 1. junija 2020 ali kasneje in jih morajo podjetja uporabiti za nazaj. Namen dopolnil je najemnikom olajšati uporabo standarda MSRP 16 pri obračunavanju sprememb najemnin, ki so neposredna posledica pandemije koronavirusa COVID-19.

Dopolnila omogočajo najemniku uporabo praktične rešitve tako, da mu sprememb najemnin, ki so neposredna posledica pandemije, ni potrebno obračunavati tako kot druge spremembe, ki sodijo v sklop standarda MSRP 16 pod pogojem, da so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:

- sprememba najemnin ima za posledico spremembo nadomestila za najem, ki je ali enako ali manjše od nadomestila, določenega neposredno pred spremembo;
- vsako znižanje najemnin vpliva samo na plačila, ki po prvotni pogodbi zapadejo v plačilo 30. junija 2021 ali prej;
- vsi drugi pogoji najema ostanejo v veliki meri nespremenjeni.

Poslovodstvo je ocenilo vpliv dopolnil na računovodske izkaze družbe in meni, da dopolnitve ne bodo imele bistvenega vpliva na računovodske izkaze.

- **Reforma referenčne obrestne mere - druga faza - MSRP 9, MRS 39, MSRP 7, MSRP 4 in MSRP 16 (dopolnila)**

Avgusta 2020 je UOMRS objavil rezultate druge faze reforme referenčne obrestne mere in sicer dopolnitve standardov MSRP 9, MRS 39, MSRP 7, MSRP 4 in MSRP 16 ter s tem zaključil svoje delo v odgovor na reformo referenčne obrestne mere. Dopolnila vsebujejo začasno olajšavo pri poročanju učinkov zamenjave medbančne obrestne mere (IBOR) z alternativno netvegano obrestno mero (RFR) na računovodsko poročanje. Dopolnila omogočajo podjetjem praktično rešitev pri obračunu sprememb osnove za določanje pogodbenih denarnih tokov finančnih sredstev in obveznosti, pri čemer mora podjetje efektivno obrestno mero prilagoditi tako, da odraža gibanje tržne obrestne mere. Poleg tega dopolnila omogočajo podjetjem določene olajšave od ukinitve varovanja pred tveganjem, vključno z začasno oprostitvijo od zahteve, da mora referenčna obrestna mera, ki je opredeljena kot varovana postavka, izpolnjevati ločeno opredeljive zahteve. Poleg tega dopolnila standarda MSRP 4 zavarovalnicam, ki še vedno uporabljajo MRS 39, omogočajo enake olajšave kot tiste, ki jih uvajajo dopolnila standarda MSRP 9. Dopolnila standarda MSRP 7 Finančni instrumenti: Razkritja od podjetja zahtevajo ustrezna razkritja, ki uporabnikom računovodskih izkazov omogočajo razumevanje učinka reforme referenčne obrestne mere na njegove finančne instrumente in strategijo upravljanja s tveganji. Dopolnila veljajo za letna obdobja z začetkom 1. januarja 2021 ali kasneje. Zgodnja uporaba dopolnil je dovoljena. Podjetje mora dopolnila uporabiti za nazaj, pri čemer pa mu ni treba preračunati podatkov preteklega obdobja. Poslovodstvo je ocenilo vpliv dopolnil na računovodske izkaze družbe in meni, da dopolnitve ne bodo imele bistvenega vpliva na računovodske izkaze.

## Uporaba ocen in presoj

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



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

#### Merjenje obvez za določene zasluge (Pojasnilo 3.2.9)

V okviru obvez za določene zasluge so evidentirane sedanje vrednosti pozaposlitvenih zaslužkov in jubilejne nagrade. Pripoznane so na osnovi aktuarskega izračuna, ki ga odobri poslovodstvo. Aktuarski izračun temelji na predpostavkah in ocenah, veljavnih med nastankom izračuna, ki se zaradi sprememb v prihodnje lahko razlikujejo od dejanskih predpostavk, ki bodo veljale takrat. To se nanaša predvsem na določitev diskontne stopnje, ocene fluktuacije zaposlenih, ocene smrtnosti in ocene rasti plač. Obveze za določene zasluge 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 oslabitve finančnih sredstev, in sicer je prejšnji pristop po računovodskem standardu MRS 39 zamenjal pristop pričakovanih kreditnih izgub (ECL). Standard MSRP 9 zahteva od družbe pripoznanje popravka vrednosti pričakovanih kreditnih izgub za vse dolžniške instrumente, ki niso vrednoteni po pošteni vrednosti skozi poslovni izid in za sredstva iz pogodb. Po sprejetju standarda MSRP 9 družba ni pripoznala dodatnih oslabitev terjatev iz poslovanja.

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

#### Najemi

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

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

#### Preizkus oslabitve dolgoročnih nefinančnih sredstev

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



## Ključne presoje

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

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

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

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

## Tuje valute

Posli (transakcije in stanja), izraženi v tuji valuti, se preračunajo v evre (funkcijsko valuto družbe) po menjalnem tečaju na dan posla. Denarna sredstva in obveznosti, izražene v tuji valuti na datum poročanja, se preračunajo v evre po takrat veljavnem referenčnem tečaju ECB. Nedenarne postavke in obveznosti, katerih izvorna vrednost je izražena v tuji valuti, se pretvorijo v evre po menjalnem tečaju na datum poročanja. Nedenarne postavke in obveznosti, izražene v tuji valuti in vrednotene po pošteni vrednosti, se pretvorijo v evre po menjalnem tečaju na dan, ko je bila določena poštena vrednost. 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.

## Nepremičnine, naprave in oprema

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

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

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

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

MRS 36 določa, da v primerih, ko ena izmed zgoraj opredeljenih vrednosti presega knjigovodsko vrednost sredstva, druge vrednosti ni potrebno ocenjevati, saj sredstvo ni oslabiljeno. Pri vrednotenju sredstev denar ustvarjajoče enote družbe je bila izračunana vrednost pri uporabi na 31.12.2020, ki je bila višja od knjigovodske vrednosti sredstev.

Za preveritev, ali bi morala družba slabiti dolgoročna sredstva, je bil na dan 31. 12. 2020 izdelan test slabitev dolgoročnih sredstev po MRS 36. Test je pokazal, da vrednost dolgoročnih sredstev po DUE (denar ustvarjajoči enoti) ni manjša, kot je knjigovodska vrednost dolgoročnih sredstev na dan 31. 12. 2020, zato slabitev dolgoročnih sredstev ni potrebna. (glej tudi pojasnilo 3.2.2)

Nepremičnine, naprave in oprema so izkazane po svoji nabavni vrednosti oziroma po nabavni vrednosti, zmanjšani za amortizacijski popravek vrednosti in izgubo, nabrano zaradi 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 usredstvi kot del nabavne vrednosti zadevnega sredstva, v kolikor je dolgoročno prejeto posojilo prejeto izključno z namenom financiranja pridobitve osnovnega sredstva ter v kolikor je doba pridobivanja sredstva daljša od enega leta. Vsi drugi stroški izposojanja se pripoznajo v izkazu poslovnega izida v obdobju, ko so nastali.

#### Poznejši stroški

Družba v knjigovodski vrednosti nepremičnin, naprav in opreme ob nastanku pripoznava tudi stroške zamenjave posameznega dela tega sredstva, če je verjetno, da bodo prihodnje gospodarske koristi, povezane s sredstvom, pritekale v družbo, in če je nabavno vrednost mogoče zanesljivo izmeriti. Pripoznanje knjigovodske vrednosti zamenjanega dela se odpravi. Vsi drugi stroški so v poslovnem izidu ob nastanku pripoznani kot odhodki, takoj ko do njih pride.

#### Amortizacija

Amortizacija se obračuna po metodi enakomernega časovnega amortiziranja ob upoštevanju ocenjene dobe koristnosti vsakega posameznega sredstva oziroma njegovih sestavnih delov. Zemljišča in sredstva v pridobivanju se ne amortizirajo.

Ocenjene dobe koristnosti so naslednje (za tekoče in predhodno obdobje):

- za gradbene objekte od 5,0 % do 2,5 %
- za sisteme in naprave od 14,3 % do 6,7 %
- za programsko opremo od 33,3 % do 12,5 %
- za radarske sisteme 6,7 %
- za računalnike in računalniško opremo od 33,3 % do 10,0 %
- za osebne avtomobile od 25,0 % do 10,0 %
- za drugo opremo od 25,0 % do 10,0 %.

#### **Najemi**

Družba ob sklenitvi pogodbe oceni ali gre za pogodbo o najemu oziroma ali pogodba vsebuje najem. Pogodba je najemna pogodba oziroma vsebuje najem, če se z njo prenaša pravica do obvladovanja uporabe določenega sredstva za določeno obdobje v zameno za nadomestilo.

Družba kot najemnik uporablja enoten pristop pripoznavanja in merjenja za vse najeme, razen za kratkoročne najeme in najeme sredstev z nizko vrednostjo. Družba pripozna obveznosti iz najemnin in pravico do uporabe sredstev, ki predstavlja pravico do uporabe sredstev v najemu.

#### Pravica do uporabe sredstev

Družba pripozna pravico do uporabe sredstev na dan začetka najema (tj. na dan, ko je sredstvo v najemu na razpolago za uporabo). Pravica do sredstev se izmeri po nabavni vrednosti, zmanjšani za popravek vrednosti in izgubo zaradi oslabitve, s prilagoditvijo nabavne vrednosti ob vsakem ponovnem merjenju obveznosti iz najemnin. Stroški pravice do uporabe sredstev vključujejo znesek priznanih obveznosti iz najemnin, neposredne stroške sklenitve pogodbe o najemu in najemnino, ki jo je družba plačala na dan začetka veljavnosti najemne pogodbe ali prej, zmanjšane za prejete spodbude za najem. Pravica do uporabe sredstev se amortizira enakomerno v obdobju trajanja najema ali ocenjeni dobi koristnosti sredstev (kar je krajše), kot je opisano v nadaljevanju:

- nepremičnine 10 – 30 let,
- motorna vozila in druga oprema 3 – 5 let.

Če se ob zaključku najema lastništvo nad najetim sredstvom prenese na družbo ali če družba izrabi opcijo nakupa, se amortizacija izračuna na podlagi ocenjene dobe koristnosti sredstva.

Obveznosti iz najemnin

Na dan začetka najema pripozna družba obveznosti iz najemnin po sedanji vrednosti vseh plačil najemnine v celotnem obdobju trajanja najema. Najemnina vključuje fiksno plačilo, zmanjšano za vse terjatve za spodbude za najem, variabilni del najemnine, ki je odvisen od ustreznega indeksa ali stopnje, in zajamčeno preostalo vrednost. V najemnino je vključena tudi cena, da lahko najemnik uveljavi opcijo nakupa, če je precej gotovo, da bo družba to opcijo izrabila ter morebitno plačilo kazni v primeru odpovedi, če je v najemni pogodbi določeno, da lahko družba uveljavlja to opcijo.

Variabilni del najemnine, ki ni odvisen od ustreznega indeksa ali stopnje, se pripozna kot strošek (razen če so stroški nastali pri proizvodnji zalog) v obdobju, v katerem se zgodi ali dogodek ali pogoj, ki sproži plačilo.

Pri izračunu sedanje vrednosti najemnin uporablja družba predpostavljeno obrestno mero za sposojanje na dan začetka najema, saj obrestne mere v najemni pogodbi ni mogoče določiti. Po datumu začetka najema se znesek obveznosti iz najemnin poveča za natečene obresti in zmanjša za vsa izvršena plačila najemnin. Poleg tega se knjigovodska vrednost obveznosti iz najemnin ponovno oceni v primeru prilagoditve ali spremembe obdobja trajanja najema, spremembe višine najemnine (npr. sprememba prihodnjih zneskov najemnine kot posledica spremembe ustreznega indeksa ali stopnje za določanje višine najemnin) ali spremembe ocene opcije nakupa najetega sredstva.

Družba je obveznosti iz najemnin pripoznala v postavki Dolgoročne in Kratkoročne finančne obveznosti (glej pojasnilo 3.2.10 in 3.2.11).

Kratkoročni najemi in najemi sredstev z nizko vrednostjo

Družba uporablja izjemo od pripoznanja kratkoročnega najema strojev in opreme pri najemih, katerih obdobje najema traja 12 mesecev ali manj in ne vključujejo opcije nakupa. Obenem uporablja družba izjemo od pripoznanja sredstev z nizko vrednostjo in sicer v povezavi z najemom pisarniške opreme, za katero velja, da je nizke vrednosti. Pri kratkoročnih najemih in najemu sredstev z nizko vrednostjo pripozna družba strošek najemnine enakomerno v celotnem obdobju trajanja najema.

Družba kot najemodajalec

Najemne pogodbe v povezavi, s katerimi ne pride do pomembnega prenosa tveganj in koristi, povezanih z lastništvom, so razvrščene med poslovne najeme. Prihodki od najemnin se obračunavajo enakomerno v celotnem obdobju trajanja najema in pripoznajo med prihodki v izkazu poslovnega izida. Začetni neposredni stroški so dodatni stroški, ki jih je mogoče pripisati neposredno pogajanju in dogovarjanju o najemu, povečujejo knjigovodsko vrednost najetega sredstva in se pripoznajo v celotnem obdobju trajanja najema enako kot prihodki od najemnin. Pogojne najemnine se pripoznajo kot prihodek v obdobju, v katerem so zaslužene.

**Neopredmetena sredstva**

Neopredmetena sredstva, ki jih je pridobila družba in katerih dobe koristnosti so omejene, so izkazana po nabavni vrednosti, zmanjšani za amortizacijski popravek vrednosti in za izgube, nabrane zaradi oslabilte.

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 finančna sredstva v skupino sredstev po pošteni vrednosti prek drugega vseobsegajočega donosa in pošteni vrednosti skozi poslovni izid. 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 ali pošteni vrednosti prek drugega vseobsegajočega donosa, 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 inštrumenti),
- finančna sredstva po pošteni vrednosti prek poslovnega izida.

### 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 oslavitve. Dobički in izgube se pripoznajo v poslovnem izidu ob odpravi, spremembi ali oslavitvi teh sredstev.

### Finančna sredstva, pripoznana po pošteni vrednosti prek drugega vseobsegajočega donosa (kapitalski instrumenti)

Ob začetnem pripoznanju se družba lahko odloči za nepreklicno razvrstitev svojih naložb v skupino kapitalskih instrumentov po pošteni vrednosti prek drugega vseobsegajočega donosa, če ti izpolnjujejo opredelitev kapitala iz računovodskega standarda MRS 32 Finančni instrumenti in jih ne poseduje za namen trgovanja. Razvrstitev se določi po posameznem instrumentu.

Dobički in izgube iz naslova teh finančnih sredstev se nikoli ne prenesejo skozi poslovni izid. Dividende kot drugi prihodki v izkazu poslovnega izida ob vzpostavitvi pravice do plačila, razen če družba takšne prihodke koristi za poplačilo dela stroškov v zvezi s finančnim sredstvom, pri čemer se ti dobički pripoznajo v drugem vseobsegajočem donosu. Lastniški instrumenti po pošteni vrednosti prek drugega vseobsegajočega donosa niso predmet slabitve.

### 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 efektivne 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.

## Finančne obveznosti

Finančne obveznosti se ob začetnem pripoznanju razvrstijo med finančne obveznosti po pošteni vrednosti prek poslovnega izida, dana in 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).

#### 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.

#### Nefinančna sredstva

Družba ob vsakem datumu poročanja preveri knjigovodsko vrednost svojih nefinančnih sredstev, da ugotovi, ali so prisotni znaki oslabitve. Če takšni znaki obstajajo, se oceni nadomestljiva vrednost sredstva.

Oslabitev sredstva ali denar ustvarjajoče enote se pripozna, če njegova knjigovodska vrednost presega njegovo nadomestljivo vrednost. Slabitev se izkaže v izkazu poslovnega izida. Izguba, ki se pri denar ustvarjajoči enoti pripozna zaradi oslabitve, se razporedi na sredstva enote (skupine enot) in to sorazmerno s knjigovodsko vrednostjo vsakega sredstva v enoti.

Nadomestljiva vrednost sredstva ali denar ustvarjajoče enote je njena vrednost pri uporabi ali poštena vrednost, zmanjšana za stroške prodaje, in sicer tista od obeh, ki je večja. Pri določanju vrednosti sredstva pri uporabi se pričakovani prihodnji denarni tokovi diskontirajo na svojo sedanjo vrednost z uporabo diskontne mere pred obdavčitvijo, ki odraža sprotne tržne ocene časovne vrednosti denarja in tveganja, ki so značilna za sredstvo. Za potrebe preizkusa oslabitve se sredstva združijo v najmanjše denar ustvarjajoče enote, ki so najmanjše skupine sredstev, ki ustvarjajo finančne pritoke, v veliki meri neodvisne od finančnih pritokov iz drugih sredstev ali skupin sredstev.

Izgube zaradi oslabitve sredstev v preteklih obdobjih družba na datum poročanja ovrednoti in tako ugotovi, ali je prišlo do zmanjšanja izgube, ali pa ta celo ne obstaja več. Izguba zaradi oslabitve se odpravi, če je prišlo do spremembe ocen, na podlagi katerih družba določi nadomestljivo vrednost sredstva. Izguba zaradi oslabitve sredstva se odpravi do višine, do katere povečana knjigovodska vrednost sredstva ne preseže knjigovodske vrednosti, ki bi bila ugotovljena po odštetju amortizacijskega odpisa, če pri sredstvu v prejšnjih letih ne bi bila pripoznana izguba zaradi oslabitve.

#### **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 zasluži in jubilejne nagrade

Družba je skladno z zakonskimi 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 zasluži 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 kapitala, za jubilejne nagrade tudi 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

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.

### 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

Obveznosti iz pogodb predstavljajo obveznost prenosa storitev na kupca v zameno za nadomestilo, ki ga je družba prejela od kupca (ali ga je kupec dolžan poravnati). Če kupec nadomestilo poravna pred prenosom storitev na kupca, se obveznost iz pogodbe pripozna na dan poravnave ali na dan zapadlosti v plačilo (kar nastopi prej). Obveznosti iz pogodbe se pripoznajo kot prihodki, ko kupec in družba izpolnita svojo izvršitveno obvezo po pogodbi.

## Državne podpore

Prihodki iz naslova državnih podpor se v začetku pripoznajo, ko obstaja sprejemljivo zagotovilo, da bo družba prihodke prejela in da bo izpolnila pogoje v povezavi z njimi. Prihodki, prejeti za kritje stroškov, se pripoznavajo dosledno kot prihodki v obdobjih, v katerih nastajajo zadevni stroški, ki naj bi jih ti prihodki nadomestili. S sredstvi povezani prihodki se v izkazu poslovnega izida pripoznavajo dosledno med drugimi prihodki iz poslovanja v dobi koristnosti posameznega sredstva.

Državne podpore zaradi epidemije COVID-19, so državne podpore, povezane s povrnitvijo nadomestil plač za zaposlene, oprostitvijo plačila prispevkov za socialno varstvo, itd. Družba pripozna državne podpore, povezane s prihodki, v okviru drugih poslovnih prihodkov in ne kot znižanje povezanih stroškov. Pripoznajo se kot prihodki v obdobjih, v katerih se vzporejajo z zadevnimi stroški, ki naj bi jih nadomestile. Državne podpore se pripoznajo, ko obstaja sprejemljivo zagotovilo, da skupina izpolnjuje pogoje za njihovo pridobitev in da jih bo prejela. Če obstaja negotovost v zvezi z upravičenostjo do prejete državne podpore (npr. obstaja možnost obveznosti vračila v primeru neizpolnjevanja pogojev), se znesek dobljene državne podpore prikaže kot odloženi prihodek za čas do dejanske ugotovitve (ne)izpolnjevanja pogojev.

## Finančni prihodki in finančni odhodki

Finančni prihodki od obresti se pripoznajo ob njihovem nastanku z uporabo efektivne obrestne mere.

Finančni odhodki obsegajo stroške izposojanja in se v izkazu poslovnega izida pripoznajo po metodi efektivnih obresti, razen tistih, ki se pripišejo nepremičninam, napravam in opremi v gradnji ali pripravi.

## Davek od dobička

Davek od dobička poslovnega leta vključuje odmerjeni in odloženi davek. Davek od dobička se izkaže v izkazu poslovnega izida, razen v delu, ki je povezan s postavkami, izkazanimi neposredno v izkazu vseobsegajočega donosa. Odmerjeni davek se obračuna od obdavčljivega dobička za poslovno leto po davčnih stopnjah, ki veljajo na datum poročanja, in od morebitne prilagoditve davčnih obveznosti v povezavi s preteklimi poslovnimi leti.

## Odložene terjatve za davek

Odložene terjatve za davek se pripozna v vrednosti verjetnega razpoložljivega prihodnjega obdavčljivega dobička, v breme katerega bo v prihodnje mogoče uporabiti odloženo terjatev. Odložene terjatve za davek se zmanjšajo za znesek, za katerega ni več verjetno, da bo zanj mogoče uveljaviti davčno olajšavo, povezano s sredstvom.

Pri izkazovanju odloženega davka se uporablja metoda obveznosti po izkazu finančnega položaja, pri čemer se upoštevajočasne razlike med knjigovodsko vrednostjo sredstev in obveznostmi za potrebe finančnega poročanja ter vrednostmi za potrebe davčnega poročanja. Pri tem so izvzete naslednječasne razlike: začetno pripoznanje sredstev ali obveznosti v poslu, kjer ne gre za poslovne združitve in ki ne vpliva niti na računovodski niti na obdavčljivi dobiček, in razlike v povezavi z naložbami v odvisne družbe in skupaj obvladovane družbe v tisti vrednosti, za katero obstaja verjetnost, da ne bo popravljena v predvidljivi prihodnosti. Prav tako se odloženi davek ne izkaže, ko gre za obdavčljivečasne razlike ob začetnem pripoznanju dobrega imena. Znesek odloženega davka temelji na pričakovanem načinu povračila oziroma poravnave knjigovodske vrednosti sredstev in obveznosti ob uporabi davčnih stopenj, veljavnih na datum poročanja. Odložene terjatve za davek in odložene obveznosti za davek se pobotajo, če obstaja zakonska pravica pobotati odmerjene terjatve za davek in odmerjene obveznosti za davek od dohodka ter so odloženi davki vezani na isto obdavčljivo pravno osebo in isti davčni organ. Za leto 2020 je družba uporabila davčno stopnjo v višini 19 %, prav tako za leto 2019.

**3.2 POJASNILA K POSTAVKAM RAČUNOVODSKIH IZKAZOV**

Vsa pojasnila se nanašajo na leto 2020, če ni drugače navedeno. Denarne enote v preglednicah so izkazane v evrih (EUR) brez centov.

**3.2.1 Neopredmetena sredstva****Leto 2020**

Vsebina	Premoženjske pravice	Druga neopredmetena sredstva	Skupaj
<b><i>Nabavna vrednost</i></b>			
<b>Stanje 01.01.2020</b>	<b>2.624.361</b>	<b>487.163</b>	<b>3.111.524</b>
Nove pridobitve	542.391	81.681	624.072
Odtujitve	-222.544	0	-222.544
Povečanje	0		0
<b>Stanje 31.12.2020</b>	<b>2.944.208</b>	<b>568.844</b>	<b>3.513.052</b>
<b><i>Nabrani popravek vrednosti</i></b>			
<b>Stanje 01.01.2020</b>	<b>1.111.014</b>	<b>410.931</b>	<b>1.521.945</b>
Amortizacija	409.881	40.188	450.069
Odtujitve	-181.244	0	-181.244
<b>Stanje 31.12.2020</b>	<b>1.339.651</b>	<b>451.119</b>	<b>1.790.770</b>
<b><i>Neodpisana vrednost</i></b>			
<b>Stanje 01.01.2020</b>	<b>1.513.347</b>	<b>76.232</b>	<b>1.589.579</b>
<b>Stanje 31.12.2020</b>	<b>1.604.557</b>	<b>117.725</b>	<b>1.722.282</b>

Med pomembne pridobitve premoženjskih pravic v letu 2020 sodi nadgradnja sistema FDPS in tehničnega sistema varovanja.

Delež v celoti odpisanih neopredmetenih sredstev glede na stanje nabavne vrednosti na dan 31. 12. 2020 znaša 23,99 %. Družba na dan 31. 12. 2020 nima obvez za nakupe neopredmetenih osnovnih sredstev.

**Leto 2019**

Vsebina	Premoženjske pravice	Druga neopredmetena sredstva	Skupaj
<b><i>Nabavna vrednost</i></b>			
<b>Stanje 1. 1. 2019</b>	<b>1.816.622</b>	<b>481.340</b>	<b>2.297.962</b>
Nove pridobitve	1.058.861	0	1.058.861
Odtujitve	-251.122	0	-251.122
Povečanje	0	5.823	5.823
<b>Stanje 31. 12. 2019</b>	<b>2.624.361</b>	<b>487.163</b>	<b>3.111.524</b>
<b><i>Nabrani popravek vrednosti</i></b>			
<b>Stanje 1. 1. 2019</b>	<b>1.033.113</b>	<b>367.282</b>	<b>1.400.395</b>
Amortizacija	329.023	43.649	372.672
Odtujitve	-251.122	0	-251.122
<b>Stanje 31. 12. 2019</b>	<b>1.111.014</b>	<b>410.931</b>	<b>1.521.945</b>
<b><i>Neodpisana vrednost</i></b>			
<b>Stanje 1. 1. 2019</b>	<b>783.509</b>	<b>114.058</b>	<b>897.567</b>
<b>Stanje 31. 12. 2019</b>	<b>1.513.347</b>	<b>76.232</b>	<b>1.589.579</b>

## 3.2.2 Opredmetena osnovna sredstva

Leto 2020

Vsebina	Zemljišča	Zgradbe	Zgradbe - stvarni vložek 2013	Zgradbe - dolgoročni najemi	Zgradbe v pridobiva nju	Oprema	Oprema - dolgoročni najemi	Oprema v pridobivanju	Drobni inventar in druga oprema	Skupaj
<b>Nabavna vrednost</b>										
Stanje 1. 1. 2020	221.680	16.773.322	61.839	3.056.085	0	35.090.412	106.394	263.143	67.213	55.640.088
Nove pridobitve	0	146.369	0	0	181.247	1.101.253	184.841	1.372.778	7.314	2.993.802
Odtujitve	0	0	0	0		-269.242	0	0	-4.771	-274.013
Prenos v uporabo	0	0	0	0		0	0	-1.286.094	0	-1.286.094
Popravek za leto 2020	0	0	0	-128.557		0	0	0	0	-128.557
<b>Stanje 31. 12. 2020</b>	<b>221.680</b>	<b>16.919.691</b>	<b>61.839</b>	<b>2.927.528</b>	<b>181.247</b>	<b>35.922.423</b>	<b>291.235</b>	<b>349.827</b>	<b>69.756</b>	<b>56.945.226</b>
<b>Nabrani popravek vrednosti</b>										
Stanje 1. 1. 2020	0	3.452.951	27.395	246.920	0	26.392.859	22.800	0	62.719	30.205.644
Amortizacija	0	504.860	2.013	273.432		2.637.713	64.238	0	4.365	3.486.621
Odtujitve	0	0	0	0		-267.116	0	0	-4.763	-271.879
<b>Stanje 31. 12. 2020</b>	<b>0</b>	<b>3.957.811</b>	<b>29.408</b>	<b>520.352</b>	<b>0</b>	<b>28.763.456</b>	<b>87.038</b>	<b>0</b>	<b>62.321</b>	<b>33.420.386</b>
<b>Neodpisana vrednost</b>										
Stanje 1. 1. 2020	221.680	13.320.371	34.444	2.809.165	0	8.697.553	83.594	263.143	4.494	25.434.444
<b>Stanje 31. 12. 2020</b>	<b>221.680</b>	<b>12.961.880</b>	<b>32.431</b>	<b>2.407.176</b>	<b>181.247</b>	<b>7.158.967</b>	<b>204.197</b>	<b>349.827</b>	<b>7.435</b>	<b>23.524.840</b>

Delež v celoti odpisanih opredmetenih osnovnih sredstev glede na stanje nabavne vrednosti na dan 31. 12. 2020 znaša 18,26 %.

Najpomembnejše pridobitve v letu 2020 so:

- zaključen je bil projekt vzpostavitve multilateracije v zračnem prostoru Republike Slovenije, »Slovenia Wide Area Multilateration System« (SLOWAM),
- implementirana je bila storitev Data-link skladno z zahtevami Uredbe Komisije 29/2009/ES,
- vlaganja v letališki stolp in nov tehnični objekt ob letališkem stolpu na območju letališča Jožeta Pučnika Ljubljana,
- nabava spletne aplikacije eARO, nadgradnja ADTM ter nabava EAD terminalov,
- vlaganja v elektro instalacije in rezervno napajanje na letališču Edvarda Rusjana Maribor ter
- vlaganja v informacijsko tehnologijo (IT).

Na dan 31. 12. 2020 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 2019

Vsebina	Zemljišča	Zgradbe	Zgradbe - stvarni vložek 2013	Zgradbe - dolgoročni i najemi	Oprema	Oprema - dolgoročni najemi	Oprema v pridobivanju	Drobni inventar	Skupaj
<b>Nabavna vrednost</b>									
Stanje 1. 1. 2019	221.680	16.773.322	61.839	0	33.759.873	0	1.384.063	78.052	52.278.829
Nove pridobitve	0	0	0	3.056.085	1.766.196	106.394	645.276	5.578	5.579.529
Odtujitve	0	0	0	0	-435.657	0	0	-16.417	-452.074
Prenos v uporabo	0	0	0	0	0	0	-1.766.196	0	-1.766.196
Stanje 31. 12. 2019	221.680	16.773.322	61.839	3.056.085	35.090.412	106.394	263.143	67.213	55.640.088
<b>Nabrani popravek vrednosti</b>									
Stanje 1. 1. 2019	0	2.942.239	25.382	0	24.179.150	0	0	74.382	27.221.153
Amortizacija	0	510.712	2.013	246.920	2.641.180	22.800	0	4.731	3.428.356
Odtujitve	0	0	0	0	-427.471	0	0	-16.394	-443.865
Stanje 31. 12. 2019	0	3.452.951	27.395	246.920	26.392.859	22.800	0	62.719	30.205.644
<b>Neodpisana vrednost</b>									
Stanje 1. 1. 2019	221.680	13.831.083	36.457	0	9.580.723	0	1.384.063	3.670	25.057.676
Stanje 31. 12. 2019	221.680	13.320.371	34.444	2.809.165	8.697.553	83.594	263.143	4.494	25.434.444

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

Družba je s pomočjo neodvisnega pooblaščenega ocenjevalca vrednosti podjetij na dan 31. 12. 2020 izvedla test dolgoročnih sredstev oziroma Oceno vrednosti sredstev denar ustvarjajoče enote na dan 31. 12. 2020, ki ni pokazal potrebe po slabitvi. Ocenjena vrednost dolgoročnih sredstev je presegala knjigovodsko vrednost, zato slabitev na dan 31. 12. 2020 ni bila potrebna.

Najemi

Družba 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 1.1.2020	Povečanje v 2020	Zmanjšanje 2020	Stanje 31.12.2020
<b>SREDSTVA</b>				
Pravica do uporabe najetih sredstev	2.892.759	56.284	337.670	2.611.373
<b>Skupaj sredstva</b>	<b>2.892.759</b>	<b>56.284</b>	<b>337.670</b>	<b>2.611.373</b>
<b>KAPITAL IN OBVEZNOSTI</b>				
<b>Nekratkoročne obveznosti</b>				
Obveznosti iz najemov	2.394.896	84.180	627.377	1.851.699
<b>Kratkoročne obveznosti</b>				0
Obveznosti iz najemov	0	298.652	0	298.652
<b>Skupaj kapital in obveznosti</b>	<b>2.394.896</b>	<b>382.832</b>	<b>627.377</b>	<b>2.150.351</b>

V letu 2020 je družba v izkazu finančnega položaja povečala obveznosti za plačilo najemnine in pravice do uporabe sredstev v znesku 84.180 EUR. Sredstva so se zmanjšala na podlagi obračuna amortizacije v znesku 337.670 EUR.

Skupaj pripoznano v izkazu poslovnega izida:

Vsebina	31.12.2020	31.12.2019
Amortizacija pravic do uporabe	337.669	269.720
Stroški najema	232.057	248.253
<b>Poslovni izid iz poslovanja</b>	<b>569.726</b>	<b>517.973</b>
Odhodki financiranja	44.693	47.434
<b>Skupaj pripoznano v izkazu poslovnega izida</b>	<b>614.419</b>	<b>565.407</b>

### 3.2.3 Dolgoročne finančne naložbe

Evropska zakonodaja o enotnem evropskem nebu (SES) zahteva od držav članic Evropske unije ustanovitev funkcionalnih blokov zračnega prostora (Functional Airspace Blocks – FABs), med drugim funkcionalnih blokov zračnega prostora, ki temeljijo na operativnih zahtevah in so določeni ne glede na državne meje, kjer je izvajanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa in povezanih nalog zasnovano na delovanju in optimizaciji z namenom uvedbe okrepljenega sodelovanja med izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa v vsakem funkcionalnem bloku zračnega prostora. Da bi izpolnile to obveznost, so Avstrija, Bosna in Hercegovina, Češka, Hrvaška, Madžarska, Slovaška in Slovenija 5. maja 2011 na Brdu pri Kranju sklenile mednarodni sporazum – Sporazum o vzpostavitvi funkcionalnega bloka zračnega prostora srednje Evrope (»Sporazum FAB CE«), ki je začel veljati 20. marca 2012 (za Republiko Slovenijo 3. avgusta 2012), in ustanovile Funkcionalni blok zračnega prostora Srednje Evrope (»FAB CE«). Sočasno so izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa teh držav sklenili Sporazum o sodelovanju izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa držav FAB CE (ANSP Sporazum o sodelovanju), 30. maja 2011 pa je bil sklenjen še Sporazum o sodelovanju nacionalnih nadzornih organov držav FAB CE.

Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa FAB CE, razen BHANSA, so skladno z odločitvijo odbora direktorjev izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa (CEOC) in z namenom krepitve sodelovanja med izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa ter izpolnjevanja zahtev zakonodaje enotnega evropskega neba ustanovili skupno družbo FABCE, letalske storitve, d. o. o., s sedežem na Zgornjem Brniku, ki je bila 17. 11. 2014 vpisana v sodni register pri Okrožnem sodišču v Kranju. Družba ima v FABCE, letalske storitve, d. o. o., dolgoročno naložbo v višini 16.000 EUR, ki predstavlja 1/6 deleža novoustanovljene družbe. Naložba je pripoznana po nabavni vrednosti.

### 3.2.4 Odložene terjatve za davke

Terjatve za odložene davke je družba pripoznala na podlagi izračuna dolgoročnih rezervacij za jubilejne nagrade in pozaposlitvene zasluzke ter rezervacij za neizkoriščen letni dopust.

#### 2020

Vsebina	31. 12. 2019	Povečanje	Zmanjšanje	31. 12. 2020
Za jubilejne nagrade	18.913	1.079	0	19.992
Za odpravnine ob upokojitvi	221.640	19.381	0	241.021
Za letni dopust	64.504	27.118	0	91.622
<b>SKUPAJ</b>	<b>305.057</b>	<b>47.578</b>	<b>0</b>	<b>352.635</b>

Učinki odloženih davkov v znesku 47.578 EUR so bili pripoznani v Izkazu poslovnega izida.

#### 2019

Vsebina	31. 12. 2018	Povečanje	Zmanjšanje	31. 12. 2019
Za jubilejne nagrade	17.892	1.021	0	18.913
Za odpravnine ob upokojitvi	186.126	35.514	0	221.640
Za letni dopust	63.248	1.256	0	64.504
<b>SKUPAJ</b>	<b>267.266</b>	<b>37.791</b>	<b>0</b>	<b>305.057</b>



### 3.2.5 Zaloge

Družba ima na zalogi predvsem vitalne rezervne dele za radarske sisteme. Zaloge so ob začetnem pripoznavanju vrednotene po nabavni vrednosti. Družba uporablja metodo 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. 2019	Nabava	Poraba	Slabitev	31. 12. 2020
Rezervni deli	636.428	48.600	133.221	33.866	517.941
<b>SKUPAJ</b>	<b>636.428</b>	<b>48.600</b>	<b>133.221</b>	<b>33.866</b>	<b>517.941</b>

### 3.2.6 Kratkoročne poslovne terjatve

Vsebina	31. 12. 2020	Popravki	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Terjatve do kupcev v državi	196.732	9.381	187.351	162.514
Terjatve do kupcev v tujini	2.872.770	1.346.629	1.526.141	3.047.624
Terjatve do državnih inštitucij	1.549.134	0	1.549.134	351.331
Druge poslovne terjatve	440.720	0	440.720	538.855
<b>SKUPAJ</b>	<b>5.059.356</b>	<b>1.356.010</b>	<b>3.703.346</b>	<b>4.100.324</b>

Druge poslovne terjatve predstavljajo kratkoročno odložene stroške za plačano članarino organizaciji Eurocontrol.

### Gibanje popravka vrednosti terjatev

Vsebina	2020	2019
Stanje 1. 1.	1.252.386	1.461.040
Oblikovanje popravkov vrednosti v letu (*prikaz v neto znesku)	912.026	443.984
Odprava oslabitve terjatev (*prikaz v neto znesku)	808.402	652.638
Dokončen odpis (izbris) terjatev	0	0
<b>Stanje 31. 12.</b>	<b>1.356.010</b>	<b>1.252.386</b>

Popravek vrednosti terjatev v znesku 1.356.010 EUR je oblikovan na osnovi poročila organizacije Eurocontrol (glej pojasnilo 3.2.19).

Družba je preverila ustreznost pripoznanja popravka vrednosti terjatev, ki jih pripozna Eurocontrol in ugotovila, da je popravek vrednosti terjatev, kot jih je oblikoval Eurocontrol primeren, ustrezen ter v skladu z MSRP 9.

### Tabela starostne strukture terjatev do kupcev

Vsebina	2020	2019
Nezapadle terjatve	1.693.586	1.264.792
Terjatve zapadle do 30 dni	1.775	1.931.205
Terjatve zapadle do 90 dni	3.770	472
Terjatve zapadle nad 90 dni	14.361	13.669
<b>Skupaj</b>	<b>1.713.492</b>	<b>3.210.138</b>

### 3.2.7 Denarna sredstva

Vsebina	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Nova Ljubljanska banka d. d.	84.025	24.942
SKB Banka d. d.	264	660
Banka Intesa Sanpaolo d. d.	670.003	5.827.337
Unicredit Banka Slovenija d. d.	3.385	976
Kratkoročni depozit na odpoklic	0	20.205
<b>SKUPAJ</b>	<b>757.677</b>	<b>5.874.120</b>

### 3.2.8 Kapital

Družba je poslovno leto 2020 zaključila z izgubo v višini 14.395.672 EUR. Na podlagi 5. odstavka 66. člena ZGD-1 se 2.790.596 EUR čiste izgube poslovnega leta krije s prenesenim čistim dobičkom preteklih let, tako da znaša na dan 31. 12. 2020 preostanek čiste izgube poslovnega leta 11.605.076 EUR.

Na podlagi 5. alineje drugega odstavka Akta o ustanovitvi družbe, je ustanovitelj sprejel odločitev, da se preostanek čiste izgube poslovnega leta 2020 v višini 11.605.076 EUR, ki ostane po uporabi prenesenega dobička, v celoti krije s sproščanjem drugih rezerv iz dobička tako, da je bilančna izguba na dan 31. 12. 2020 enaka nič.

### 3.2.9 Rezervacije in dolgoročne pasivne časovne razmejitve

#### 2020

Vsebina	Jubilejne nagrade in pozaposlitveni zasluški	Tožbe in odškodnine	Druge rezervacije	Druge pasivne časovne razmejitve	Skupaj
<b>Stanje 1. 1. 2020</b>	<b>2.532.126</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.532.126</b>
Oblikovanje	276.142	0	0	0	276.142
Odprava	-60.775	0	0	0	-60.775
Prenos na kratkoročni del	0	0	0	0	0
<b>Stanje 31. 12. 2020</b>	<b>2.747.493</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.747.493</b>

#### 2019

Vsebina	Jubilejne nagrade in pozaposlitveni zasluški	Tožbe in odškodnine	Druge rezervacije	Druge pasivne časovne razmejitve	Skupaj
<b>Stanje 1. 1. 2019</b>	<b>2.147.541</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.147.541</b>
Oblikovanje	456.167	0	0	0	456.167
Poraba	-71.582	0	0	0	-71.582
Prenos na kratkoročni del	0	0	0	0	0
<b>Stanje 31. 12. 2019</b>	<b>2.532.126</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.532.126</b>

Na osnovi aktuarskega izračuna, ki ga je odobrilo poslovodstvo družbe, so bile pripoznane rezervacije za jubilejne nagrade in pozaposlitvene zasluške. Ustrezno temu so bile usklajene tudi terjatve za odložene davke.

#### Aktuarske metode

Merjenje sedanjih vrednosti obvez za dolgoročne zasluške zaposlenih (izračunavanje rezervacij) je izvedeno skladno z MRS 19, in sicer:

- Uporablja se aktuarska metoda - metoda predvidene pomembnosti enot (metoda obračunavanja zaslužkov sorazmerno z opravljenim delom ali kot metoda zaslužkov na leta službovanja v družbi), ki omogoča izdelavo zanesljive ocene končnih stroškov zaslužkov, ki so jih zaposleni dobili v zameno za svoje službovanje v tekočem in preteklih obdobjih.
- Zasluški se pripišejo tekočemu obdobju in preteklim obdobjem.
- Ocenjene so demografske (umrljivost in fluktuacija zaposlencev) in finančne (prihodnja povečanja plač) aktuarske predpostavke, ki bodo vplivale na stroške zaslužkov.
- Za ugotovitev sedanje vrednosti obveznosti za dolgoročne zasluške zaposlencev so končni stroški zaslužkov, ki so jih zaposleni dobili v zameno za svoje službovanje v družbi v tekočem in preteklih obdobjih, diskontirani.

#### Aktuarske predpostavke in primerljive vrednosti

V izračunu so se upoštevale aktuarske predpostavke, predstavljene v nadaljevanju.

Demografske predpostavke:

- Tablice smrtnosti:
  - Tablice smrtnosti prebivalstva Republike Slovenije iz leta 2007, ločene za moške in ženske, znižane za 10 % (aktivna populacija).

- Skupno za zaposlene na dan 31. 12. 2020 to pomeni 0,4 % smrtnost za naslednje poslovno leto (glede na število zaposlenih).
- Povprečna starost zaposlenih na dan 31. 12. 2020 znaša 46,3 let, na dan 31. 12. 2019 je znašala 45,6 let.
- Fluktuacija zaposlenih:
  - Fluktuacija zaposlenih zaradi odpovedi delovnega razmerja s strani delojemalca: Linearno padajoča od 1,0 % pri 18 letih do 0,0 % pri 58 letih, nato konstantna 0,0 %. Skupno na dan 31. 12. 2020 to pomeni letno fluktuacijo 0,3 % za naslednje poslovno leto.
  - Fluktuacija zaposlenih zaradi večjega obsega odpovedi delovnega razmerja s strani delodajalca ni upoštevana.
- Upokojevanje:
  - Predviden datum upokojitve za posameznega zaposlenega je izračunan na podlagi podatkov o spolu, datumu rojstva in doseženi skupni delovni dobi na dan 31. 12. 2020 v skladu s 27. členom Zakona o pokojninskem in invalidskem zavarovanju (Uradni list RS, št. 96/12, 39/13, 99/13 – ZSVarPre-C, 101/13 – ZIPRS1415, 44/14 – ORZPIZ206, 85/14 – ZUJF-B, 95/14 – ZUJF-C, 90/15 – ZIUPTD, 102/15, 23/17, 40/17, 65/17, 28/19, 75/19, 139/20 in 189/20 – ZFRO) (v nadaljevanju: ZPIZ-2) (upoštevajo se pogoji za pridobitev pravice do starostne pokojnine) in s 3. alinejo prvega odstavka 28. člena (delo pred 18-tim letom). Hkrati se upošteva, da se ženske ne bodo upokojile pred 56. in moški pred 58. letom starosti ne glede na skupno delovno dobo.
  - Zgodnejše ali poznejše upokojevanje glede na predviden datum upokojitve ni upoštevano. V primeru, da zaposlenemu pripada jubilejna nagrada v roku dveh mesecev po predvidenem datumu upokojitve, se oblikujejo rezervacije tudi za to jubilejno nagrado.

#### Analiza občutljivosti aktuarskih predpostavk

Skladno z MRS 19 je narejena naslednja analiza občutljivosti aktuarskih predpostavk in sicer donosnosti, rasti plač v RS in v Družbi ter fluktuacije za zneske sedanje vrednosti obvez za jubilejne nagrade in odpravnine ob upokojitvi na dan 31. 12. 2020 in primerjalno na dan 31. 12. 2019. Posamezna analiza je pripravljena samo za spremembo ene predpostavke v višini spodaj prikazanih odstotnih točk, vse ostale predpostavke se pri tem pri posameznem testu ne spremenijo.

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	
		31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019
Donosnost	+0,5	-9.081	-8.877	-167.274	-157.616
	-0,5	9.797	9.532	183.688	172.539
Rast plač	+0,5	9.585	9.360	177.575	168.916
	-0,5	-9.021	-6.975	-163.764	-156.075
Fluktuacija	+0,5	-9.179	-1.841	-168.949	-32.988
	-0,5	3.767	1.666	39.206	24.240

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

#### Finančne predpostavke

- Stopnje povečanja povprečnih plač in zneskov iz Uredbe o davčni obravnavi povračil stroškov in drugih dohodkov iz delovnega razmerja (Uradni list RS, št. 140/06, 76/08, 63/17 in 71/18) (v nadaljevanju: Uredba o davčni obravnavi povračil stroškov in drugih dohodkov iz delovnega razmerja) v Republiki Sloveniji:
  - Za leti 2021 in 2022 so upoštewane stopnje povečanja povprečnih plač v Republiki Sloveniji iz Jesenske napovedi gospodarskih gibanj 2020 (UMAR). Od leta 2023 naprej je predvideno, da se bodo povprečne plače v Republiki Sloveniji letno višale za 2,0 % inflacijo in za realno rast v višini 1,0 %. Predpostavlja se, da se zneski iz Uredbe o davčni obravnavi povračil stroškov in drugih dohodkov iz delovnega razmerja ne bodo povišali do 2022, kasneje se predvideva rast teh zneskov skladno z inflacijo.

Leto	Nominalna letna stopnja rasti povprečnih mesečnih plač v RS (v %)	Nominalna letna stopnja rasti zneskov iz Uredbe za jubilejne nagrade (v %)	Nominalna letna stopnja rasti zneskov iz Uredbe za odpravnine ob upokojitvi (v %)
2021	0,9	0,0	0,0
2022	2,7	0,0	0,0
2023	3,0	2,0	2,0

- Stopnje povečanja plač v družbi:
  - Predpostavlja se povečanje osnovnih plač v višini letne inflacije.

Leto	Nominalna letna stopnja rasti mesečnih plač v družbi zaradi inflacije in realne rasti (v %)
2021	15,0*
2022	1,9
2023	2,0

- Upoštevano je povečanje osnovnih bruto plač v družbi zaradi napredovanja: linearno padajoča od 2,0 % pri 15 letih do 0,5 % pri 45 letih, nato konstantna 0,5 % letno; skupno na zaposlenih na dan 31. 12. 2020 to pomeni 0,6 % letno za naslednje poslovno leto.
- Upošteva se dodatek na skupno delovno dobo v višini 0,5 % od osnovne plače za vsako izpolnjeno leto skupne delovne dobe. Delavkam nad 25 let delovne dobe se dodatek za delovno dobo poveča za 0,3% za vsako izpolnjeno leto delovne dobe nad 25 let.
- Diskontna stopnja za izračun na dan 31. 12. 2020 je določena v višini 0,3 %, ki odraža donosnost visoko kakovostnih (rating AA) podjetniških obveznic na dan 30. 12. 2020, nominiranih v EUR, ob upoštevanju povprečnega uteženega trajanja obvez družbe (glede na izračunani znesek obvez pred diskontiranjem) od bilančnega datuma do izplačila po posamezni vrsti zaslužka (13,6 let).

### 3.2.10 Nekratkoročne finančne obveznosti

Vsebina	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Nekratkoročna posojila dobljena pri bankah v državi	4.000.000	575.000
Nekratkoročne obveznosti – najemi MSRP 16	1.851.699	2.139.496
<b>SKUPAJ</b>	<b>5.851.699</b>	<b>2.714.496</b>

Družba je imela odobrene tri dolgoročne kredite, pri treh slovenskih bankah:

- kredit odobren v znesku 6.000 tisoč EUR, kreditodajalec je SKB Banka, d. d., obrestna mera je 3 M EURIBOR + 0,9 odstotne točke letno. Kredit se je vračal v trimesečnih obrokih, prvi obrok je zapadel v plačilo 1. 12. 2015, kredit je bil poplačan 1. 9. 2020;
- kredit odobren v znesku 11.500 tisoč EUR, kreditodajalec je Banka Intesa Sanpaolo, d. d., obrestna mera je 3 M EURIBOR + 1,90 odstotne točke letno. Kredit se vrača v trimesečnih obrokih, končni rok vračila je 1. 4. 2021 na dan 31. 12. 2020 je kredit neporavnan še v višini 575 tisoč EUR;
- kredit odobren v znesku 12.000 tisoč EUR, kreditodajalec je Nova Ljubljanska banka d. d., obrestna mera je 6 M EURIBOR + 0,5 odstotne točke letno. Kredit se bo vračal v trimesečnih obrokih, prvi obrok bo zapadel v plačilo 1. 2. 2023, zadnji pa 1. 11. 2029; Na dan 31. 12. 2020 je kredit črpan v višini 4.000 tisoč EUR.

V letu 2020 so zapadli v plačilo obroki v skupnem znesku 2.050.000 EUR, ki so izkazani v postavkah kratkoročnih obveznosti. Tako družba na dan 31. 12. 2020 iz naslova dolgoročnih finančnih obveznosti izkazuje dolg v znesku 4.000.000 EUR. Družba za prejem posojil ni zastavila nobenih lastnih nepremičnin ali drugega premoženja.

Vsebina	Glavnica na dan	Zapadlost po letih			
		31. 12. 2020	Leto 2021	Leto 2022	Leto 2023
Stanje glavnice bančnih posojil, njihova zapadlost po letih	4.575.000	575.000	0	1.714.286	1.714.286
Predvidene obresti	195.000	40.000	50.000	55.000	50.000
<b>SKUPAJ</b>	<b>4.770.000</b>	<b>615.000</b>	<b>50.000</b>	<b>1.769.286</b>	<b>1.764.286</b>

Družba je uporabila standard – MSRP 16 Najemi - ob pričetku njegove uveljavitve z dnem 1. 1. 2019. Obveznosti na dan 31. 12. 2020 znašajo 2.462.226 EUR. Obveznosti v znesku 298.652 EUR, ki zapadejo v letu 2021, so izkazane kot kratkoročne obveznosti. (pojasnilo 3.2.11)

Vsebina	Glavnica na dan	Zapadlost po letih			
		31. 12. 2020	do 1 leta	Do 2 leti	do 3 leta
Stanje glavnice obveznosti za najeme po MSRP 16	2.150.351	298.652	298.652	298.652	1.254.395
Predvidene obresti	311.875	52.032	52.032	52.032	155.779
<b>SKUPAJ</b>	<b>2.462.226</b>	<b>350.684</b>	<b>350.684</b>	<b>350.684</b>	<b>1.410.174</b>

#### Predhodno obdobje

Vsebina	Glavnica na dan	Zapadlost po letih			
		31. 12. 2019	do 1 leta	do 2 leti	do 3 leta
Stanje glavnice obveznosti za najeme po MSRP 16	1.766.131	255.400	255.400	255.400	999.931
Predvidene obresti	373.365	47.250	47.250	47.250	231.615
<b>SKUPAJ</b>	<b>2.139.496</b>	<b>302.650</b>	<b>302.650</b>	<b>302.650</b>	<b>1.231.546</b>

#### Gibanje finančnih obveznosti

Vsebina	2020	2019
<b>Stanje 1.1.</b>	<b>2.714.496</b>	<b>2.625.000</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	4.000.000	0
Prejemki pri najemih po MSRP 16	0	2.139.496
Izdatki za najeme po MSRP 16	-287.797	0
Izdatki prejetih posojilih	-575.000	-2.050.000
Spremembe poštene vrednosti finančnih instrumentov	0	0
Spremembe obveznosti za obresti	0	0
Tečajne razlike	0	0
<b>Stanje 31.12.</b>	<b>5.851.699</b>	<b>2.714.496</b>

#### 3.2.11 Kratkoročne finančne obveznosti

Vsebina	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Kratkoročna posojila, dobljena pri bankah v državi	6.875.000	2.050.000
Kratkoročne obveznosti – najemi MSRP 16	298.652	255.400
<b>SKUPAJ</b>	<b>7.173.652</b>	<b>2.305.400</b>

## Gibanje finančnih obveznosti

Vsebina	2020	2019
<b>Stanje 1.1.</b>	<b>2.305.400</b>	<b>2.430.783</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	6.875.000	2.050.000
Prenos obveznosti iz dolgoročnih na kratkoročne finančne obveznosti po MSRP 16	298.652	255.400
Izdatki za najeme po MSRP 16	0	0
Izdatki prejetih posojilih	-2.305.400	-2.430.783
Spremembe poštene vrednosti finančnih instrumentov	0	0
Spremembe obveznosti za obresti	0	0
Tečajne razlike	0	0
<b>Stanje 31.12.</b>	<b>7.173.652</b>	<b>2.305.400</b>

Kot kratkoročno finančno obveznost družba izkazuje obveznosti iz naslova dolgoročnih kreditov, katerih glavnica zapade v letu 2021 v znesku 575.000 EUR in kratkoročnih kreditov v višini 6.300.000 EUR, ki zapadejo v plačilo v letu 2021 ter del dolgoročnih obveznosti za najeme po MSRP 16 v znesku 298.652 EUR, ki zapadejo v letu 2021 (gl. tudi pojasnilo 3.2.10).

## 3.2.12 Kratkoročne poslovne obveznosti do dobaviteljev

Vsebina	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Obveznosti do dobaviteljev - doma	756.707	1.641.313
Obveznosti do dobaviteljev - tujina	784.090	704.853
<b>SKUPAJ</b>	<b>1.540.797</b>	<b>2.346.166</b>

Družba na dan 31. 12. 2020 ne izkazuje zapadlih obveznosti do dobaviteljev.

## 3.2.13 Druge kratkoročne poslovne obveznosti

Vsebina	31. 12. 2020	31. 12. 2019
Obveznosti do zaposlencev	1.398.959	1.242.847
Obveznosti do državnih inštitucij	279.932	1.224.507
Ostale poslovne obveznosti	8.095	16.098
<b>SKUPAJ</b>	<b>1.686.986</b>	<b>2.483.452</b>

## 3.2.14 Druge kratkoročne obveznosti

Vsebina	1. 1. 2020	Oblikovanje	Poraba	31. 12. 2020
Neizkoriščen letni dopust	678.988	951.549	666.083	964.454
Vkalkulirana nagrada direktorju	53.492	0	20.572	32.920
Kratkoročno odloženi prihodki	35.850	253.045	0	288.895
<b>SKUPAJ</b>	<b>768.330</b>	<b>1.204.594</b>	<b>686.655</b>	<b>1.286.269</b>

## 3.2.15 Prihodki od prodaje iz pogodb

Vsebina	2020	2019
Prihodki od prodaje iz pogodb v Republiki Sloveniji	866.782	992.943
Prihodki od prodaje iz pogodb v EU	125.010	331.380
Prihodki od prodaje iz pogodb v tujini	1.110	1.380
Prihodki od prodaje iz pogodb - preletne pristojbine	13.550.098	37.119.930
Prihodki od prodaje iz pogodb - terminalne pristojbine	914.515	3.371.984
<b>SKUPAJ</b>	<b>15.457.515</b>	<b>41.817.617</b>



Podrobna analiza prihodkov od prodaje ustvarjenih iz preletnih pristojbin in ustvarjenih iz terminalnih pristojbin je predstavljena v poglavju 4.2 Analiza zračnega prometa Poslovnega poročila.

Glede na uporabo MSRP za priznavanje presežnih prihodkov zaradi učinka usklajevalnega mehanizma na bodoče prihodke v skladu z uredbami Evropske unije je potrebno brati pojasnilo v točki 3.2.24.

Izvedbena uredba Komisije 2019/317/EU določa način in ureditev pristojbin v preletu v tretjem referenčnem obdobju (2020 – 2024). Kot je določeno v členih od 25 do 28, se vsa odstopanja, predvsem prometa in inflacije, ki so bila osnova za izračun cene v letu N, poračunajo skozi ceno v letu N+2. Skladno z Izvedbeno uredbo 2019/317/EU in postavljenimi cilji uspešnosti je bil v jeseni 2019 izdelan Načrt izvedbe (Performance plan) za obdobje 2020 – 2024.

Spremenjene okoliščine kot posledica negativnega vpliva pojava COVID-19 na obseg letalskega prometa močno vplivajo na postopke in ukrepe izpolnjevanja načrtov izvedbe in ureditev pristojbin v referenčnem obdobju 2020 – 2024. Zato je Evropska komisija sprejela Izvedbeno uredbo komisije 2020/1627/EU o začasnih ukrepih zaradi izrednih razmer, s katero je Evropska komisija sprejela začasno spremenjen pravni okvir za tretje referenčno obdobje, ki upošteva izredne razmere v letalskem sektorju.

Ta uredba v členu 5 posebej določa leti 2020 in 2021 kot posebno obdobje N, poračun odstopanj pa se bo poračunal skozi ceno v obdobju 2023 – 2027. Z omenjeno spremembo bo prišlo tudi do sprememb na področju ciljev uspešnosti, ki jih bo Evropska komisija sprejela do konca aprila 2021, to pa bo narekovalo pripravo novega osnutka Načrta izvedbe do konca leta 2021.

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 ne bo vplival na računovodske izkaze za leto 2020, 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	2020	2019
Subvencije EU	149.507	232.190
Prihodki od odprave rezervacij	1.508	0
Drugi prihodki povezani s poslovnimi učinki	42.675	20.605
Državne pomoči COVID-19	1.899.987	0
<b>SKUPAJ</b>	<b>2.093.677</b>	<b>252.795</b>

#### Državne pomoči zaradi epidemije COVID-19

Vsebina	2020	2019
Prispevki PIZ	1.000.063	0
Čakanje na delo	224.924	0
Nekriti fiksni stroški	675.000	0
<b>SKUPAJ</b>	<b>1.899.987</b>	<b>0</b>

Državna pomoč COVID-19 v znesku 1.000.063 EUR je priznan prihodek iz naslova plačil prispevkov s strani države za pokrivanje odhodkov iz naslova pokojninskega zavarovanja, ki so ga prejele vse gospodarske družbe, ki so opravljale delo v času razglasitve epidemije v obdobju od 12. 3. 2020 do 31. 5. 2020 in predstavlja brezpogojno subvencijo.

V skladu z zakonodajo o interventnih ukrepih, z namenom ohranjanja delovnih mest, je družba v času epidemije prejela tudi povračilo za zaposlene, ki so bili na začasnem čakanju na delo, v znesku 224.924 EUR.

Družba je za obdobje oktober - december 2020 prejela državno pomoč za nekrite fiksne stroške v znesku 675.000 EUR. Prejete državne pomoči iz naslova epidemije COVID-19, priznane kot prihodki

leta 2020 v znesku 675 tisoč EUR, so vezane na izpolnjevanje pogojev določenih v Zakonu o interventnih ukrepih za omilitev posledic drugega vala epidemije COVID-19 (Uradni list RS, št. 175/20, 203/20 – ZIUPOPDVE, 15/21 – ZDUOP in 57/21 – odl. US) (upad prihodkov v zadnjem kvartalu leta 2020 v primerjavi s prihodki zadnjega kvartala 2019 nad 30% do 70%). Poslovodstvo družbe je ocenilo, da so pogoji za upravičenost do subvencij na dan 31. 12. 2020 izpolnjeni in zato pripoznalo prihodke. Ostali prihodki iz tega naslova v letu 2020 niso vezani na izpolnjevanje pogojev.

### 3.2.17 Stroški materiala in storitev

#### Stroški materiala

Vsebina	2020	2019
Stroški pomožnega materiala	133.221	54.811
Stroški energije	262.032	267.806
Stroški nadomestnih delov in materiala za vzdrževanje	65.817	153.419
Odpis drobnega inventarja – življenjska doba do enega leta	5.591	281
Stroški pisarniškega materiala in strokovne literature	41.917	50.494
Drugi stroški materiala	34.356	29.737
<b>SKUPAJ</b>	<b>542.934</b>	<b>556.548</b>

#### Stroški storitev

Vsebina	2020	2019
Stroški prevoznih storitev	4.310	1.822
Stroški interneta in telefonije	457.282	457.697
Stroški storitev v zvezi z vzdrževanjem	1.082.780	992.730
Najemnine izven obsega MSRP – 16	232.058	248.253
Povračila stroškov zaposlencem v zvezi z delom	79.098	411.111
Stroški plačilnega prometa	14.339	19.556
Stroški zavarovalnih premij	171.939	166.699
Stroški intelektualnih in osebnih storitev	267.707	315.599
Stroški sejmov, reklame in reprezentance	51.492	74.023
Stroški podjemnih pogodb, avtorskih pogodb in študentskega servisa	30.032	57.068
Stroški sejnin nadzornega sveta in sveta delavcev	83.870	93.137
Stroški letalske meteorologije – v preletu	598.477	1.521.053
Stroški letalske meteorologije – v terminalu	157.193	453.615
Stroški Agencije za civilno letalstvo - v preletu	371.515	796.165
Stroški Agencije za civilno letalstvo – v terminalu	26.581	91.455
Drugi stroški storitev	1.386.601	1.000.767
<b>SKUPAJ</b>	<b>5.015.274</b>	<b>6.700.750</b>

### 3.2.18 Stroški dela

Vsebina	2020	2019
Plače zaposlencev	15.774.750	18.328.667
Stroški dodatnega pokojninskega zavarovanja zaposlencev	252.693	616.919
Drugi stroški pokojninskih zavarovanj	1.406.021	1.625.079
Stroški drugih socialnih zavarovanj	1.151.702	1.337.045
Beneficirana delovna doba	743.004	895.583
Stroški prehrane in prevoza zaposlenih	535.815	746.315
Regres za letni dopust	211.617	385.026
Druga povračila zaposlenim	8.186	0
Rezervacije za jubilejne nagrade in pozaposlitvene zasluge	483.575	0
Odpravnine	180.584	168.687
Jubilejne nagrade in druge nagrade zaposlencem	5.284	23.341
<b>SKUPAJ</b>	<b>20.753.231</b>	<b>24.126.662</b>

Povprečno število zaposlenih izračunano iz ur v letu 2020 je bilo 221,73.

## Struktura zaposlenih

Povprečno število zaposlenih v letu 2020	
Skupina delovnih mest na področju kontrole zračnega prometa, ki zahtevajo dovoljenje za delo oz. licenco – licencirano osebje	
• skupina delovnih mest služb zračnega prometa – kontrolorji zračnega prometa	106
• skupina delovnih mest služb zračnega prometa – operaterji (FDT+FIS)	16
• skupina delovnih mest službe letalskih telekomunikacij	36
• skupina delovnih mest služb letalskih informacij	22
Skupaj licencirano osebje:	180
Ne licencirano osebje	45
<b>Skupaj vsi zaposleni</b>	<b>225</b>

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

Vsebina	2020	2019
Amortizacija neopredmetenih sredstev	409.881	329.023
Amortizacija zgradb	515.676	512.726
Amortizacija zgradb - MSRP 16	273.432	246.920
Amortizacija opreme	2.637.713	2.641.161
Amortizacija opreme - MSRP 16	64.237	22.800
Amortizacija drobnega inventarja	4.365	4.730
<b>SKUPAJ</b>	<b>3.905.304</b>	<b>3.757.360</b>

Vsebina	2020	2019
Izguba pri izločitvi osnovnih sredstev	43.435	8.210
Oslabitev zalog	33.866	40.938
<b>SKUPAJ</b>	<b>77.301</b>	<b>49.148</b>

Vsebina	2020	2019
Oblikovanje popravkov vrednosti v letu	912.026	443.984
Odprava oslabitev terjatev	808.402	652.638
<b>SKUPAJ</b>	<b>103.624</b>	<b>-208.655</b>

## 3.2.20 Drugi poslovni odhodki

Vsebina	2020	2019
Članarine in drugi poslovni odhodki	1.473.122	1.580.201
Stroški donatorstva in humanitarne pomoči	9.800	15.450
<b>SKUPAJ</b>	<b>1.482.922</b>	<b>1.595.651</b>

Plačana članarina organizaciji Eurocontrol v obravnavanem obdobju znaša 1.410.169 EUR (2019: 1.527.729 EUR).

## 3.2.21 Finančni odhodki

Vsebina	2020	2019
Obresti za prejeta posojila	34.212	48.674
Finančne obveznosti po MSRP 16	44.693	47.434
Stroški obresti za jubilejne nagrade - aktuarski izračun	1.615	3.031
Stroški obresti za odpravnine ob upokojitvi - aktuarski izračun	32.082	40.620
Odhodki iz poslovnih obveznosti	1.281	705
<b>SKUPAJ</b>	<b>113.883</b>	<b>140.464</b>

## 3.2.22 Davčni obračun – davek od dohodka pravnih oseb

Vsebina	2020	2019
PRIHODKI, ugotovljeni po računovodskih predpisih	18.359.624,46	42.723.107,76
Izvem prihodkov iz odprave oslabitev, če se predhodna oslabitev ni upoštevala	0,00	-530.969,81
ODHODKI, ugotovljeni po računovodskih predpisih	-32.802.874,84	-37.370.568,28
Zmanjšanje odhodkov v znesku 50 % oblikovanih rezervacij, ki niso davčno priznane	99.054,33	0,00
Zmanjšanje odhodkov od prevrednotenja terjatev - 21. člen ZDDPO-2	912.025,97	434.984,32
Nepriznani odhodki za obresti od nepravčasno plačanih davkov ali drugih dajatev	920,26	447,59
Nepriznani odhodki za donacije	9.800,00	15.450,00
Nepriznani odhodki za zagotavljanje bonitet in drugih izplačil v zvezi z zaposlitvijo, če niso obdavčeni po zakonu o dohodnini	252.692,88	616.919,43
Drugi odhodki, ki se ne priznajo v skladu z 29. členom ZDDPO-2	0,00	0,00
Nepriznani odhodki v višini 50 odstotkov stroškov reprezentance	11.409,46	35.661,51
Nepriznani odhodki v višini 50 odstotkov stroškov nadzornega sveta oz. drugega organa, ki opravlja zgolj funkcijo nadzora	41.935,01	46.568,41
Znesek izkoriščene davčne olajšave za investiranje zaradi prodaje ali odtujitve sredstva pred predpisanim rokom	0,00	2.844,98
Olajšave za investiranje po 55 a. členu ZDDPO-2	0,00	-1.104.286,72
Olajšava za prostovoljno dodatno pokojninsko zavarovanje	0,00	-616.727,66
Olajšava za donacije – izplačila za humanitarne, invalidske, socialno varstvene, dobrodelne, znanstvene, vzgojno izobraževalne, zdravstvene, športne, kulturne, ekološke in religiozne namene	0,00	-15.450,00
OSNOVA ZA DAVEK	0,00	4.237.981,53
DAVČNA IZGUBA	-13.115.412,47	0,00
DAVEK - 19%	0,00	805.216,49

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 in 66/19) (v nadaljevanju: ZDDPO) olajšave za investiranje v znesku 965.919,47 EUR (40% od nabavne vrednosti 2.414.798,67 EUR) zaradi davčne izgube prenesla v naslednja davčna obdobja.

## Prilagoditev na efektivno davčno stopnjo v predhodnem obdobju

Vsebina	2019
Odmerjen davek	805.216
Odloženi davki	-37.791
<b>Davek iz dobička skupaj</b>	<b>767.425</b>
Dobiček pred obdavčitvijo	<b>5.352.539</b>
<b>Davek od dobička 19%</b>	<b>1.016.983</b>
Neobdavčeni prihodki in povečanje odhodkov	0
Neobdavčene prejete dividende	0
Davek od davčnih olajšav	-329.928
Davek od nepriznanih odhodkov	196.985
Davek od nepriznanih odhodkov v zvezi s slabitvijo naložb	0
Davek od drugih zmanjšanj davčne osnove	0
<b>Skupaj davek od dobička</b>	<b>884.040</b>
<b>Efektivna davčna stopnja</b>	<b>16,52%</b>

**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

2020	Vrednotenje po poštenu vrednosti			
	Knjigovodska vrednost na dan 31. 12. 2020	Neposredna vrednost na borznih trgih (1. kategorija)	Vrednost določena na podlagi primerljivih tržnih podatkov (2. kategorija)	Vrednosti ni mogoče pridobiti iz tržnih podatkov (3. kategorija)
Dolgoročne finančne naložbe	16.000	0	0	16.000
Poslovne terjatve	1.713.492	0	0	1.713.492
Denarna sredstva	757.677	0	0	757.677
<b>Sredstva katerih poštena vrednost je razkrita</b>	2.487.169	0	0	2.487.169
Skupaj poštena vrednost sredstev	2.487.169	0	0	2.487.169
Poslovne obveznosti – kratkoročne in nekratkoročne	1.540.797	0	0	1.540.797
Finančne obveznosti - kratkoročne in nekratkoročne po MSRP 16	2.150.351	0	0	2.150.351
Prejeta posojila	10.875.000	0	0	10.875.000
Obveznosti, katerih poštena vrednost je razkrita, skupaj	14.566.148	0	0	14.566.148
Skupaj poštena vrednost obveznosti	14.566.148	0	0	14.566.148

2019	Vrednotenje po poštenu vrednosti			
	Knjigovodska vrednost na dan 31. 12. 2019	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)
Dolgoročne finančne naložbe	16.000	0	0	16.000
Poslovne terjatve	3.210.137	0	0	3.210.137
Denarna sredstva	5.874.120	0	0	5.874.120
Sredstva katerih poštena vrednost je razkrita	9.100.257	0	0	9.100.257
Skupaj poštena vrednost sredstev	9.100.257	0	0	9.100.257
Obveznosti merjene po poštenu vrednosti	0	0	0	0
Poslovne obveznosti – kratkoročne in nekratkoročne	2.346.166	0	0	2.346.166
Finančne obveznosti - kratkoročne in nekratkoročne po MSRP 16	2.394.896	0	0	2.394.896
Prejeta posojila	2.625.000	0	0	2.625.000
Obveznosti, katerih poštena vrednost je razkrita, skupaj	7.366.062	0	0	7.366.062
Skupaj poštena vrednost obveznosti	7.366.062	0	0	7.366.062

### 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 4.000.000 EUR (2019: 575.000 EUR). Kratkoročni del finančnih obveznosti je na dan 31. 12. 2020 znašal 6.875.000 EUR (2019: 2.050.000 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

##### 2020

Stanje obveznosti, vezanih na posamezno variabilno obrestno mero	Višina obveznosti na dan 31. 12. 2020	Povišanje obrestne mere za 0,5 %	Znižanje obrestne mere za 0,5 %
1-mesečni EURIBOR	1.300.000	6.500	-2.600
3-mesečni EURIBOR	575.000	2.875	-2.875
6-mesečni EURIBOR	9.000.000	45.000	-30.000
skupaj	10.875.000	54.375	-35.475

##### 2019

Stanje obveznosti, vezanih na posamezno variabilno obrestno mero	Višina obveznosti na dan 31. 12. 2019	Povišanje obrestne mere za 0,5 %	Znižanje obrestne mere za 0,5 %
3-mesečni EURIBOR	2.625.000	13.125	-13.125

Analiza občutljivosti finančnih obveznosti na spremembe variabilnih obrestnih mer je narejena ob predvidevanju morebitne spremembe variabilnih obrestnih mer v višini 0,5 %. Pri izračunu je upoštevana povprečna obrestna mera vseh najetih posojil.



## Likvidnostno tveganje

Usklajevanje sredstev na aktivni strani in obveznosti na pasivni strani po različnih ročnostih je ključnega pomena za zagotavljanje trajne plačilne sposobnosti.

Razpoložljivost zadostnih finančnih virov v določenem obdobju je ključna za zagotovitev pravočasne poravnave tekočih obveznosti. Tako nezadostni finančni viri kot tudi 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 in 2021 najela dodatne kratkoročne revolving kredite v višini in s tem zagotovila, da bo poslovanje družbe nemoteno in neogroženo. Prav tako je v letu 2020 najela dolgoročni kredit za financiranje potrebnih investicij v letih 2020 – 2022 z moratorijem do leta 2023.

Družba ima, kljub vplivom epidemije COVID-19 na njeno poslovanje, še vedno dobro bonitetno oceno in pridobiva kreditne linije po zelo konkurenčnih pogojih.

2020	Knjigovodska vrednost	Pogodbeni denarni tokovi		
		Do 1 leta	Od 1 do 5 let	Skupaj
Izvedene finančne obveznosti	0	0	0	0
Posojila in krediti s predvidenimi obrestmi	11.038.125	6.907.625	4.130.500	11.038.125
Obveznosti iz najemov s predvidenimi obrestmi	2.462.226	298.652	2.163.574	2.462.226
Obveznosti do dobaviteljev	1.540.797	1.540.797	0	1.540.797
Neizvedene finančne obveznosti skupaj	15.005.148	8.711.074	6.294.074	15.005.148
Skupaj	15.041.148	8.747.074	6.294.074	15.041.148

2019	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	2.656.250	2.077.250	579.000	2.656.250
Obveznosti iz najemov s predvidenimi obrestmi	2.394.896	302.650	2.092.246	2.394.896
Obveznosti do dobaviteljev	2.346.166	2.346.166	0	2.346.166
Neizvedene finančne obveznosti skupaj	7.397.312	4.726.066	2.671.246	7.397.312
Skupaj	7.397.312	4.726.066	2.671.246	7.397.312

## 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 6,5 odstotkov, pri tem pa prihodki iz opravljenih storitev v preletu predstavljajo

skoraj 90 odstotkov vseh prihodkov od prodaje. Prihodki iz opravljenih storitev v terminalu predstavljajo manj kot 10 % vseh prihodkov od prodaje, najvišji delež ene stranke pa ne dosega 12 odstotkov.

Družba tveganje obvladuje z vključenostjo v skupni sistem zaračunavanja opravljenih storitev in izterjave prek organizacije Eurocontrol (stroške opravljenih storitev letalskim prevoznikom zaračunava organizacija Eurocontrol, ki nato sredstva za opravljene storitve nakaže družbi). Popravke terjatev ob koncu posameznega obračunskega obdobja družba oblikuje in utemelji na osnovi podatkov organizacije Eurocontrol.

Standard MSRP 9 zahteva od družbe pripoznanje popravka vrednosti pričakovanih kreditnih izgub za vse dolžniške instrumente, ki niso vrednoteni po pošteni vrednosti skozi poslovni izid in za sredstva iz pogodb.

Po sprejetju standarda MSRP 9 je družba ponovno preverila ustreznost pripoznanja popravka vrednosti pričakovanih kreditnih izgub in ugotovila, da so slabitve terjatev iz poslovanja, ki jih v imenu družbe pripozna Eurocontrol ustrezne in v skladu z MSRP 9, zato družba ni pripoznala dodatnih oslabitev terjatev iz poslovanja.

### 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 2020 znaša 2,97, medtem ko je za leto 2019 znašal 1,53.

### 3.2.26 Izvajanje drugih dejavnosti

Družba je iz opravljanja drugih dejavnosti v letu 2020 ustvarila 175.631 EUR prihodkov, od tega 123.600 EUR za šolanje kontrolorjev iz BIH, 38.998 EUR od oddaje v najem poslovnega prostora (hangar na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana) ter 13.033 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 0,96 % vseh poslovnih prihodkov družbe. Iz naslova opravljanja drugih dejavnosti družbi v letu 2020 niso nastali dodatni stroški.

### 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 2020 je družba z družbo FABCE, letalske storitve, d. o. o., ustvarila 42.240 prihodkov iz naslova najema poslovnega prostora in tehnične opreme ter podpornih administrativnih, računovodskih in pravnih storitev. Na dan 31. 12. 2020 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 2020, oziroma bi zahtevali dodatna razkritja k njim.

Zaradi pojava epidemije COVID-19, ki se z vsemi negativnimi učinki nadaljuje tudi v letu 2021, ter splošne negotovosti glede njenega razvoja, končnega vpliva na poslovanje družbe in realizacijo računovodskih ocen ni mogoče podati.

Čeprav visoka stopnja negotovosti za leto 2021, ki spremlja napovedi letalskega prometa kaže, da bo okrevanje zelo počasno in v veliki meri odvisno od razvoja epidemije, razpoložljivosti cepiva in hitrosti cepljenja prebivalstva, kot tudi od splošnega okrevanja gospodarstva ter povratka zaupanja in povpraševanja po letalskih prevozi, bo družba 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. 2020. Družba ocenjuje, da ni verjetno, da bo za potencialne obveznosti pri obravnavi obveze potreben odtok dejavnikov.

Upošteva MSRP 15 in MRS 37 družba učinka usklajevalnega mehanizma na poslovni izid v prihodnosti ne evidentira na svojih knjigah, saj ti dosegajo pogoje za pogojna sredstva in obveznosti, ki bodo imeli pomemben vpliv na prihodnje denarne tokove družbe in poslovanje družbe. Družba v nadaljevanju podaja učinek usklajevalnega mehanizma, ki je podrobneje opisan v poglavju 3.2.24

Družba je v oceno potencialnih obveznosti in terjatev vključila oceno možnega vpliva usklajevalnega mehanizma delitve tveganja iz naslova prometa in inflacije za fazo preleta.

Ocena finančnega učinka - pogojna sredstva, ki izhajajo iz premalo dobljenih sredstev na osnovi usklajevalnega mehanizma:

	Stanje 31.12.2020	Sprememba	Stanje 1. 1. 2020
Uskladitev prometa – 2018	49.090	- 68.070	117.160
Uskladitev prometa – 2019	239.544	0	239.544
Uskladitev prometa – 2020*	13.580.000	13.580.000	0

\*Ocena glede na razpoložljive podatke v času priprave Letnega poročila

Ocena finančnega učinka - pogojne obveznosti, ki izhajajo iz preveč dobljenih sredstev na osnovi usklajevalnega mehanizma:

	Stanje 31.12.2020	Sprememba	Stanje 1. 1. 2020
Uskladitev inflacije – 2018	718.324	- 996.052	1.714.376
Uskladitev prometa – 2018	525.926	- 729.268	1.255.194
Uskladitev inflacije – 2019	1.829.405	0	1.829.405
Uskladitev prometa – 2019	3.187.266	0	3.187.266

Pričakuje se, da bodo pogojna sredstva in pogojne obveznosti realizirana, vendar pa so natančni zneski odvisni od negotovih dogodkov v prihodnosti, ki niso v celoti pod nadzorom družbe (prihodnji promet, odobritev deležnikov, ipd).

### 3.2.30 Zneski, porabljeni za revizorja

Namen porabljenih zneskov	2020	2019
Revidiranje letnega poročila	9.500	9.500
Druge storitve dajanja zagotovil	2.750	2.500
<b>SKUPAJ</b>	<b>12.250</b>	<b>12.000</b>

## 3.2.31 Druga razkritja

Poslovodstvo družbe predstavlja zakoniti zastopnik družbe, direktor dr. Franc Željko Županič.

V razpredelnici so prikazani bruto prejemki (v EUR) direktorja družbe v letu 2020:

	Funkcija	Fiksni prejemki – bruto (1)	Variabilni prejemki – bruto (2)	Odloženi prejemki (3)	Odpravnine (4)	Bonitete (5)	Vračilo izplačane nagrade – »claw-back« (6)	Skupaj bruto (1+2+3+4+5-6)	Skupaj neto
Franc Željko Županič	direktor	111.083	17.720	0	0	8.364	0	137.167	61.273

Spremenljivi prejemek je izplačan skladno z Zakonom o prejemkih poslovnih oseb v gospodarskih družbah v večinski lasti Republike Slovenije in samoupravnih lokalnih skupnosti (Uradni list RS, št. 21/10, 8/11 – ORZPPOGD4 in 23/14 – ZDIJZ-C). Družba do direktorja nima odprtih terjatev iz naslova posojil.

Nadzorni svet je bil leta 2020 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) v letu 2020 so prikazani v spodnji tabeli:

Ime in priimek	Funkcija	Plačilo za opravljanje funkcije v NS – bruto letno (1)	Plačilo za opravljanje funkcije v RK – bruto letno (2)	Sejnine NS in RK – bruto letno (3)	Skupaj bruto (1+2+3)	Skupaj neto	Potni stroški
mag. Dušan Hočevar*	predsednik NS in namestnik predsednice RK	10.151	1.572	2.418	14.141	10.384	266
Rok Prešern**	namestnik predsednika NS	2.351	0	646	2.997	2.203	64
Marija Šeme Irman, MBA***	članica NS in predsednica RK	5.673	1.795	1.942	9.410	6.840	120
Borut Lackovič Žumer	član NS od 30.8.2020	2.323	0	646	2.969	1.831	402
mag. Gorazd Čibej	član NS do 29.8.2020	4.507	0	1.170	5.677	4.127	80
mag. Nikolaj Abrahamsberg	član NS do 23.11.2020	6.151	0	1.646	7.797	5.763	477
Žiga Ogrizek****	član NS in član RK	6.867	1.289	2.026	10.183	7.506	0
Boštjan Mišmaš	član NS od 1.7.2020	3.485	0	782	4.267	3.098	43
Davor Mizerit	član NS in član RK do 18.2.2020	1.131	283	360	1.774	1.290	0
Urška Kiš	članica RK	0	1.572	710	2.282	1.765	56

\*Dušan Hočevar: predsednik NS do 24. 11. 2020 in od 17. 12. 2020; član NS od 25. 11. do 16. 12.2020; namestnik predsednice RK v letu 2020;

\*\*Rok Prešern: član NS od 30. 8. do 16. 12. 2020 in namestnik predsednika NS od 17. 12. 2020;

\*\*\*Marija Šeme Irman: namestnica predsednika NS do 29. 8. 2020 in članica NS od 24. 11. 2020; predsednica RK do 29. 8. 2020 in od 17. 12. 2020;

\*\*\*\*Žiga Ogrizek: član NS v letu 2020 in član RK od 19. 2. 2020.

### 3.2.32 Predlog pokrivanja izgube

Družba je poslovno leto 2020 zaključila z izgubo v višini 14.395.672 EUR. Na podlagi 5. odstavka 66. člena ZGD-1 se 2.790.596 EUR čiste izgube poslovnega leta krije s prenesenim čistim dobičkom preteklih let, tako da znaša na dan 31. 12. 2020 preostanek čiste izgube poslovnega leta 11.605.076 EUR.

Na podlagi 5. alineje drugega odstavka Akta o ustanovitvi družbe, je ustanovitelj sprejel odločitev, da se preostanek čiste izgube poslovnega leta 2020 v višini 11.605.076 EUR, ki ostane po uporabi prenesenega dobička, v celoti krije s sproščanjem drugih rezerv iz dobička tako, da je bilančna izguba na dan 31. 12. 2020 enaka nič.

### 3.2.33 Izjava o odgovornosti poslovodstva

Skladno z določili 60. a člena ZGD-1 je direktor družbe dne 19. 4. 2021 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 2020.

Direktor potrjuje, da so bile dosledno uporabljene ustrezne računovodske usmeritve in da so bile računovodske ocene izdelane po načelu previdnosti in dobrega gospodarjenja. Direktor tudi potrjuje, da so računovodski izkazi skupaj s pojasnili izdelani na osnovi predpostavke o nadaljnjem poslovanju družbe ter skladno z veljavno zakonodajo in z Mednarodnimi računovodskimi standardi.

Direktor je tudi odgovoren za ustrezno vodeno računovodstvo, sprejetje ustreznih ukrepov za zavarovanje premoženja ter za preprečevanje in odkrivanje prevar in drugih nepravilnosti oziroma nezakonnosti.

Davčni organi lahko kadar koli v petih letih po poteku leta, v katerem je bilo treba odmeriti davek, preverijo poslovanje družbe, kar lahko posledično povzroči nastanek dodatne obveznosti plačila davka, zamudnih obresti in kazni iz naslova DDPO ali drugih davkov ter dajatev. Direktor družbe ni seznanjen z okoliščinami, ki bi lahko povzročile morebitno pomembno obveznost iz tega naslova.

dr. Franc Željko Županič  
DIREKTOR

Zgornji Brnik, 19. 4. 2021

## 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
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
CTNC	Centralizirani tehnično nadzorni center	Centralized System Monitoring and Control
CRCO	Centralni urad za zaračunavanje pristojbin pri organizaciji Eurocontrol	Central Route Charges Office
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 2020

EBITDA marža	Poslovni izid pred obrestmi in davki, deprecijacijo in amortizacijo / kosmati donos iz poslovanja	Earnings Before Interest, Taxes Depreciation and Amortization / Gross Operating Income
ECAC	Evropska konferenca civilnega letalstva	European Civil Aviation Conference
ECB	Evropska centralna banka	European Central Bank
EDA	Evropska obrambna agencija	European Defence Agency
EoSM	Učinkovitost upravljanja varnosti	Effectiveness of Safety Management
FAB	Funkcionalni blok zračnega prostora	Functional Airspace Blocks
FAB CE	Funkcionalni blok zračnega prostora v srednji Evropi	Functional Airspace Block Central Europe
FAB EC	Funkcionalni blok zračnega prostora centralne Evrope	Functional Airspace Block Europe Central
FDPS	Sistem za obdelavo podatkov o letih letal	Flight Data Processing System
FCSG FIR	FAB CE skupina za kibernetiko varnost Letalsko informacijsko področje	FAB CE Cyber Security Group 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
NAV	Navigacija	Navigation
NewPENS	novi PAN-evropsko omrežje za prenos storitev	New PAN-European Network Services
NOTAM	Obvestilo pilotom	Notice – to – Airmen
OJT	Usposabljanje na delovnem mestu	On Job Training
OKZP	Območna kontrola zračnega prometa	Area Control Centre
OLDI	Sprotna izmenjava podatkov	On-line Data Interchange
OMRS	Odbor za mednarodne računovodske standarde	International Accounting Standards Committee
OPMSRP	Odbor za pojasnjevanje mednarodnih standardov računovodskega poročanja	International Financial Reporting Interpretations Committee
ORM	Povratno sporočilo, ki se nanaša na načrt leta	Operational Reply Message

PBN	Navigacija, ki ne temelji le na konvencionalnih zemeljskih navigacijskih sredstvih	Performance based Navigation
PIB	Predpoletni Informacijski Bilten	Pre-flight Information Bulletin
PSSG	PENS Nadzorni odbor	PENS Service 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
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 in 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 računanem padcu separacije	Short Term Conflict Alert
SUR	Nadzor	Surveillance
SW	Programska oprema	SoftWare
SZP	Sektor zračnega prometa	Air Traffic Department
TMA	Terminalno področje	Terminal Area
TMCS	Sistem za tehnični nadzor	Technical Monitoring and Control System
TNC	Tehnično-nadzorni center	System Monitoring and Control
UAV	Brezpilotni zrakoplov, brezpilotni letalnik	Unmanned Aerial Vehicle
UTC	Univerzalni koordinirani čas	Coordinated Universal Time
VCS	Sistem za govorno komunikacijo	Voice Communication System
VDR	Sistem za snemanje govora in radarskega zaslona delovnih pozicij	Voice Data Recording
VFR	Pravila vizualnega letenja	Visual Flight Rules
VHF/UHF	Zelo visoka frekvenca/Ultra visoka frekvenca	Very High Frequency/Ultra High Frequency
WHO	Svetovna zdravstvena organizacija	World Health Organization
VoIP	Govor prek internetnega protokola	Voice Over Internet Protocol
X strežnik	X strežnik kontrolorske delovne pozicije	X server