

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

SKUPINSKO MAGISTRSKO DELO

RAČUNOVODSKI IN DAVČNI VIDIK UPORABE SLUŽBENIH VOZIL

Ljubljana, september 2024

LANA HRIBOVŠEK
JAN JANKOVIČ

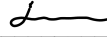
IZJAVA O AVTORSTVU

Podpisana Lana Hribovšek, študentka Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, avtorica predloženega dela z naslovom Računovodski in davčni vidik uporabe službenih vozil, pripravljenega v sodelovanju s svetovalcem red. prof. dr. Markom Hočevarjem

IZJAVLJAM

1. da sem predloženo delo pripravila samostojno;
2. da je tiskana oblika predloženega dela istovetna njegovi elektronski obliki;
3. da je besedilo predloženega dela jezikovno korektno in tehnično pripravljeno v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, kar pomeni, da sem poskrbela, da so dela in mnenja drugih avtorjev oziroma avtoric, ki jih uporabljam oziroma navajam v besedilu, citirana oziroma povzeta v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani;
4. da se zavedam, da je plagiatstvo – predstavljanje tujih del (v pisni ali grafični obliki) kot mojih lastnih – kaznivo po Kazenskem zakoniku Republike Slovenije;
5. da se zavedam posledic, ki bi jih na osnovi predloženega dela dokazano plagiatstvo lahko predstavljalo za moj status na Ekonomski fakulteti Univerze v Ljubljani v skladu z relevantnim pravilnikom;
6. da sem pridobila vsa potrebna dovoljenja za uporabo podatkov in avtorskih del v predloženem delu in jih v njem jasno označila;
7. da sem pri pripravi predloženega dela ravnala v skladu z etičnimi načeli in, kjer je to potrebno, za raziskavo pridobila soglasje etične komisije;
8. da soglašam, da se elektronska oblika predloženega dela uporabi za preverjanje podobnosti vsebine z drugimi deli s programsko opremo za preverjanje podobnosti vsebine, ki je povezana s študijskim informacijskim sistemom članice;
9. da na Univerzo v Ljubljani neodplačno, neizključno, prostorsko in časovno neomejeno prenašam pravico shranitve predloženega dela v elektronski obliki, pravico reproduciranja ter pravico dajanja predloženega dela na voljo javnosti na svetovnem spletu preko Repozitorija Univerze v Ljubljani;
10. da hkrati z objavo predloženega dela dovoljujem objavo svojih osebnih podatkov, ki so navedeni v njem in v tej izjavi;
11. da sem preverila verodostojnost informacij, ki izhajajo iz zapisov na podlagi uporabe orodij umetne inteligence.

V Ljubljani, dne 24.10.2024 _____

Podpis študentke:  _____

IZJAVA O AVTORSTVU

Podpisani Jan Jankovič, študent Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, avtor predloženega dela z naslovom Računovodski in davčni vidik uporabe službenih vozil, pripravljenega v sodelovanju s svetovalcem red. prof. dr. Markom Hočevarjem

IZJAVLJAM

1. da sem predloženo delo pripravil samostojno;
2. da je tiskana oblika predloženega dela istovetna njegovi elektronski obliki;
3. da je besedilo predloženega dela jezikovno korektno in tehnično pripravljeno v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, kar pomeni, da sem poskrbel, da so dela in mnenja drugih avtorjev oziroma avtoric, ki jih uporabljam oziroma navajam v besedilu, citirana oziroma povzeta v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani;
4. da se zavedam, da je plagiatorstvo – predstavljanje tujih del (v pisni ali grafični obliki) kot mojih lastnih – kaznivo po Kazenskem zakoniku Republike Slovenije;
5. da se zavedam posledic, ki bi jih na osnovi predloženega dela dokazano plagiatorstvo lahko predstavljalo za moj status na Ekonomski fakulteti Univerze v Ljubljani v skladu z relevantnim pravilnikom;
6. da sem pridobil vsa potrebna dovoljenja za uporabo podatkov in avtorskih del v predloženem delu in jih v njem jasno označil;
7. da sem pri pripravi predloženega dela ravnal v skladu z etičnimi načeli in, kjer je to potrebno, za raziskavo pridobil soglasje etične komisije;
8. da soglašam, da se elektronska oblika predloženega dela uporabi za preverjanje podobnosti vsebine z drugimi deli s programsko opremo za preverjanje podobnosti vsebine, ki je povezana s študijskim informacijskim sistemom članice;
9. da na Univerzo v Ljubljani neodplačno, neizključno, prostorsko in časovno neomejeno prenašam pravico shranitve predloženega dela v elektronski obliki, pravico reproduciranja ter pravico dajanja predloženega dela na voljo javnosti na svetovnem spletu preko Repozitorija Univerze v Ljubljani;
10. da hkrati z objavo predloženega dela dovoljujem objavo svojih osebnih podatkov, ki so navedeni v njem in v tej izjavi;
11. da sem preveril verodostojnost informacij, ki izhajajo iz zapisov na podlagi uporabe orodij umetne inteligence.

V Ljubljani, dne 24.10.2024

Podpis študenta: 

KAZALO

1 UVOD	1
2 SLUŽBENO VOZILO	3
2.1 Opredelitev pojma službeno vozilo	3
2.2 Analiza trga vozil.....	5
2.3 Zakonodajni okvir in pristojni nadzorni organi	14
2.4 Pravilnik o uporabi službenih vozil	19
2.5 Najem službenega vozila	22
2.6 Nakup službenega vozila.....	24
2.7 Uporaba lastnega vozila v službene namene.....	25
2.8 Službena vozila v javnem sektorju in njihove posebnosti glede na zasebni sektor.....	25
2.9 Pregled službenih vozil v izbranih državah Evropske Unije.....	28
3 RAČUNOVODSKI VIDIK UPORABE SLUŽBENEGA VOZILA.....	34
3.1 Računovodski pregled v primeru najema službenega vozila	34
3.2 Računovodski pregled v primeru nakupa službenega vozila	37
3.3 Računovodski pregled v primeru uporabe lastnega vozila v službene namene.....	46
3.4 Pregled vpliva uporabe z vidika uporabnika.....	47
4 DAVČNI VIDIK UPORABE SLUŽBENEGA VOZILA	49
4.1 Davčni pregled v primeru najema službenega vozila	49
4.2 Davčni pregled v primeru nakupa službenega vozila	50
4.3 Davčni pregled v primeru uporabe lastnega vozila v službene namene.....	57
5 ANALIZA PRAKTIČNIH PRIMEROV UPORABE SLUŽBENIH VOZIL	58
5.1 Opredelitev osnovnih spremenljivk in predpostavk za analizo in izračun posameznih primerov uporabe	58
5.2 Izračuni v primeru izbire najema službenega vozila	65
5.3 Izračuni v primeru izbire nakupa službenega vozila	70
5.4 Izračuni v primeru izbire uporabe lastnega vozila v službene namene	76
5.5 Interpretacija ter primerjava rezultatov posameznih izbir	77
5.6 Intervju in pregled dejanske uporabe službenih vozil v praksi	81
5.7 Priporočilo podjetjem in uporabnikom.....	84

6 SKLEP.....	85
LITERATURA IN VIRI.....	88
PRILOGE	96

KAZALO TABEL

Tabela 1: Petnajst najbolj prodajanih znamk osebnih avtomobilov v Sloveniji leta 2023	8
Tabela 2: Deset najbolj prodajanih modelov avtomobilov v Sloveniji leta 2023	9
Tabela 3: Deset najbolj prodajanih električnih avtomobilov po znamkah v Sloveniji leta 2023.....	9
Tabela 4: Deset najbolj prodajanih službenih vozil v Sloveniji 2023 po modelih znamk ...	10
Tabela 5: Pet najbolj prodajanih lahkih gospodarskih vozil v Sloveniji v letu 2023.....	11
Tabela 6: Petnajst najuspešnejših prodajalcev avtomobilov v Sloveniji po ustvarjenih čistih prihodkih od prodaje v letu 2022.....	12
Tabela 7: Pet najbolj prodajanih znamk tovornjakov v Sloveniji po številu prodanih tovornjakov v letu 2022	13
Tabela 8: Pet najuspešnejših trgovcev z drugimi motornimi vozili v Sloveniji po ustvarjenih čistih prihodkih od prodaje v letu 2022.....	13
Tabela 9: Pet najuspešnejših trgovcev na debelo z rudarskimi in gradbenimi stroji v Sloveniji po ustvarjenih čistih prihodkih od prodaje v letu 2022	14
Tabela 10: Države Evropske Unije in odstotek anketirancev, ki uporabljajo služben avto v zasebne namene.....	32
Tabela 11: Davčna obveznost DMV v evrih glede na izpust CO2 in vrsto goriva za osebna motorna vozila	53
Tabela 12: Davčna obveznost DMV v evrih glede na emisijski razred EURO in vrsto goriva za osebna motorna vozila.....	53
Tabela 13: Davčna obveznost DMV v evrih na moč motorja za nebivalna vozila.....	53
Tabela 14 :Davčna obveznost DMV v evrih za emisijski standard EURO za nebivalna vozila	54
Tabela 15: Povezava med obdobjem uporabe rabljenega vozila v tujini in odstotkov DMV.....	54
Tabela 16: Podatki o primerjanih vozilih Škoda Octavia Combi glede na vrsto goriva.....	60
Tabela 17: Stroški lastninjenja v prvem letu za Škodo Octavio Combi Selection z bencinskim in dizelskim motorjem v primeru, da službeno vozilo prevozi 15.000 kilometrov letno	61
Tabela 18: Stroški lastninjenja v prvem letu za Škodo Octavio Combi Selection z bencinskim in dizelskim motorjem v primeru, da službeno vozilo prevozi 30.000 kilometrov letno	61

Tabela 19: Stroški lastninjenja v prvem letu za Škodo Octavio Combi Selection z bencinskim in dizelskim motorjem v primeru, da službeno vozilo prevozi 50.000 kilometrov letno	62
Tabela 20: Letni in mesečni stroški lastninjenja dizelske in bencinske Škode Octavie Combi.....	62
Tabela 21: Prikaz avtomobilov, ki so kandidati za potencialno službeno vozilo	63
Tabela 22: Izračun mesečne bonitete	67
Tabela 23: Prispevki podjetja od vrednosti bonitete	67
Tabela 24: Povprečni letni prispevki podjetja od vrednosti bonitete	68
Tabela 25: Pregled stroškov poslovnega najema Octavie Selection 2.0 TDI DSG za obdobje petih let glede na letno prevožene kilometre	68
Tabela 26: Stroški servisiranja v petletnem obdobju lastninjenja vozila po podatkih pooblaščenega serviserja	72
Tabela 27: Izračun mesečne bonitete	74
Tabela 28: Prispevki podjetja od vrednosti bonitete	74
Tabela 29: Povprečni letni prispevki podjetja od vrednosti bonitete	74
Tabela 30: Povprečni letni strošek lastninjenja avtomobila v petletnem obdobju glede na letno število prevoženih kilometrov	75
Tabela 31: Letni in mesečni strošek kilometrine glede na letno prevožene kilometre	76

KAZALO SLIK

Slika 1: Delež službenih in zasebnih avtomobilov med novo registriranimi avtomobili v Sloveniji v letu 2023	6
Slika 2: Delež službenih in zasebnih avtomobilov med novo registriranimi avtomobili v Sloveniji v letu 2023 po mesecih	6
Slika 3: Odstotek službenih gospodarskih vozil glede na vsa registrirana gospodarska in druga vozila v letu 2023 v Sloveniji	7
Slika 4: Gibanje BDP in števila novih registracij gospodarskih vozil v Evropski Uniji	28
Slika 5: Letni strošek vozila pridobljenega s poslovnim lizingom s celovito storitvijo glede na letno prevožene kilometre	69
Slika 6: Mesečni strošek vozila pridobljenega s poslovnim lizingom s celovito storitvijo glede na letno prevožene kilometre	70
Slika 7: Letni strošek kilometrine glede na letno prevožene kilometre	77
Slika 8: Mesečni strošek kilometrine glede na letno prevožene kilometre	77
Slika 9: Cena prevoženega kilometra glede na izbrano pridobitev vozila	78
Slika 10: Mesečni strošek lastninjenja službenega avtomobila glede na vrsto pridobitve ter letno prevoženih kilometrov	80
Slika 11: Letni strošek lastninjenja službenega avtomobila glede na vrsto pridobitve ter letno prevoženih kilometrov	81

KAZALO PRILOG

Priloga 1: Odločitveno drevo presoje najema po MSRP-16 standardu.....	1
Priloga 2: Cene Octavie Combi Selection 1.5 TSI DSG mHEV in 2.0 TDI DSG na dan 31.7.2024	2
Priloga 3: Izračun letnega kasko zavarovanja za OCTAVIA Combi 2,0 TDI Selection DSG110 kW 5 vr. (2024) na dan 31.7.2024.....	3
Priloga 4: Izračun letnega kasko zavarovanja za OCTAVIA Combi 1,5 TSI mHEV Selection DSG 110 kW 5 vr. (2024) na dan 31.7.2024.....	4
Priloga 5: Izračun letnih dajatev in postopka in tehničnega pregleda za Octavio Combi 2,0 TDI Selection DSG 110 kW na dan 31.7.2024	5
Priloga 6: Izračun letnih dajatev, postopka in tehničnega pregleda za Octavia Combi 1,5 TSI mHEV Selection DSG 110 kW na dan 31.7.2024	6
Priloga 7: Servisni plan in stroški servisiranja za Octavio Combi 1,5 TSI mHEV Selection DSG 110 kW na dan 31.7.2024	7
Priloga 8: Servisni plan in stroški servisiranja za Octavio Combi 2,0 TDI Selection DSG 110 kW na dan 31.7.2024.....	8
Priloga 9: Konfiguracija Škode Octavie Selection 2.0 TDI DSG	9
Priloga 10: Predračun mesečnega obroka All-Inclusive poslovnega najema za Škodo Octavio Combi Selection 2.0 TDI DSG za obdobje petih let in 10.000 kilometrov letno	10
Priloga 11: Predračun mesečnega obroka All-Inclusive poslovnega najema za Škodo Octavio Combi Selection 2.0 TDI DSG za obdobje petih let in 15.000 kilometrov letno	11
Priloga 12: Predračun mesečnega obroka All-Inclusive poslovnega najema za Škodo Octavio Combi Selection 2.0 TDI DSG za obdobje petih let in 20.000 kilometrov letno	12
Priloga 13: Predračun mesečnega obroka All-Inclusive poslovnega najema za Škodo Octavio Combi Selection 2.0 TDI DSG za obdobje petih let in 25.000 kilometrov letno	13
Priloga 14: Predračun mesečnega obroka All-Inclusive poslovnega najema za Škodo Octavio Combi Selection 2.0 TDI DSG za obdobje petih let in 30.000 kilometrov letno	13
Priloga 15: Predračun mesečnega obroka All-Inclusive poslovnega najema za Škodo Octavio Combi Selection 2.0 TDI DSG za obdobje petih let in 35.000 kilometrov letno	15
Priloga 16: Predračun mesečnega obroka All-Inclusive poslovnega najema za Škodo Octavio Combi Selection 2.0 TDI DSG za obdobje petih let in 40.000 kilometrov letno	15

Priloga 17: Predračun mesečnega obroka All-Inclusive poslovnega najema za Škodo Octavio Combi Selection 2.0 TDI DSG za obdobje treh let in 45.000 kilometrov letno	17
Priloga 18: Predračun mesečnega obroka All-Inclusive poslovnega najema za Škodo Octavio Combi Selection 2.0 TDI DSG za obdobje treh let in 50.000 kilometrov letno	17
Priloga 19: Protokol in transkripcija intervjuja	19

SEZNAM KRATIC

AMZS – Avto – Moto Zveza Slovenije

angl. – angleško

CO₂ – ogljikov dioksid

D/E – (angl. Debt to equity ratio); Razmerje med dolgom in kapitalom

d. o. o. – družba z omejeno odgovornostjo

DDPO – davek od dohodkov pravnih oseb

DDV – davek na dodano vrednost

DMV – davek na motorna vozila

DSG – (nem. Direkt-Schalt-Getriebe); Menjalnik z direktnim prestavljanjem

EBITDA – (angl. Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization); Poslovni izid iz poslovanja pred odpisi vrednosti

EIB – (angl. European Investment Bank); Evropska investicijska banka

EU – (angl. European Union); Evropska unija

EURIBOR – (angl. Euro Interbank Offered Rate); evropska medbančna obrestna mera

MSRP – mednarodni standardi računovodskega poročanja

nem. – nemško

NoVA – (nem. Normverbrauchsabgabe); normirani davek na potrošnjo

ROA – (angl. Return on assets); Čista dobičkonosnost sredstev

ROE – (angl. Return on equity); Čista dobičkonosnost lastniškega kapitala

SKD – standardna klasifikacija dejavnosti

SRS – slovenski računovodski standardi

TDI – (angl. Turbocharged Direct Injection); dizelski motor, ki uporablja turbopolnilnik in direktni vbrizg goriva

TSI – (angl. Turbocharged Stratified Injection); motor s turbo polnilnikom z direktnim vbrizgom goriva

WLTP – (angl. Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure); globalno usklajeni preskusni postopek za lahka vozila

ZDDV-1 – Zakon o davku na dodano vrednost

ZDoh-2 – Zakon o dohodnini

ZMV-1 – Zakon o motornih vozilih

ZOZP – Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu

ZPrCP – Zakon o pravilih cestnega prometa

ZVZD-1 – Zakon o varnosti in zdravju pri delu

1 UVOD

V sodobnem in vedno bolj globalnem ter mobilnem poslovnem okolju predstavljajo službena vozila pomemben del poslovanja, saj omogočajo podjetjem mobilnost in fleksibilnost pri opravljanju njihovih dejavnosti. To velja tako za subjekte, ki se ukvarjajo z dejavnostmi, pri katerih je službeno vozilo sekundarnega pomena za poslovanje, zlasti pa velja za subjekte, katerih primarna dejavnost poslovanja je tesno povezana z uporabo službenih vozil.

Službeno vozilo je širok pojem, ki vključuje različne tipe vozil v uporabi za raznovrstne dejavnosti, običajno storitve. Glavna opredelitev službenega vozila je, da se neko vozilo uporablja v službene namene in za opravljanje dejavnosti podjetja. Osebni službeni avtomobili se uporabljajo za potrebe prevoza oseb kot na primer taksiji, trgovski potniki jih uporabljajo za prevoz do strank, dobaviteljev ali poslovnih partnerjev, zaposleni ga največ uporabljajo za udeležbo na sestankih ali konferencah tako znotraj Slovenije kot v tujini, za promocijske aktivnosti ali v posebnih dejavnostih kot sta zdravstvo in policija. Kombiji in podobna dostavna vozila služijo podjetjem v kurirskih in poštnih dejavnostih, v gostinstvu ali prehrabeni industriji, terenskih storitev popravil ali vzdrževanja, v trgovini na drobno ali veleprodaji in drugih dejavnostih. Primerno službeno vozilo so zaradi svoje vsestranskosti, saj obenem nudijo dostopnost z vozilom tudi znotraj mestnih središč in prostornost za prevoz blaga. Tovarna vozila so v prometu morda najbolj prepoznaven tip službenega vozila, saj jih avtoprevozniki dnevno v velikem številu koristijo za prevoz večjih količin blaga in surovin. To so na primer cestni vlačilci, kamioni, cisterne, mešalci in drugi. Logistika in transport, naftna in lesna industrija, gradbeništvo in kmetijstvo so dejavnosti, kjer so takšna službena vozila največkrat v uporabi. Za kmetijstvo specifična službena vozila so na primer traktorji, bagri, kombajni. Poštarji in policisti za opravljanje njihovih dejavnosti koristijo tudi motorna kolesa.

Leta 2023 je bilo v Sloveniji izmed vseh novo registriranih avtomobilov 42,9% kategoriziranih kot službena vozila, delež službenih gospodarskih vozil pa je znašal 75,5% (Ministrstvo za javno upravo, 2024). Ta podatek prikazuje zgolj lastništvo službenih vozil, ne upošteva pa še drugih dveh načinov, s katerimi lahko podjetje uporablja vozilo za opravljanje svojih dejavnosti. Na ravni Evropske Unije ima Nizozemska največji delež službenih vozil, pridobljenih preko lizinga in hkrati najvišji delež gospodarskih službenih vozil. Na splošno se kaže trend, da je višji delež službenih gospodarskih vozil napram osebnim avtomobilom, izjema je zgolj Italija, kjer znaša delež osebnih službenih avtomobilov kar 60% (Dataforce, 2020). Zakonodaja je v drugih evropskih državah precej podobna kot v Sloveniji. Tudi drugod po Evropski Uniji države nudijo zaposlenim olajšave za nakupe službenih vozil, zaposleni pa za zasebno rabo službenega vozila plačujejo tako imenovane dajatve v naravi, ponekod pavšalno, drugod kot na primer v Avstriji pa enako kot pri nas, v odstotkih vrednosti vozila. Zaradi prizadevanj za prehod na zeleno in trajnostno poslovanje države nudijo podjetjem določene ugodnosti in spodbude ter olajšave za nakup električnih in okolju prijaznejših službenih vozil.

Službena vozila se običajno pridobijo ali uporabljajo na enega od treh načinov, katere sva v magistrskem delu raziskala z računovodskega in davčnega vidika. Pri nakupu službenega vozila je podjetje tako ekonomski kot pravni lastnik vozila. To pomeni, da je podvržen vsem prednostim in koristim ter tudi tveganjem lastninjenja sredstva. Vozilo se lahko pridobi z nakupom z gotovino, preko finančnega lizinga, kjer podjetje po izteku lizing pogodbe postane tudi pravni lastnik vozila, ali preko bančnega posojila. Nakup službenega vozila ima to prednost, da njegova uporaba ni na nikakršen način omejena s pogodbenimi določili in lahko podjetje samostojno odloča o pogojih uporabe, po drugi strani pa je za vse stroške in administrativne potrebe odgovorno samo. Druga oblika pridobitve službenega vozila je poslovni najem. Razširjena oblika poslovnega najema je tako imenovani "all-inclusive" najem, kjer podjetje načeloma ne krije nobenih dodatnih stroškov razen mesečne najemnine. Neobremenjenost z vzdrževanjem in upravljanjem vozil je velika prednost poslovnega najema, vendar lahko določene pogodbene omejitve, ki niso naklonjene podjetju morda to prednost odtehtajo. Tretja oblika pojava službenih vozil je z uporabo lastnih vozil zaposlenih v službene namene. Zaposlenim se izplačuje kilometrina, ki predstavlja nadomestilo za uporabo njihovega vozila za službene poti. Zlasti pri osebnih službenih vozilih je pogost dogovor med zaposlenim in delodajalcem, da sme zaposleni službeno vozilo uporabljati tudi v zasebne namene. Uporaba je sicer davčno obremenjena glede na mesečno prevožene kilometre, zaposleni pa za takšno uporabo plačuje boniteto, ki mu znižuje njegov neto mesečni dohodek.

Namen magistrskega dela je raziskati računovodsko, zakonsko in davčno obravnavo različnih službenih vozil in podjetjem, uporabnikom ter drugim morebitnim interesentom predstaviti celovit pregled službenih vozil. Z izvedeno stroškovno analizo jima želiva tudi praktično prikazati stroške pridobitve in lastninjenja službenega vozila v primeru vseh treh zgoraj opisanih načinov uporabe vozil.

Cilj magistrskega dela je bil preučiti obstoječo literaturo na zakonskem, računovodskem in davčnem področju glede uporabe službenih vozil. Konkretnije sva želela celostno obravnati in raziskati najem, nakup in uporabo lastnih vozil zaposlenih v službene namene ter razumeti kompleksno računovodsko in davčno obravnavo vsakega načina uporabe ter njihov vpliv na računovodske izkaze in kazalnike podjetij. Želela sva spoznati tudi ureditev službenih vozil v drugih državah Evropske Unije, da bi videla, ali ima Slovenija v primerjavi z njimi bolj ali manj ugodno ureditev na področju službenih vozil. S stroškovno analizo sva želela na podlagi konkretnih izračunov in podatkov določiti, katera oblika uporabe službenega vozila je z vidika podjetja najbolj smotrna.

Magistrsko delo je razdeljeno na teoretični in empirični del. Prvi, teoretični del je sestavljen iz dveh glavnih poglavij, znotraj katerih se nadalje razčlenjujeta na več podpoglavij. Teoretični del magistrskega dela vsebuje opisno metodo raziskovanja, kjer sva z opisovanjem, primerjavo, sklepanjem in analiziranjem ključnih pojmov in konceptov tematike celovito preučila sam pojem službenih vozil in njihovo davčno ter računovodsko obravnavo. V empiričnem delu sva na podlagi primarnih in sekundarnih podatkov, pridobljenih preko poizvedovanja in raziskovanja, izdelala stroškovno analizo uporabe službenih vozil in najine ugotovitve ter

izračune tudi interpretirala in primerjala. Izvedla sva tudi intervju z vodjo računovodstva podjetja, ki razpolaga z voznim parkom 93 službenih vozil in tako pridobila tudi praktičen vpogled v obravnavno službenih vozil v velikem slovenskem podjetju.

2 SLUŽBENO VOZILO

2.1 Opredelitev pojma službeno vozilo

Službeno vozilo je vozilo, s katerim podjetje razpolaga in ga daje v uporabo svojim zaposlenim za opravljanje nalog, vezanih na poslovanje podjetja. Lahko se uporabo službenega vozila omogoči tudi za zasebno rabo, kar je definirano kot vsaka uporaba vozila, ki ni vezana na opravljanje dejavnosti podjetja, vendar mora biti takšna uporaba izrecno opredeljena in dovoljena s strani delodajalca. Pri tem ni nujno, da je službeno vozilo dejanska last podjetja in da je zabeleženo v registru osnovnih sredstev podjetja, kot v primeru nakupa ali v določenih primerih najema sredstva, temveč lahko podjetje službeno vozilo pridobi preko uporabe lastnih vozil zaposlenih v zamenjavo za nadomestilo.

Njihovo uporabo odredi in nadzira odgovorna in pooblaščen oseba v podjetju oziroma delodajalec. Uporabo službenega vozila lahko v izrednih primerih organizacija odobri tudi zunanjim sodelavcem ali uporabnikom, s tem da zanje veljajo bodisi enaka pravila, kot jih določajo interni pravilniki in akti podjetij o uporabi službenih vozil za zaposlene, bodisi zanje veljajo kakšne dodatne določbe, oboje pa obvezujeta tudi veljavna zakonodaja in predpisi. Z vsakim posameznim zaposlenim se sklene individualna pogodba o uporabi službenega vozila, v kateri se običajno opredelijo tehnični podatki o službenem vozilu, katerega mu bo organizacija izročila v uporabo ter preverjeno vozno stanje na dan izročitve v uporabo (Forum Media, brez datuma).

Poznamo več vrst službenih vozil. Pojem ne smemo laično enačiti samo z avtomobili, kot se to pogosto dogaja v praksi, četudi je to najpogostejša oblika službenih vozil, na katero večina ljudi pomisli. Avtomobil se uvršča znotraj kategorizacije vozil v kategorijo M1 in je primerno službeno vozilo za podjetja, ki opravljajo pretežno storitvena dela, kjer ne rabijo velike prostornine prtljažnika in ni potrebe po prevozu večjega števila oseb. Primerni so predvsem za službene poti v tujino, prevoz na sestanke, prevoz do strank na terenu in drugo. Njihova uporaba je razširjena tudi s tega vidika, da je posedovanje vozniškega dovoljenja B kategorije, katerega potrebujemo za vožnjo osebnega avtomobila, zelo razširjeno in se velikokrat pojavlja tudi kot eden izmed pogojev za zaposlitev na razpisih za delovna mesta kandidatov. Prav tako je avtomobil lahko ena izmed najcenejših oblik pridobitve službenega vozila. Podjetja kot so Nomago, Skupina Arriva in drugi ponudniki prevozov imajo v svoji floti avtobuse, ki se uvrščajo v klasifikacijo M2 ali M3 vozil. Avtobus kot službeno vozilo služi za prevoz večje skupine potnikov. V klasifikaciji vozil je med drugim navedeno tudi, da se običajni avtobusi, sicer namenjeni za cestni prevoz potnikov, lahko nadgradijo v službeno vozilo za namene uporabe policije, vojske in gasilcev (Javna Agencija Republike Slovenije za varnost prometa,

2022). V primerih, ko podjetja (največkrat proizvodna) svojim zaposlenim za prevoz na delo nudijo organiziran prevoz z avtobusom, namesto da se vsak posamezen zaposlen vozi z lastnim sredstvom, predstavlja to tudi okoljsko prijaznejšo obliko prevoza. Naslednja zelo pogosto uporabljena službena vozila so razna tovorna vozila, ki se uvrščajo v kategorizacijo N1 ali N2 ali N3. Na cesti so najbolj vidna službena vozila tipa cestni vlačilec, sedlasti vlačilec in drugi prevozniki kamioni za transportne storitve. V kategorijo spadajo vozila kot so kombiji, kateri se pogosto uporabljajo v dejavnosti dostavnih služb, tovorna pick-up vozila, šasija s kabino, tovorna vozila za posebne namene - cisterna, dvigalo, mešalec, prekucnik, silos, komunalna in druga vozila, ki se uporabljajo v dejavnostih kot so gradbeništvo, komunalne storitve, vozila za potrebe delovanja policije, gasilstva, avtovleka in drugo. Poštarji ali policisti imajo kot službeno vozilo v uporabi tudi motorno kolo. Kmetijstvo ima svojo kategorijo, in sicer traktorje ter njegove druge oblike klasificiramo v kategorije tipa T (Javna Agencija Republike Slovenije za varnost prometa, 2022). Gradbena podjetja pa kot službena vozila uporabljajo tudi gradbeno mehanizacijo, kamor spadajo razne vrste bagrov, dvigal, valjarjev, nakladalcev in ostalih strojev.

Poznamo delitev na prava in neprava službena vozila, glavna razlika med pravimi in nepravimi službenimi vozili je ta, da so prava službena vozila na voljo zgolj za opravljanje dejavnosti in se ob zaključku delovnika pustijo na parkirišču podjetja. Neprava službena vozila pa lahko poleg zaposlenih, in če je tako opredeljeno v notranjih aktih podjetja, uporabljajo tudi njihovi družinski člani v zasebne namene, kar pomeni, da jih lahko uporabljajo v zasebnem času in za zasebne poti, ob dogovoru s podjetjem in predhodni opredelitvi v pogodbi. Ker gre za nedenarno korist, ki jo delodajalec omogoča zaposlenemu, je za dotično ugodnost potrebno plačevati boniteto, katere strošek je odvisen tudi od tega, kdo nosi stroške goriva za zasebne poti, popravil in drugih stroškov (Kovačič, brez datuma).

Pri upravljanju in vzdrževanju voznega parka nastane precej stroškov, izmed katerih je mnogo prikritih in jih marsikdo spregleda. Najbolj očitni stroški službenega vozila so tako najemnina oziroma amortizacija v primeru nakupa in najema, zavarovanje, registracija, goriva in maziva, cestnine, parkirnine, servisi in popravila, tehnični pregledi (v primeru, da je vozilo starejše od štirih let), pnevmatike, veliko ljudi pa pozabi na čiščenje vozil in stroške upravitelja voznega parka. Predvsem v primeru, ko si podjetje vozila lastnini in ko ima velik vozni park, potrebuje osebo, ki je zadolžena za upravljanje voznega parka, naročanje novih in prodajo odsluženih vozil. Potrebno je biti pozoren tudi na stroške financiranja in morebitnega kredita v primeru nakupa. Sama najemnina vozila je stalen strošek podjetja, saj je v najemni pogodbi vnaprej določeno maksimalno število kilometrov, ki jih vozilo lahko prevozi v letu, zato se najemnina ne spreminja glede na uporabo vozila, razen v primeru, ko se prekorači maksimalno določeno kilometrino s strani najemodajalca, opredeljeno v pogodbi. Tudi v primeru nakupa in lastninjenja vozila je največji strošek poleg nakupne cene, to je amortizacija, fiksni in neodvisni glede na uporabo oziroma ne uporabe le tega. Tudi strošek cestnine in zavarovanja vozila sta fiksna stroška. Ostali stroški, kot so popravila, vzdrževanje in gorivo ter maziva so spremenljivi (Izračunaj Stroške, brez datuma).

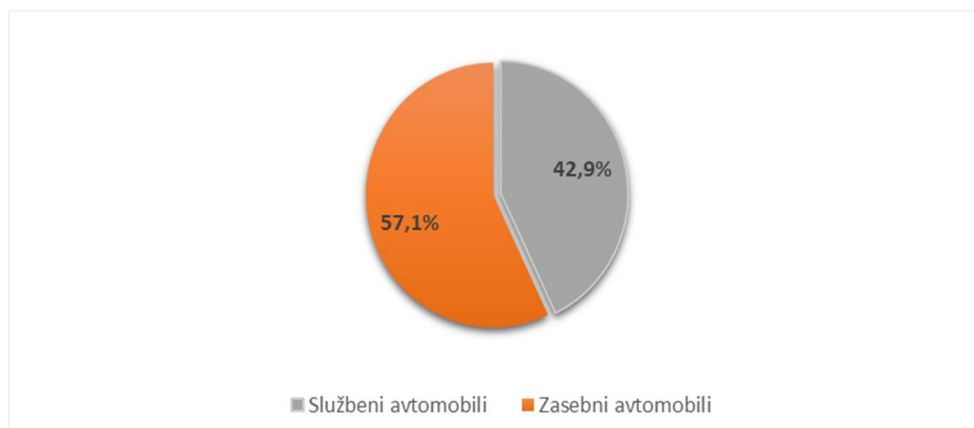
Vsa podjetja imajo cilj minimizirati stroške in enako je tudi pri stroških voznega parka. Prvotno je pomembno, da so vozila funkcionalna in kos svojim nalogam, zato običajno ne gre samo za absolutno minimizacijo stroškov, temveč mora ob nakupu oziroma najemu podjetje vzeti v obzir tudi druge faktorje, zaradi katerih morajo biti vozila na koncu primerna za uporabo v dejavnosti podjetja. Seveda bi bilo stroškovno najbolj učinkovito, če bi vsi lahko vozili male električne avtomobile, pri katerih imajo podjetja možnost koriščenja nepovratnih sredstev iz Eko Sklada, kar prinaša prihranke ob nakupu vozil, prihranke ob uporabi zaradi nižjih stroškov goriva in pa tudi prednost za uporabnike vozil, ki se izraža v nižji obveznosti plačila bonitete.

Vendar takšna vozila ne zadovoljujejo vedno potreb vseh podjetij, saj so za veliko organizacij električna vozila kljub subvenciji Eko Sklada dražja, predvsem pa so za veliko število podjetij trenutno še nepraktična. Na to kažejo tudi podatki prodajalca vozil Volkswagen, Seat, Audi, Škoda, Cupra in Porsche, kjer trenutno sicer še vedno večino prodaje predstavljajo vozila z notranjim izgorevanjem, a že opažajo porast zanimanja za hibridna in električna vozila. Po besedah upravljalcev voznih parkov Porsche Inter Auta gre zasluga za povečano povpraševanje po hibridnih in električnih vozilih predvsem novejšim in boljšim tehnologijam ter vse večja pokritost Slovenskih cest s polnilnimi postajami za električna vozila (Porsche Inter Auto, brez datuma).

2.2 Analiza trga vozil

Na portalu Odprti podatki Slovenije, ki ga ureja Ministrstvo za javno upravo, sva pridobila podatke o novo mesečno registriranih vozilih. Nadalje sva jih uredila in filtrirala tako, da prikazujejo stanje službenih vozil v Sloveniji za leto 2023. Prvotno sva se osredotočila na avtomobile, tega pa sva se lotila tako, da sva v naboru vseh novo registriranih vozil filtrirala zgolj tiste, ki so bili osebni avtomobili, novo registrirani in so imeli ujemajoč se datum prve registracije v Republiki Sloveniji in datum splošne prve registracije, s tem pa sva iz analize izločila uvožene rabljene avtomobile. Sama analiza je bila možna, saj je v podatkih jasno in ločeno opredeljen lastnik in uporabnik kot pravna ali fizična oseba, službena vozila pa sva določila tako, da sta lastnik in uporabnik vozila pravna oseba. Če bi bila lastnik in uporabnik vozila fizična oseba, pomeni da je vozilo v lasti fizične osebe in je kupljeno z denarjem ali financirano s kreditom. Vozila, katerih uporabnik je fizična oseba, lastnik pa pravna oseba, pa so financirana preko lizinga in je pravno gledano lastnik vozila še vedno lizing hiša. Z analizo sva ugotovila, da je bilo izmed vseh novo registriranih avtomobilov v Sloveniji v letu 2023 42,9% službenih, kar pomeni, da je lastnik in uporabnik avtomobila pravna oseba (Ministrstvo za javno upravo, 2024). Kot je prikazano v sliki 1, je bil v Sloveniji leta 2023 izmed vseh novih avtomobilov delež službenih avtomobilov manjši od avtomobilov v zasebni rabi, in sicer za 14,2 odstotka manj. Tako je odstotek novo prodanih in registriranih zasebnih avtomobilov med vsemi novo registriranimi in novo kupljenimi vozili znašal 57,1%.

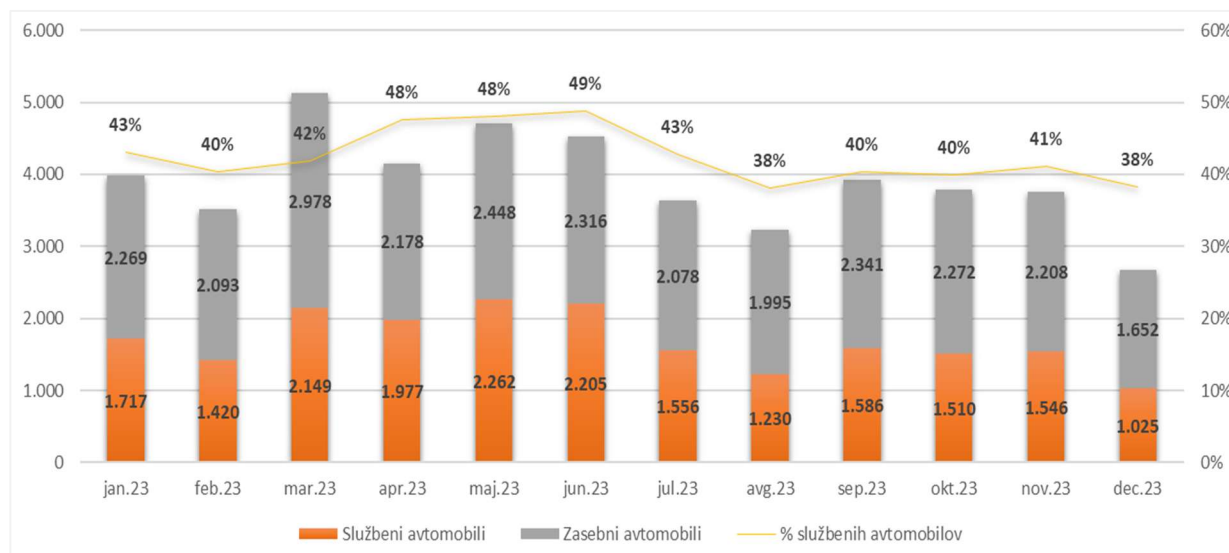
Slika 1: Delež službenih in zasebnih avtomobilov med novo registriranimi avtomobili v Sloveniji v letu 2023



Vir: lastno delo na podlagi Ministrstvo za javno upravo (2024).

V sliki 2 so prikazani podatki registriranih novih vozil po mesecih v Sloveniji v letu 2023. Premica na grafu prikazuje, da se je delež službenih avtomobilov med registriranimi vozili v Republiki Sloveniji v letu 2023 gibal med 38% in 49%, najnižja odstotka novo registriranih službenih avtomobilov sta bila v mesecu avgustu in decembru 2023, najvišji odstotek pa junija 2023, kjer je delež službenih avtomobilov znašal 49% (Ministrstvo za javno upravo, 2024).

Slika 2: Delež službenih in zasebnih avtomobilov med novo registriranimi avtomobili v Sloveniji v letu 2023 po mesecih



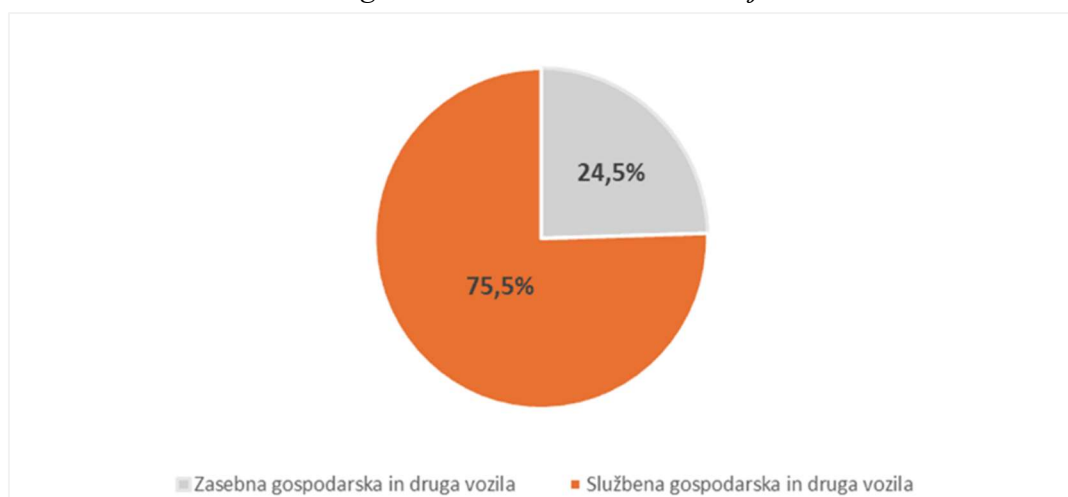
Vir: lastno delo na podlagi Ministrstvo za javno upravo (2024).

Poleg analize osebnih avtomobilov sva naredila tudi analizo gospodarskih in drugih vozil, kamor sva vključila avtobuse, delovna vozila, delovne stroje, gosenične traktorje, priklopna vozila, tovorna vozila, traktorje, traktorske priklopnike in vlečna vozila. Pri analizi sva si

pomagala s podatki, dostopnimi na portalu Odprti podatki Slovenije. Tu se nisva omejila zgolj na novo registrirana vozila v Sloveniji, ampak tudi na novo registrirana rabljena vozila, saj veliko, predvsem manjših podjetij, kupuje rabljena gospodarska oziroma tovorna vozila. Podatke sva uredila tako, da sva odstranila vse kategorije vozil, ki jih nisva vključila v analizo. Odstranila sva tudi vse objave vozil. Potem sva naredila analizo glede na uporabnike in lastnike vozil. Po seštevkju vseh novo registriranih vozil izbranih vrst sva se osredotočila samo na vozila, katerih lastnik je pravna oseba. Izračunala sva število vozil, katerih lastnik in uporabnik sta pravna oseba, ga opredelila kot službena vozila in izračunala delež teh vozil med vsemi novo registriranimi vozili. Vozila, katerih lastnik in uporabnik je fizična oseba sva definirala kot vozila v zasebni lasti. V kategorijo vozil v zasebni lasti sva klasificirala tudi vozila, katerih lastnik je pravna oseba, uporabnik pa zasebna oseba.

V analizi sva ugotovila in to tudi prikazala v sliki 3, da je bilo v letu 2023 v Sloveniji med avtobusi, delovnimi vozili, delovnimi stroji, goseničnimi traktorji, priklopnimi vozili, tovnimi vozili, traktorji, traktorskimi priklopniki in vlečnimi vozili 24,5 % le teh v zasebni lasti. Preostalih 75,5% pa v lasti podjetij.

Slika 3: Odstotek službenih gospodarskih vozil glede na vsa registrirana gospodarska in druga vozila v letu 2023 v Sloveniji



Vir: lastno delo na podlagi Ministrstvo za javno upravo (2024).

Avtomobilski trgi se po rekordno slabem letu 2019 že pobirajo, kljub še vedno obstoječim težavam s polprevodniki in posledično zamudah pri dobavi vozil. V letu 2023 se je v Sloveniji prodalo 56.609 novih osebnih avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil, kar je 3.131 vozil več kot v letu 2022 in pomeni 5,85% povečanje prodaje. Od 56.609 vozil je bilo 7.686 lahkih gospodarskih vozil. To so vozila, ki so lažja od 3,5 tone in jih vozniki lahko vozijo z vozniškim dovoljenjem kategorije B (AMZS, 2024). Tabela 1 prikazuje, da v Sloveniji že dolga leta na prvem mestu najbolj prodajanih znamk prednjači Volkswagen, sledi mu koncernska znamka Škoda, skupaj pa imata kar 25,75% tržni delež. Škoda je svoj tržni delež v Sloveniji povečala za 1,01 odstotne točke, Volkswagnu pa se je tržni delež v letu 2023 glede na leto 2022 zmanjšal za 1 odstotno točko. Na tretjem mestu je še vedno zanesljivo Renault. Pri ostalih v petnajsterici

ni velikih sprememb, razen pri Tesli, ki je svoj tržni delež povečala za skoraj 2 odstotni točki (AMZS, 2024).

Tabela 1: Petnajst najbolj prodajanih znamk osebnih avtomobilov v Sloveniji leta 2023

	Znamka	Število prodanih avtomobilov 2023	Tržni delež 2023 (%)	Število prodanih avtomobilov 2022	Tržni delež 2022 (%)	Število prodanih avtomobilov 2021	Tržni delež 2021 (%)
1	Volkswagen	7.273	14,87	7.354	15,87	8.577	15,89
2	Škoda	5.325	10,88	4.575	9,87	5.642	10,45
3	Renault	4.625	9,45	4.031	8,7	6.255	11,59
4	Toyota	3.322	6,79	2.948	6,36	2.254	4,18
5	Kia	2.483	5,08	2.850	6,15	2.924	5,42
6	Peugeot	2.423	4,95	2.486	5,36	3.351	6,21
7	Hyundai	2.328	4,76	3.199	6,9	3.630	6,72
8	Dacia	2.024	4,14	1.878	4,05	2.471	4,58
9	Citroen	1.874	3,83	2.116	4,57	2.485	4,6
10	Audi	1.800	3,68	1.376	2,97	1.432	2,65
11	Opel	1.506	3,08	1.900	4,10	1.390	2,57
12	BMW	1.498	3,06	1.126	2,43	1.205	2,23
13	Mercedes - Benz	1.410	2,88	1.164	2,51	917	1,70
14	Tesla	1.394	2,85	382	0,82	248	0,46
15	Ford	1.267	2,59	1.389	3,00	1.880	3,48

Vir: lastno delo na podlagi AMZS (2024).

Dolgoletnega prvaka Renaulta Clia je že nekaj let nazaj izrinila Škoda Octavia in sedaj predstavlja najbolj prodajan model v Sloveniji leta 2023, kar je razvidno iz tabele 2. V letu 2023 so jih v Sloveniji prodali kar 1.697. Clio se je prebil na drugo mesto s 1.329 prodanimi vozili, sledi mu znamkarski kolega Captur. Preostala vozila v deseterici so razen Toyote Yaris Cross na petem mestu in Tesle Model Y na sedmem mestu samo modeli koncerna Volkswagen (AMZS, 2024).

Tabela 2: Deset najbolj prodajanih modelov avtomobilov v Sloveniji leta 2023

	Znamka in model	Število prodanih avtomobilov v 2023	Tržni delež 2023 (%)
1	Škoda Octavia	1.696	3,46
2	Renault Clio	1.329	2,72
3	Renault Captur	1.146	2,34
4	VW T-roc	1.133	2,32
5	Toyota Yaris Cross	1.115	2,28
6	Škoda Kamiq	1.013	2,07
7	Tesla Model Y	957	1,96
8	VW Taigo	903	1,85
9	VW Tiguan	894	1,83
10	Škoda Kodiaq	860	1,76

Vir: lastno delo na podlagi AMZS (2024).

Podatki analize Slovenskega trga vozil v letu 2023, izvedene s strani Avto-moto zveze Slovenije kažejo, da je vsak deseti prodani osebni avto električen.

Tabela 3: Deset najbolj prodajanih električnih avtomobilov po znamkah v Sloveniji leta 2023

	Znamka in model	Število prodanih avtomobilov v 2023
1	Tesla Model Y	957
2	Tesla Model 3	396
3	VW ID.4	286
4	Škoda Enyaq	251
5	VW ID.3	172
6	Cupra Born	164
7	Audi Q4	156
8	Peugeot 208	137
9	BMW i4	135
10	VW ID.5	115

Vir: lastno delo na podlagi AMZS (2024).

V letu 2023 je bilo v Sloveniji prodanih 4.330 električnih avtov, kar je 97,1% več kot leta 2022, ko je bilo prodanih 2.293 električnih avtomobilov. Daleč najuspešnejša je Tesla, ki je zavzela prvo in drugo mesto, kot kaže tabela 3, na naslednjih petih mestih so modeli koncerna Volkswagen in sicer Volkswagen ID.4, Škoda Enyaq, Volkswagen ID.3, Cupra Born in Audi Q4 (AMZS, 2024).

Tabela 4: Deset najbolj prodajanih službenih vozil v Sloveniji 2023 po modelih znamk

Model vozila	Novo prodana službena vozila v letu 2023 (kosi)	Novo prodana službena vozila v letu 2023 (%)
Škoda Octavia	967	4,79%
Renault Clio	721	3,57%
Tesla Model Y	555	2,75%
Fiat 500	452	2,24%
Volkswagen T-roc	384	1,90%
Volkswagen Tiguan	379	1,88%
Peugeot 208	367	1,82%
Škoda Kodiaq	340	1,68%
Volkswagen Polo	335	1,66%
Volkswagen Passat	332	1,64%
Drugo	15.351	76,06%
Skupaj	20.183	100,00%

Vir: lastno delo na podlagi Ministrstva za javno upravo (2024).

S pomočjo podatkov pridobljenih na portalu Odprti podatki Slovenije sva naredila tudi analizo novo registriranih novih službenih avtomobilov v letu 2023. Tudi na tej lestvici prepričljivo vodi Škoda s svojo najbolj prodajano Octavio. Sledi ji Renaultov Clio, na tretjem mestu je Teslin Model Y, kar niti ne preseneča glede na oprostitve plačila bonitet in oprostitve prispevkov od vrednosti bonitet.

Med 20.183 novo registriranimi avtomobili v Sloveniji leta 2023 je bilo glede na prikazane podatke v tabeli 4.967 (4,79%) Octavij, 721 (3,57%) Cliov, na tretjem mestu pa se pojavi prvi električni avtomobil, Tesla Model Y s 555 (2,75%) prodanimi vozili. Zadnji dve mesti zasedata Volkswagen Polo (1,66%) in Passat (1,64%).

Na trgu lahkih gospodarskih vozil, katerih masa ne presega 3,5 tone je slika drugačna. Na slovenskem trgu takšnih vozil so uspešnejše drugačne znamke kot na trgu avtomobilov, čeprav

veliko ponudnikov osebnih vozil omogoča nadgradnjo osebnega vozila v tovorno verzijo N1 (na primer Škoda Superb Combi, Volkswagen Golf variant). Tako so glede na podatke v tabeli 5 najbolj prodajana lahka gospodarska vozila leta 2023 na slovenskem tržišču vozila znamke Renault s 1.748 prodanimi vozili. Renault ima tako skoraj 23% tržni delež. Sledita mu Ford in Volkswagen s 17% in 15% tržnim deležem. Na repu petmestne lestvice najdemo znamki Citroen in Fiat, vsak s približno 10% tržnim deležem (AMZS, 2024).

Tabela 5: Pet najbolj prodajanih lahkih gospodarskih vozil v Sloveniji v letu 2023

	Znamka	Število prodanih v 2023	Tržni delež v 2023 (%)
1	Renault	1.748	22,74
2	Ford	1.293	16,82
3	Volkswagen	1.164	15,14
4	Citroen	780	10,15
5	Fiat	744	9,68

Vir: lastno delo na podlagi AMZS (2024).

Ker so gospodarska vozila običajno v rabi za daljše razdalje ali več prevoženih kilometrov, je opremljenost le teh z električnimi motorji še toliko bolj redka, kar podkrepijo tudi podatki zbrani s strani AMZS. Leta 2023 je bilo v Sloveniji prodanih le 108 električnih lahkih gospodarskih vozil (AMZS, 2024).

Ponovna rast trga vozil je ugodna za podjetja, ki se ukvarjajo s prodajo tako novih kot rabljenih vozil. V Sloveniji je bilo v letu 2022 registriranih 1.318 poslovnih subjektov, ki so se ukvarjali s prodajo vozil, od tega je bilo 824 poslovnih subjektov pravno organizirano kot družba z omejeno odgovornostjo (v nadaljevanju d. o. o.), 515 pa je bilo samostojnih podjetnikov, kar pomeni, da je 39% vseh prodajalcev vozil pravno organiziranih kot samostojni podjetnik. Prihodki od prodaje trgovcev z vozili variirajo od nekaj 100 milijonov evrov do manj kot 100 tisoč evrov. Tako je imelo petnajst prodajalcev več kot 50 milijonov evrov prometa, 500 pa jih je imelo manj kot 100 tisoč evrov prometa letno (Pavšič, 2022).

Najuspešnejši prodajalec vozil v Sloveniji je Porsche Slovenija, ki je imel glede na podatke iz tabele 6 leta 2023 skoraj 476 milijonov evrov prihodkov od prodaje. To podjetje je uraden uvoznik Slovenije za vozila koncerna Volkswagen, v katerega sodijo vozila znamk Audi, Seat, Cupra, Škoda, Volkswagen in Volkswagen gospodarska vozila. Sledi mu podjetje GA ADRIATIC s 411 milijoni evrov prodaje. Tudi podjetje GA ADRIATIC je uvoznik in prodajalec na debelo za vozila znamk Renault, Nissan, Dacia, Alpine in MG. Med ostalih najboljših deset prodajalcev avtomobilov v Sloveniji sodijo še Porsche Inter Auto, ki uvaža Porsche vozila, Toyota Adria, P avtomobil import, Avto triglav d.o.o., Ljubljana, Summit

motors, kjer prodajajo vozila Fordove znamke, C automobil Import, KMAG in BMW Slovenija (<https://www.ajpes.si/prs/>).

Tabela 6: Petnajst najuspešnejših prodajalcev avtomobilov v Sloveniji po ustvarjenih čistih prihodkih od prodaje v letu 2022

	Naziv poslovnega objekta	Čisti prihodki od prodaje v letu 2022	Čisti poslovni izid
1	PORSCHE SLOVENIJA, D.O.O.	475.983.477 €	23.308.361 €
2	GA Adriatic, D.O.O.	410.876.000 €	6.067.000 €
3	PORSCHE INTER AUTO D.O.O	262.812.353 €	7.351.817 €
4	TOYOTA ADRIA D.O.O.	218.336.656 €	13.016.476 €
5	P AUTOMOBIL IMPORT D.O.O.	107.714.217 €	6.357.639 €
6	AVTO TRIGLAV D.O.O., LJUBLJANA	100.612.854 €	8.126.708 €
7	SUMMIT MOTORS LJUBLJANA, D.O.O.	91.113.670 €	2.918.451 €
8	C AUTOMOBIL IMPORT D.O.O.	90.976.002 €	4.367.414 €
9	KMAG D.O.O.	86.494.105 €	5.806.102 €
10	BMW SLOVENIA, D.O.O.	84.169.309 €	1.815.083 €
11	AUTOCOMMERCE, D.O.O.	71.091.850 €	1.432.368 €
12	HYUNDAI AVTO TRADE D.O.O. LJUBLJANA	65.502.977 €	2.931.046 €
13	AVTO SLAK D.O.O	62.670.453 €	1.455.136 €
14	A2S D.O.O.	49.621.757 €	893.718 €
15	SELMAR, D.O.O	44.146.311 €	1.781.512 €

Vir: lastno delo na podlagi <https://www.ajpes.si/prs/> in <https://www.companywall.si/>.

Tako avtomobilski trg kot tudi trg tovornih vozil pestijo zadnji odmevni dogodki, ki pretresajo svet. V zadnjih letih so na trg negativno vplivali epidemija korona virusa in kasneje leta 2022 še rusko - ukrajinska vojna ter pomanjkanje polprevodnikov in ostalih komponent. Kljub vsem preteklim dogodkom se sedaj sicer počasi a vztrajno trg tovornih vozil popravlja in vrača na predkoronske vrednosti. Tako je bilo na slovenskem trgu v letu 2021 prvič na novo registriranih 1.889 tovornjakov, 1.734 prikolic, 8.929 dostavnih vozil in 101 avtobus (Tehnis Media, 2022).

Prodaja tovornjakov se je leta 2021 glede na leto 2020 povečala za kar 42 %. Absolutni zmagovalec v prodanih vozilih je Man, sledijo pa mu Mercedes-Benz, Volvo, Scania in DAF

(Tehnis Media, 2022). Podatke o številu prodanih vozil po znamkah glede na maso vozil sva prikazala v tabeli 7.

Tabela 7: Pet najbolj prodajanih znamk tovornjakov v Sloveniji po številu prodanih tovornjakov v letu 2021

Znamka	Število prodanih vozil z maso nad 7,5 t in do 12t	Število prodanih vozil z maso nad 12,01 t in do 17,9 t	Število prodanih vozil z maso nad 18 t	Prodaja skupaj v letu 2021
MAN	6	28	454	488
Mercedes-Benz	5	10	346	361
Volvo Trucks	0	1	335	336
Scania	0	0	257	257
DAF	4	2	146	152

Vir: lastno delo na podlagi Tehnis Media (2022).

Naredila pa sva tudi analizo trgovcev z drugimi motornimi vozili. Na Slovenski poslovni točki sva pridobila podatke, da je trgovina z drugimi motornimi vozili po Standardni klasifikaciji dejavnosti (v nadaljevanju SKD) klasificirana pod šifro G45.190. Pod to klasifikacijo spadajo dejavnosti trgovine na debelo ali drobno z novimi ali rabljenimi vozili z nosilnostjo prek 3,5 tone, tovornjaki, prikolicami, polprikolicami, avtodomi, počitniškimi prikolicami in terenskimi vozili.

Tabela 8: Pet najuspešnejših trgovcev z drugimi motornimi vozili v Sloveniji po ustvarjenih čistih prihodkih od prodaje v letu 2022

	Naziv poslovnega objekta	Čisti prihodki od prodaje v letu 2022	Čisti poslovni izid v letu 2022
1	SCANIA SLOVENIJA D.O.O.	84.198.344 €	4.291.920 €
2	VOLVO d.o.o.	75.156.112 €	1.920.150 €
3	MAN Truck & Bus Slovenija d.o.o.	66.166.485 €	851.105 €
4	CORDIA d.o.o.	23.244.714 €	251.142 €
5	SCHMITZ CARGOBULL SLOVENIJA d.o.o.	20.518.680 €	539.934 €

Vir: lastno delo na podlagi <https://www.ajpes.si/prs/> in <https://www.companywall.si/>.

Potem sva na spletni strani Companywall po SKD klasifikaciji poiskala najuspešnejša podjetja v letu 2022 glede na klasifikacijo G45.190 in najvišje čiste prihodke od prodaje v letu 2022. Kljub veliki MAN-ovi prednosti v številu prodanih tovornjakov v letu 2021 je bilo podjetje

Scania Slovenija vseeno najuspešnejše podjetje z drugimi motornimi vozili v Sloveniji glede na čiste prihodke od prodaje, kot je razvidno iz tabele 8.

Tudi na trgu gradbene mehanizacije smo bili v preteklosti priča velikim padcem in rastem. Na enak način kot pri trgovini z drugimi vozili sva tudi pri trgovini na debelo z rudarskimi in gradbenimi stroji naredila analizo trga. Sama trgovina na debelo z rudarskimi in gradbenimi stroji v Sloveniji po SKD spada pod šifro G46.630. Po tej klasifikacijski šifri je bilo v letu 2022 najuspešnejše podjetje GLOBEX S.R.L., ki je v letu 2022 ustvarilo 30 milijonov evrov čistih prihodkov od prodaje, kot prikazano v tabeli 9.

Tabela 9: Pet najuspešnejših trgovcev na debelo z rudarskimi in gradbenimi stroji v Sloveniji po ustvarjenih čistih prihodkih od prodaje v letu 2022

	Naziv poslovnega objekta	Čisti prihodki od prodaje v letu 2022	Čisti poslovni izid v letu 2022
1	GLOBEX S.R.L., PODRUŽNICA V SLOVENIJI	30.002.229 €	973.700 €
2	BALAVTO D.O.O. AJDOVŠČINA	21.714.234 €	1.020.735 €
3	TEKNOXGROUP SLOVENIJA D.O.O.	15.398.134 €	592.228 €
4	TERRA JCB d.o.o.	3.991.728 €	- 35.333 €
5	RO-TEHNOLOGIJA d.o.o.	5.039.329 €	541.535 €

Vir: lastno delo na podlagi <https://www.ajpes.si/prs/> in <https://www.companywall.si/>.

2.3 Zakonodajni okvir in pristojni nadzorni organi

V slovenski zakonodaji je pojem službenega vozila in vse ostalo povezano z njimi opredeljeno na več različnih področjih, hkrati pa je tudi več različnih institucij pristojnih za njihov nadzor in izdajo smernic. Samo registracijo in dajanje motornih vozil na trg, dostop do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ter njihovo udeležbo v cestnem prometu ureja Zakon o motornih vozilih (ZMV-1), Ur. l. RS, št. 75/17 in 92/20 – ZPrCP-E. V splošnih določbah opredeljuje osnovne pojme, omenjene v prejšnjih odstavkih (na primer delovni stroj, lahki priklopniki, motorno kolo, sedlasti vlačilec in drugo). Že v začetnem poglavju zakona so kot izjeme, kjer lahko podjetja pridobijo potrdilo o skladnosti vozila ali soglasje k registraciji kljub odstopanju od tehničnih zahtev, navedena vozila, načrtovana za uporabo na gradbiščih, letališčih, policiji, vojski, civilni zaščiti, za gasilske službe in delovne stroje. V 28. členu navaja, da se v primeru kjer podjetje služben avto pridobi na podlagi lizinga ali pogodbe o zakupu ali prodaje s pridržkom lastninske pravice, vozilo lahko vseeno registrira na uporabnika vozila, torej podjetje, če je k temu priloženo ustrezno soglasje uporabnika (28. člen ZMV-1). V točki “Tehnična brezhibnost” so navedene globe za pravne osebe in njihova vozila, ki jih doletijo v

primeru, da vozila niso tehnično brezhibna po predpisih, na primer pri avtoprevoznikih glede sistemov za omejevanje hitrosti vozila oziroma tako imenovanih "tahografih".

Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP), Ur. l. RS, št. 156/21 – uradno prečiščeno besedilo in 161/21 – popr., določa pravila ravnanja v cestnem prometu ter pooblastila in sankcije pristojnih organov na tem področju. Nalaga odgovornost delodajalcem, da morajo njihovi zaposleni oziroma vozniki, ki opravljajo dejavnost, izpolnjevati vse predpisane pogoje tega zakona. Pooblaščen uradne osebe lahko glede na določbe tega zakona iz cestnega prometa izločijo vozila, ki ne izpolnjujejo predpisanih pogojev za vožnjo. Pomembno določilo tega zakona je tudi najvišja dovoljena hitrost posameznega tipa vozil, saj opredeljuje določeno vrsto vozil, kot so vozila z največjo dovoljeno maso 3,5 tone, priklopniki, avtobusi in razna tovorna vozila. Pomembno zavezujoč del zakonodaje je tudi 74. do 77. člen tega zakona, ki zapoveduje pravilno naložen in pritrjen tovor na vozilih, pravilno označevanje tovora, pogoje za nalaganje in razlaganje. Te določbe so še posebej zavezujoče za avtoprevoznike s tovornimi vozili.

O računovodskih in davčnih vplivih oziroma določbah v zakonih bova sicer govorila v naslednjih poglavjih, je pa v tem delu vredno omeniti, da Zakon o davku na dodano vrednost (ZDDV-1), Ur. l. RS, št. 13/11 – uradno prečiščeno besedilo, 18/11, 78/11, 38/12, 83/12, 86/14, 90/15, 77/18, 59/19, 72/19, 196/21 – ZDOsk, 3/22, 29/22 – ZUOPDCE, 40/23 – ZDavPR-B in 122/23, ureja pomembne davčne predpise v povezavi s službenimi vozili, kot so odbitek davka na dodano vrednosti (v nadaljevanju DDV) pri nabavi vozil in kako se obračuna davek glede na poslovne in zasebne namene uporabe. Drug takšen pomemben zakon z davčnega vidika je Zakon o dohodnini (ZDoh-2), Ur. l. RS, št. 13/11 – uradno prečiščeno besedilo, 9/12 – odl. US, 24/12, 30/12, 40/12 – ZUJF, 75/12, 94/12, 52/13 – odl. US, 96/13, 29/14 – odl. US, 50/14, 23/15, 55/15, 63/16, 69/17, 21/19, 28/19, 66/19, 39/22, 132/22 – odl. US, 158/22 in 131/23 – ZORZFS. Ta zakon ureja bonitete, konkretnije samo definicijo le te, kdaj se nekaj šteje kot boniteta, kako jo vrednotimo, kakšna je osnova in tako dalje. Za področje službenih vozil so pristojne tudi določbe iz Zakona o obveznih zavarovanjih v prometu (ZOZP), Ur. l. RS, št. 93/07 – uradno prečiščeno besedilo, 40/12 – ZUJF, 33/16 – PZ-F, 41/17 – PZ-G in 45/24, ki urejajo zavarovanja lastnikov vozil, kamor spadajo tudi podjetja. Uporabnikom službenih vozil je namenjen Zakon o varnosti in zdravju pri delu (ZVZD-1), Ur. l. RS, št. 43/11. Zanje je to najpomembnejše zakonsko določilo, saj v svojih členih in odstavkih predpisuje splošno zagotavljanje varnosti in zdravja delavcev pri delu in delovnem okolju. V 5. členu navaja, da mora delodajalec zagotoviti varnost zaposlenih, navzočih v delovnem procesu s preprečevanjem, odpravljanjem in obvladovanjem nevarnosti pri delu (5. člen ZVZD-1). To splošno določbo lahko uvrstimo v kontekst službenih vozil tako, da morajo delodajalci oziroma podjetja svojim uporabnikom zagotavljati vozila, ki so v brezhibnem tehničnem stanju, kjer ni nevarnosti za nastanek nesreče zaradi tehnične pomanjkljivosti službenega vozila, prav tako pa tudi z vidika samih delovnih pogojev in zahtev, konkretno da se na primer od poklicnih šoferjev tovornih vozil ne zahteva vožnja v neprimernih razmerah ali predolga vožnja v enem kosu, ki je tudi sicer zakonsko omejena in so tudi glede tega postavljene omejitve, vendar jih prevozniki zaradi lovljenja rokov in razmer na cesti pogosto kršijo. Vsak delodajalec mora imeti pisno

ocenjeno tveganje oziroma vsa tveganja, katerim so delavci lahko izpostavljeni tekom opravljanja svojega dela. Na drugi strani pa zakon zavezuje tudi same delavce oziroma uporabnike službenih vozil, saj morajo pravilno in vestno uporabljati delovno opremo, torej službeno vozilo, prav tako pa ne smejo biti pod vplivom prepovedanih substanc in alkohola pa tudi zdravil, katera lahko vplivajo na psihofizične sposobnosti, kar je zlasti pomembno določilo pri upravljanju vozil in delovnih strojev. V odstavku kazenskih določb je v 76. členu predvidena kazenska odgovornost delodajalca, ki se v odnosu do svojih zaposlenih ne drži vseh določb, katere zapoveduje ta zakon (76. člen ZVZD-1).

Tako kot vsa druga področja dela in delovnih pogojev v delovnem razmerju so tudi službena vozila primorana biti predmet nadzora pristojnih organov Republike Slovenije. Sicer ne obstaja organ ali institucija, ki bi obstajala zgolj za nadzor nad službenimi vozili in vsega v povezavi z njimi, pa vendar pri nas vseeno obstajajo institucije, ki nadzorujejo in preverjajo vse posredne vidike v povezavi z njimi v podjetjih in organizacijah.

Pristojne institucije ne preverjajo samo uporabe službenih vozil, hkrati tudi posredno preverjajo obstoj in ustreznost internih pravilnikov o uporabi službenih vozil v podjetjih. Finančna uprava Republike Slovenije (v nadaljevanju FURS) preverja predvsem davčni vidik, torej ali podjetje pravilno obračunava davek na motorna vozila, bonitete, povračilo stroškov. Inšpektorat Republike Slovenije za delo lahko preveri, ali se v podjetju spoštujejo zakoni in predpisi glede varnosti delavcev, tudi v zvezi s službenimi vozili v okviru preverjanja delovnih pogojev in predvsem ustreznosti opreme, torej tehnične brezhibnosti službenih vozil. Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo je pristojen za nadzor nad izvajanjem predpisov s področja cestnega prometa, ena izmed glavnih dveh vej izvajanja inšpekcij pa se ukvarja zgolj z inšpekcijo cestnega prometa.

Finančna uprava Republike Slovenije izvaja nadzor na področjih prispevanja k povečanju javnofinančnih prihodkov ter preprečevanju goljufij in drugih nepravilnosti. Uradne osebe FURS-a so inšpektorji, kontrolorji, cariniki in preiskovalci, katerih pooblastila so podrobneje opredeljena v relevantni zakonodaji. Uradne osebe so pooblaščenice za to, da od podjetij zahtevajo vse podatke in obvestila na kraju nadzora, ki so relevantni v preiskovalnem postopku. Pooblaščenice so tudi za zaseg listin ali dokumentov ter celo za izdajo prepovedi opravljanja dejavnosti in zaprtje poslovnih prostorov. FURS izvaja inšpekcijske preglede v zvezi z davkom na motorna vozila, ki narekuje plačilo dajatve za prvo registracijo vozila ali prvi promet z vozilom, konkretnije za avtomobile in druga vozila za prevoz oseb ter kombinirana vozila in gospodarska vozila. V letu 2023 so izvedli za 13% več kontrol s tega področja kot prejšnje leto, oziroma skupno je bilo to 15 inšpekcijskih nadzorov s tega področja. Predvsem pomembna v kontekstu službenih vozil pa je pristojnost FURS-a za nadzore nad prevozi v cestnem prometu po Zakonu o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih (ZDCOPMD), Ur. l. RS, št. 45/16 – uradno prečiščeno besedilo, 62/16 – popr. 92/20 – ZPrCP -E in 153/22. Pristojnosti imajo tudi po Zakonu o prevozu nevarnega blaga (ZPNB), Ur. l. RS, št. 33/06 – uradno prečiščeno besedilo, 41/09, 97/10 in 56/15, in Zakonu o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2), Ur. l. RS, št. 6/16 – uradno prečiščeno besedilo, 67/19,

94/21, 54/22 – ZUJPP, 105/22 – ZZNŠPP, 18/23 – ZDU-1O in 23/24. Ta pristojnost se po usposabljanju po programu strokovnega usposabljanja za nadzorne organe izvaja nad avtoprevozniki, torej službena vozila tipa tovornih vozil, ki ga opravljajo mobilni inšpektorji na terenu in preverjajo spoštovanje delovnih časov in odmorov prevoznikov tovornjakov in avtobusov. Ta nadzor opravljajo nad poleg slovenskimi podjetji in prevozniki tudi nad tujimi prevozniki. Leta 2023 so izvedli 3.619 nadzorov prevoznikov. Ko oziroma če so ugotovili kršitve, so mobilni nadzorniki lahko izvedli upravne ukrepe kot so pregled tahografa in celo začasni odvzem vozniškega dovoljenja ali zaseg voznikove kartice. V primerih, ko vozniki tovornjakov ali avtobusov preokorajo predpisan dovoljen čas vožnje, jim je odrejen počitek in odvzeto vozniško dovoljenje. Lansko leto so v 113 primerih odredili voznikom počitek, v 117 pa odvzeli dovoljenje za vožnjo in registrske tablice službenih vozil. Pri preverjanju službenih vozil kategorije N2 ali N3 FURS preverja predvsem uporabo nedovoljenih elektronskih naprav, ki bi omogočale goljufanje pri beleženju tahografskih naprav časa vožnje. V letu 2023 so imeli 121 izrednih pregledov zapisovalnih naprav, od tega so pri 18 službenih vozilih odkrili manipulacijske naprave. V službenih vozilih morajo imeti zaposleni, ki opravljajo storitve prevoza ali se kako drugače službeno gibljejo z vozili v cestnem prometu, ustrezna dovoljenja in dovolilnice ter dokumentacijo. Za preverjanje tega je prav tako pristojna Finančna uprava, pri čimer te preglede izvajajo tudi na sedežih podjetij oziroma subjektov. Najpogostejše kršitve v zvezi s takšnim preverjanjem so bile zloraba licence prevoznika, nepravilna uporaba dovolilnice in prevozi brez licence (Finančna uprava Republike Slovenije, 2023). Finančna uprava izvaja tudi nadzor nad plačilom obveznih davkov, povezanimi s službenimi vozili. Na njihovi spletni strani dajejo podjetjem natančna pojasnila glede vsebine in tudi plačila teh davkov. Konkretno nudijo pomoč pri prijavi in plačilu pri nakupu novih ter rabljenih prevoznih sredstev iz drugih članic Evropske Unije (v nadaljevanju EU) ter tretjih držav, pomoč pri vložitvi zahtevka za vračilo trošarine za komercialni prevoz, kamor spadajo prevoz blaga za plačilo s tovornjaki s prikolico in motornimi vozili ter komercialni prevoz potnikov.

Inšpektorat Republike Slovenije za delo opravlja nadzor na področju delovnih razmerij ter varnosti in zdravja pri delu. Področje nadzora delovnih razmerij v podjetjih pomeni nadzor inšpektorjev nad upoštevanjem zakonov, predpisov in kolektivnih pogodb, ki urejajo delovna razmerja zaposlenih, plače in druge prejemke (Inšpektorat Republike Slovenije za delo, brez datuma a). V povezavi s službenimi vozili tako preverjajo, ali je v pogodbah zaposlenih opredeljena in upravičena uporaba službenega vozila, ali so opredeljeni varnostni postopki v internih pravilnikih podjetji o uporabi službenih vozil. Preverijo lahko tudi, ali delodajalci za uporabo službenega vozila in službene poti pravilno obračunava in izplačuje kilometrino ali vračilo potnih stroškov službenih poti. S področja varnosti in zdravja pri delu pa kontrolirajo objekte delodajalcev ter delovne prostore, delovna mesta in ugotavljajo splošno varnost in primernost pogojev za delo, preverjajo pa lahko tudi ustreznost službenih vozil in drugih strojev. V letnem poročilu o delu Inšpektorata Republike Slovenije za delo za leto 2022 je navedeno, da so v navedenem letu opravili 9.332 inšpekcijskih nadzorov, ugotovili pa so 8.173 kršitev, največ jih je nastalo v gradbeni dejavnosti in na gradbiščih, kjer je veliko opreme in mehanizacije. S področja zdravja in varnosti pri delu so prejeli 1.159 prijav ter izdali 3.538

ukrepov, v treh primerih pa vložili ovadbe. 6,6% kršitev je bilo ugotovljenih na področju delovne opreme. Podjetja morajo imeti tudi izjavo o varnosti z oceno tveganja s področja službenih vozil, kjer pa je bilo ugotovljeno 31,7% kršitev. Ena smrtna nezgoda na delovišču se je zgodila zaradi prisotnosti službenih vozil na delovišču, ko je delavec padel iz kesona tovornega vozila zaradi trka drugega osebnega vozila. Štirje delavci izmed enaindvajsetih so umrli v prometnih nesrečah. Na področju delovnih razmerij so opravili 6.206 inšpekcijskih pregledov, ugotovili 6.111 kršitev, od tega jih je bilo 439 v prometu in skladiščenju. V povezavi s kršitvijo glede povračila stroškov v zvezi z delom so ugotovili 48 kršitev. Na službeni poti se je leta 2022 poškodovalo 4,3% delavcev (Inšpektorat Republike Slovenije za delo, brez datuma b).

Organ nadzora za področje službenih vozil je tudi Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo. Opravljajo inšpekcijski nadzor nad izvajanjem predpisov s področij cestnega in železniškega prometa ter infrastrukture za navedeni vrsti prometa. Nadzore opravljajo na področjih, kjer so bila v preteklosti že zaznana področja nepravilnosti ter na področjih, ki bi lahko ob ne spoštovanju predpisov predstavljale grožnjo človeškemu življenju (Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo, brez datuma). V nadzoru prevoza potnikov v notranjem cestnem prometu, kamor spadajo linijski in mestni avtobusi ter avtotaksiji so v letu 2023 izvedli 38 inšpekcijskih nadzorov, na področju prevoza blaga in potnikov v cestnem prometu, kamor spada pregled ustreznih licenc, dovolilnic, tahografov in drugo pa kar 1.184 inšpekcijskih nadzorov (Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo, 2024). Pod nadzor Inšpektorata za infrastrukturo bi službena vozila padla v primerih prevoza z avtobusom znotraj mesta, ko bi inšpektor preveril dokazila in dokumente za prevoz, ali pa med pregledom tovornih vozil na avtocestnem območju, znova prek preverjanja dokumentov in merilnikov prevoznega časa in vožnje. Ustavijo lahko tudi druga vozila in preverijo njihovo tehnično brezhibnost ter skladnost motornih vozil in njihovih delov in opreme.

Policija je pristojna zagotavljati varnost cestnega prometa, kjer vsakodnevno spremljajo promet in varnostne razmere na vseh slovenskih cestah. Prizadevajo si za učinkovit nadzor hitrosti in nadzor prevozov (Ministrstvo za notranje zadeve, brez datuma). Policist torej v sklopu preverjanja varnosti cestnega prometa lahko ustavi delavca na službeni poti s službenim vozilom. Preveri lahko njegovo dokumentacijo in mu v času službene poti za ne upoštevanje cestno prometnih predpisov ter tehnične brezhibnosti vozil napiše globo. Kdo globo krije v primeru kršenja cestno prometnih predpisov je stvar dogovora med delodajalcem in zaposlenim, ki mora biti opredeljena v internem pravilniku. Največkrat je določeno, da zaposlen sam krije globo, ki jih povzroči zaradi neupoštevanja predpisov vožnje, pri prevoznikih pa je v praksi pogost dogovor, da globo za kršenje predpisov prevoznikov, kot so vožnja preko dovoljenega časa v kosu ali pretežke naklade krije podjetje, saj delodajalec pogosto spodbuja delavce na službenih poteh k takšnim praksam. Pri kršitvi tehnične brezhibnosti vozila pa globo in odgovornost krije podjetje, ki je odgovorno za zagotavljanje le te.

Računsko sodišče je institucija, ki lahko izvaja nadzor nad smotno uporabo službenih vozil v javnem sektorju preko revizij. V okviru revizijskega postopka zbirajo podatke, na podlagi

katerih izdajo revizijsko poročilo, v porevizijskem postopku pa ob morebitnih odkritih nepravilnostih ugotavlja, če so subjekti nesmotnosti in nepravilnosti odpravili. Če odkrijejo hudo kršitev, lahko Računsko sodišče izda poziv za razrešitev odgovorne osebe subjekta, pri sumu prekrška ali kaznivega dejanja pa lahko podajo ovadbo organom pregona. V revizijskem poročilu o pravilnosti poslovanja Upravnega sodišča Republike Slovenije so tako v zvezi s službenimi vozili in potnimi nalogi ugotovili, da so ravnali v nasprotju z Zakonom o javnih financah (ZJF), Ur. l. RS, št. 11/11 – uradno prečiščeno besedilo, 14/13 – popr., 101/13, 55/15 – ZFisP, 96/15 – ZIPRS1617, 13/18, 195/20 – odl. US, 18/23 – ZDU-10 in 76/23, pri nakupu goriva za službena vozila preko javnega naročila pri podjetju Petrol. Upravno sodišče je to nepravilnost tudi odpravilo in pristopilo k javnemu naročilu za dobavo goriva. Glede službenih poti so ugotovili več nepravilnosti, med drugim, da v enem primeru niso preverjali pravilnost obračunavanja kilometrov pred izplačilom povračil stroškov kilometrine, zaradi česar so ugotovili previsoko obračunano kilometrino. Nepravilnost so rešili z izdajo sklepa uslužbenki za vračilo preveč obračunane kilometrine. Previsoko in napačno obračunano kilometrino so ugotovili tudi v več drugih primerih. Upravno sodišče je v dveh primerih izdalo potni nalog za zasebne poti, kar ni v skladu s Pravilnikom o finančnem poslovanju (Računsko sodišče Republike Slovenije, 2015, str. 22). Prav tako lahko revizijske družbe in hiše, ki revidirajo subjekte v zasebnem gospodarstvu preverjajo vse v zvezi s službenimi vozili, od njihovega nakupa in evidentiranja le tega, do evidentiranja, obračunavanja in izplačevanja službenih poti.

2.4 Pravilnik o uporabi službenih vozil

Za urejeno in transparentno uporabo službenih vozil je za podjetja in uporabnike službenih vozil priporočljivo, da organizacija sprejme pravilnik o uporabi službenih vozil, v katerem določi vsa pravila in obveznosti na strani podjetja in zaposlenega glede obravnavane tematike. Pravilnik mora imeti vsako podjetje, ki svojim zaposlenim omogoča uporabo službenih vozil v službene ali tudi zasebne namene. Kot že omenjeno se s pravilnikom omogoči transparentnost, prav tako pa tudi učinkovitost, varnost, ter skladnost z davčnimi in pravnimi predpisi. S pravilnikom se zavaruje zaposlene in podjetje v primerih, ko pride do nesreč in podobnih zapletov. Če je pravilnik dovolj obširno, a hkrati podrobno in premišljeno zastavljen in vključuje čim več možnih situacij, lahko točno definira odgovornosti, posledice in sankcije dejanj in okoliščin v prid enega in drugega. Zagajšek (Zagajšek, 2023) meni, da naj bi vsak dobro zastavljen pravilnik vseboval vsaj:

- namen in cilj pravilnika ter opredelitev osnovnih pojmov,
- seznam vseh službenih vozil na voljo oziroma v evidenci,
- pogoje in način dodeljevanja vozil zaposlenim ter njihove pravice in obveznosti, tako uporabnikov kot organizacije,
- pravila o uporabi lastnih vozil zaposlenih za službene namene,
- davčno opredelitev obračuna bonitet in povračila stroškov,
- pravila za vzdrževanje, servisiranje, zavarovanje in registracijo vozil,
- pravila za vodenje evidenc službenih vozil in njihove uporabe ter

- pravila za nadzor in sankcije kršitev pravilnika.

Če podjetje nima ustreznega pravilnika, ga lahko doletijo sankcije s strani nadzora pristojnih institucij. Sankcije, ki lahko doletijo podjetja so globe za prekrške, ki se lahko gibljejo od nizkih zneskov za lažje kršitve do nekaj deset tisoč evrov visokih zneskov za težje kršitve. Lahko jih doleti tudi odvzem ali prepoved uporabe službenih vozil, če Inšpektorat za infrastrukturo ugotovi, da vozila niso tehnično brezhibna, če niso registrirana oziroma zavarovana ali če kako drugače ogrožajo varnost cestnega prometa. Če je pravilnik kršen in se iz tega naslova povzroči poškodba ali nesreča, je odgovorno podjetje ali zaposlen ali pa sta oba odškodninsko odgovorna za povzročeno škodo. Zaposlenega lahko prav tako doletijo sankcije, kot so odpoved delovnega razmerja oziroma pogodbe o zaposlitvi ali pa kazenska ovadba za hujša kazniva dejanja tatvin, namernega poškodovanja tuje stvari, povzročitev prometne nesreče, vožnja pod vplivom in podobno (Zagajšek, 2023).

Na spletu sva našla nekaj javno dostopnih internih pravilnikov o uporabi službenih vozil. Nekaj jih je iz organizacij javnega sektorja, nekaj pa iz organizacij zasebnega sektorja. Analizirana podjetja so Osnovna šola Vrhovci, Smučarska zveza Slovenije, Dijaški dom Drava Maribor, Dom Lukavci, Občina Vodice, Športna zveza Krško, Univerza na Primorskem in SiDG d.o.o.

V splošnih določbah so vse organizacije navedle podatke, kaj pravilniki urejajo. Navajajo tudi njihovo opredelitev, kaj točno službeno vozilo je in za kakšne namene se uporablja znotraj organizacije. V večini primerov so to vozila, ki so last organizacije oziroma so dane v last organizaciji ali pa vozila, ki jih najamejo za opravljanje svoje dejavnosti. Športna zveza Krško navaja v prvem členu tudi, da pravilnik ureja pogoje uporabe lastnega vozila v službene namene. Prav tako v 2. členu podrobno navajajo naloge in opravila, v okviru katerih se službena vozila daje v uporabo članom in nečlanom (Športna zveza Krško, 2016). V pravilniku Dijaškega doma Drava Maribor v 1. členu konkretno navajajo znamko in model vozila ter registrsko številko vozila. Tudi Dijaški dom Drava Maribor omenja možnost uporabe lastnega vozila in predvideva nadomestilo povračila kilometrine za službeno pot a le v primeru, če so vsa službena vozila oddana v uporabo in ni druge racionalnejše možnosti (Dijaški dom Drava Maribor, 2024). Univerza na Primorskem in podjetje SiDG d.o.o. edina dovoljujeta svojim zaposlenim oziroma pooblaščenecem uporabo službenega vozila tudi v zasebne namene.

Vsi pravilniki navajajo, koga pravilnik zavezuje k spoštovanju in njegovi uporabi ter kdo so uporabniki službenih vozil. Večinoma so to zaposleni v organizacijah in njihovo vodstvo, v primeru Osnovne šole Vrhovci pa se avtomobil lahko odda v uporabo tudi drugim organizacijam, s tem da je potrebno preveriti, ali ima oseba kateri se avtomobil izroči veljavno vozniško dovoljenje. Nadaljnjo tudi navajajo, da večkrat to uporabo zaračunajo oziroma to lahko sklepamo iz navedbe, da je takšna uporaba brezplačna v izjemnih primerih (Osnovna šola Vrhovci, 2006). Tudi Dom Lukavci v pravilniku dovoljuje izposojlo avtomobilov v izjemnih okoliščinah drugim zavodom, vendar ob predpostavki, da takšno dejanje ne vpliva na lastne potrebe zavoda Dom Lukavci. Smučarska zveza Slovenije v 9. členu pravilnika dovoljuje s pooblastilom tudi tretjim osebam uporabo službenega vozila po presoji upravičencev, uporabo

omejujejo zgolj voznikom začetnikom (Smučarska zveza Slovenije, 2018). Tudi Športna zveza Krško navaja, da se lahko daje vozilo v uporabo nečlanom za jasno opredeljen namen, vendar to ne sme vplivati na možnost uporabe vozil članov zveze (Športna zveza Krško, 2016). Pravilnik Univerze na Primorskem ne predvideva in ne dovoljuje prenos pravice do uporabe službenega vozila na tretje osebe, ki niso upravičenci ali stalni uporabniki, razen v izrednih primerih, kot so bolezensko stanje ali slabo počutje upravičenca, in samo za službene namene (Univerza na Primorskem, 2009).

V pravilnikih se običajno opredeli tudi, kdo je skrbnik voznega parka oziroma flote službenih vozil. To vključuje vse od vodenja evidenc uporabe službenih vozil, kdo daje vozila v uporabo, skrbi za ustrezno dokumentacijo v vozilih, za tehnične preglede, registracije in drugo. Pri Športni zvezi Krško je za izdajo vozil v uporabo odgovoren poslovni sekretar Zveze, če je ta odsoten pa predsednik oziroma druga pooblaščenca oseba. Odgovoren je tudi za izpolnitev in predložitev potnih nalogov, ob njegovi odsotnosti morajo to narediti izjemoma uporabniki sami. Prav tako je njegova zadolžitev, da vsako sredo najkasneje do 12:00 obvesti prosilce, ali je izposoja in uporaba možna (Športna zveza Krško, 2016). V 13. členu njihovega pravilnika so v alinejah našteje vse sekretarjeve obveznosti, med drugim mora predložiti tudi polletno in letno poročilo evidenc voženj. Osnovna šola Vrhovci ima bolj razčlenjeno odgovornost za službena vozila, pri čimer ravnateljica odloča o uporabi vozil, tajništvo skrbi za evidence in izdaje potnih nalogov, za vzdrževanje pa je odgovoren delavec, ki je zadolžen za to. Konkretno ni naveden, ker se verjetno pogosto spreminja (Osnovna šola Vrhovci, 2006). Enako je v pravilniku Dijaškega doma Drava Maribor navedeno, da je s strani ravnatelja določen delavec odgovoren za brezhibnost vozil in ustrezno dokumentacijo (Dijaški dom Drava Maribor, 2024). V pravilniku Doma Lukavci je za vzdrževanje odgovoren voznik sam. Univerza na Primorskem navaja kot odgovorne osebe rektorja, dekane, direktorje in glavne tajnike ter delavce, ki jih pooblasti odgovorna oseba.

V nekaterih pravilnikih je navedeno, da morajo uporabniki prevoze evidentirati v evidenčni karton uporabe, kamor morajo uporabniki vpisovati število prevoženih kilometrov, relacije vožnje in namen službene poti. Vsi pravilniki za službeno pot zahtevajo predložitev potnega naloga, s tem da je v določenih pravilnikih navedeno tudi, koliko časa vnaprej je potrebno sporočiti in "rezervirati" uporabo službenega vozila, po navadi dva dni ali dan prej. Prav tako je v primerih, kot je Občina Vodice in določeni drugi subjekti, potni nalog lahko izdan za uporabo v daljšem časovnem obdobju, bodisi na tedenski ali celo mesečni ravni (Lex Localis, brez datuma). Uporabniki vozil Športne Zveze Krško imajo pogoje uporabe in postopke zelo podrobno opredeljene v pravilniku, med drugim morajo evidentirati tudi porabljeno količino goriva, svoje namere uporabe vozil morajo sporočiti en teden prej do točno določenega dneva in ure, v evidenčno knjigo voženj morajo navesti tudi rang tekmovanja na katerega se odpravljajo in drugo. Ker se v okviru opravljanja dejavnosti pri njih dogajajo tudi prevozi skupine otrok, imajo uporabniki vozil v primeru takšnih prevozov opredeljene obveznosti, kako zagotoviti varnost otrok in sicer s preverbo uporabe varnostnih pasov pri otrocih, z namestitvijo ustrezne označevalne table, ki signalizira prevoz skupine otrok in druge zakonsko predpisane

zahteve s področja prevoza otrok. Marsikateri pravilnik, kot sta pravilnika Osnovne šole Vrhovci in Dom Lukavci, ima predpisan tudi postopek v primeru prometne nesreče.

V primeru nesreč in podobnih okoliščin je potrebno definirati tudi, kdo je odgovoren za nastalo škodo. V 10. členu svojega pravilnika Smučarska zveza Slovenije navaja, da so upravičenci do uporabe vozila odgovorni za kritje stroškov, povzročenih na službenih vozilih iz naslova okvar, poškodb in drugih primerov, kateri so posledica malomarnosti ali škodoželjnosti upravičenca (Smučarska zveza Slovenija, 2018). To velja tudi za kazni za kršitve cestnoprometnih pravil. Vse ostale stroške nosi zveza. Navedeno je tudi, da v primeru ugotovitve presežka pooblastil glede voženj, torej če so stroški uporabe vozila nesorazmerno visoki in ugotovijo kršitve uporabe iz tega pravilnika, lahko zveza naloži upravičencu plačilo stroškov neupravičene uporabe ali povračilo stroškov (Smučarska zveza Slovenije, 2018). Enako navaja Dom Lukavci, kjer morajo drugi uporabniki, torej nečlani, vrniti stroške uporabe med izposajo vozila. Povrnitev stroškov iz malomarnosti ali škodoželjnosti predpisuje tudi pravilnik Športne zveze Krško, dodatno pa morajo stroške ureditve dokumentacije za pot v tujino kriti kar sami uporabniki.

Vsak pravilnik ima zaradi specifik delovanja organizacije svoje posebnosti glede uporabe službenih vozil, ki so navedene v pravilnikih. Te so lahko ključne ali ne ključne za delovanje organizacije in oskrbo voznega parka. Smučarska zveza Slovenije na primer navaja, da je izrecno prepovedana predaja vozil mladim voznikom, prepovedano je tudi kajenje v avtu. Dom Lukavci je dom starejših občanov, kjer je potreben poseben odnos do njihovih stanovalcev. Tako pravilnik določa, da se lahko vozniku, ki nima ustreznega odnosa do stanovalcev na sami vožnji, prepove opravljanje nadaljnjih voženj (Dom Lukavci, 2001, čl. 26). Športna zveza Krško ima v 3. členu pravilnika točno definirana parkirna mesta, kamor se morajo vozila po uporabi vrniti. Določilo pravilnika je tudi, da mora število potnikov v vozilu presegati število potnikov osebnega avtomobila, prek česar sklepamo, da uporabljajo kombi, s tem določilom pa želijo zagotoviti smotrnost in racionalnost uporabe vozila, saj se v nasprotnem primeru lahko uporabi osebni avtomobil, ki je z več vidikov varčnejši. V 12. členu imajo opredeljen celoten sistem, na podlagi katerega razvrščajo pomembnost potovanja oziroma službene poti in torej vrstni red izposoje. Sistem deluje precej zapleten, saj imajo pet glavnih kategorij, znotraj katere so še podskupine določitev. Prav tako imajo v 14. členu določene sankcije za kršitev tega pravilnika, ki se gibajo od mesečne prepovedi izposoje oziroma uporabe vozila v primeru, če ne vrnejo vozila ob navedenem času, če vozilo ni napolnjeno z gorivom in drugo (Športna Zveza Krško, 2016).

2.5 Najem službenega vozila

Najem vozila je poleg uporabe zasebnega vozila zaposlenega z vidika začetne investicije najenostavnejša oblika pridobitve vozila. Poznamo poslovni najem oziroma poslovni lizing in finančni najem oziroma finančni lizing. Glavna razlika med finančnim in poslovnim najemom je lastništvo po končani najemni pogodbi, saj pri finančnem najemu le to preide na

najemodajalca, zato bova finančni najem opredeljevala kot nakup vozila s financiranjem in ga podrobneje opisala v poglavjih 2.6, 3.2 in 4.

Po pregledu ponudnikov poslovnih najemov vozil na spletu sva ugotovila, da ti za podjetja ponujajo širok spekter storitev, ki vključujejo kratkoročni in dolgoročni najem vozil, fleksibilne pogoje najema, vzdrževanje vozil, zavarovanje, asistenco na cesti ter možnost prilagajanja voznega parka glede na potrebe podjetja. Poslovni najem, kateri zajema vse storitve in stroške povezane z službenim vozilom se pri ponudnikih imenuje "all-inclusive" poslovni najem oziroma poslovni najem s celovitimi storitvami, kjer pri najemu najemnik nima nobenih dodatnih stroškov poleg plačila obroka najema, naj gre za veliko in drago okvaro ali pa zgolj za metlice brisalcev. Nekatere znamke vozil imajo svoje finančne hiše, ki ponujajo poslovne in finančne najeme, so pa podjetja kot je Ayvens (prej ALD Automotive), ki se ukvarjajo samo s poslovnimi najemi avtomobilov in lahkih gospodarskih vozil.

Podjetja si lahko poslovni najem popolnoma prilagodijo glede na njihove želje in potrebe. Sam postopek poslovnega najema se začne z izbiro zelenega vozila, ki si ga najemodajalec velikokrat lahko prilagodi svojim željam in potrebam. V naslednjem koraku podjetje glede na potrebe določi trajanje najema in število prevoženih kilometrov na letni ravni. Kratkoročni najemi trajajo manj kot eno leto in niso pogosti, dolgoročni najemi pa trajajo običajno med 24 in 60 mesecev. Po izbranih zgornjih podatkih se izračuna mesečni strošek, ki je odvisen od tega, kdo nosi stroške vzdrževanja avtomobila. Če se stranka odloči za paket s celotnimi storitvami je mesečni obrok sicer višji, vendar pa potem stroške vzdrževanja in servisov, pnevmatik in skladiščenja pnevmatik, pomoči na cesti, nadomestnega vozila in zavarovanja krije najemodajalec. Po zaključku najemne pogodbe so najemodajalcu na voljo različne opcije, med katerimi je tudi opcija vrnitve vozila in najema novega, v nekaterih primerih pa lahko podaljša obstoječo pogodbo vendar zgolj v primeru, da je prvotna pogodba trajala manj kot 60 mesecev, saj najem daljši od 60 mesecev ni možen (ALD Automotive, brez datuma). S poslovnim najemom se podjetja izognejo tudi tehnološkemu zastaranju vozila, saj po preteku najemne pogodbe lahko vozilo zamenjajo za novejšo.

Tudi za gospodarska vozila, kot so tovornjaki in kombiji obstajajo možnosti najema. Ponujajo jih razne avtohiše, ugodnosti pa so največkrat enake kot za osebne avtomobile. Določeni ponudniki strojne mehanizacije, na primer bagrov in druge gradbene mehanizacije, tudi omogočajo možnost poslovnega najema. Za podjetja namreč ni nujno najboljša opcija nakup le teh. To je odvisno od dni uporabe stroja in koliko ur dnevno je v uporabi. Teknoxgroup Slovenija d.o.o. je naredila izračun in grafični prikaz, kdaj se podjetjem najbolj splača najeti gradbeno mehanizacijo. Če mora biti razpoložljivost stroja več kot 150 dni na leto, vendar dnevno manj kot 4 ure uporabe, se podjetju bolj splača najem stroja kot nakup za lastne potrebe. Prav tako je smiselno najeti stroje, če so ti ključni za delovanje podjetja, vendar so relativno malo v uporabi in je cena delovne ure zelo visoka (Teknoxgroup Slovenija, brez datuma).

Najem službenega vozila je za podjetje smiselno, če nima sredstev za nakup ali po preteku finančnega lizinga ne namerava obdržati vozila. Z vidika menjave vozil za novejšo je poslovni

najem boljša opcija, saj se po preteku pogodbene dobe najema vozilo vrne, sklenejo pa lahko nov najem za novejšo ali boljše vozilo. Prav tako je smiselno najem vozila, če ga podjetje ne bo imelo v uporabi za veliko število kilometrov, ki bi presegali pogodbeno omejitev kilometrov.

2.6 Nakup službenega vozila

Nakup je drugi način pridobitve službenega vozila. Podjetja morajo pri odločitvi glede nakupa službenega vozila dobro premisliti, ali se jim splača nakup ali pa bi bila smotrnejša kakšna druga oblika pridobitve službenega vozila.

Nakup službenega avtomobila je smiselna, če bi podjetje za opravljanje svoje dejavnosti pogosto potrebovalo vozilo, najpogosteje na vsakodnevni bazi zaradi opravljanja službenih poti. Z nakupom podjetje dobi tudi popolno lastniško pravico do vozila, kar mu omogoča nadzor in upravljanje vozila po lastni volji in presoji, saj so v nasprotnem primeru pri najemu v pogodbah pogosto določeni omejitveni pogoji glede uporabe in prevoženih kilometrov ter drugih vidikov službenega vozila. Če gre za specifično panogo in specifične potrebe opreme in specifikacije službenega vozila je za podjetje lažje po nakupu vozilo prilagoditi svojim potrebam uporabe.

Z vidika zmanjšanja davčne osnove nakupu službenega vozila govorijo v prid tudi visoki stroški vzdrževanja, ki z lastništvom službenega vozila nedvomno nastopijo. Te stroške mora neposredno kriti podjetje samo, takšni stroški pa so na primer stroški popravil in vzdrževanja, stroški pnevmatik in drugih rezervnih delov, stroški zaposlenega, ki skrbi za voznikiški park in administrativni stroški službenih vozil, stroški zavarovanj, registracij, cestnin in drugo. Pri lastništvu vozil je pomembna optimizacija stroškov in načrtovanje stroškov, da si podjetje postavi čim bolj davčno, računovodsko in stroškovno optimalen sistem.

Nezanemarljiv strošek pa je sama začetna investicija za vozilo, torej nakupna cena. Podjetja, ki so finančno dovolj sposobna za nakup brez financiranja, morajo pri svoji izbiri vozila tehtati le med nakupno ceno in specifikacijo vozila ter opreme, katerega želijo imeti. Manjšo začetno investicijo pa zahteva obročna pridobitev službenega vozila. Mnoga podjetja pa se zato odločijo tudi za kredit ali lizing oziroma finančni najem. Pri finančnem lizingu podjetje sprva ni pravni, je zgolj ekonomski lastnik sredstva, je pa vseeno izpostavljen vsem tveganjem in koristim sredstva. Pri finančnem lizingu je doba financiranja odvisna od posameznega ponudnika leasingov, po navadi pa so razpoložljive opcije od 24 do 84 mesecev. Po plačilu zadnjega obroka finančnega najema preide lastništvo vozila na podjetje in tako postane tudi pravni lastnik. Sprva mora podjetje sicer plačati določen odstotek pologa kot enkratni znesek, kasneje pa plačuje mesečne anuitete z obrestmi. Redni mesečni obroki plačila so za podjetje pogosto boljši način nakupa, saj so predvidljivi stroški in jih lažje implementirajo v svoje finančne načrte, hkrati pa tudi omogoča boljšo likvidnost na dolgi rok. Del investicije v službeno vozilo si lahko podjetje na koncu predvidene življenjske dobe vozila povrne s prodajo le tega.

Pri nakupu službenega vozila lahko podjetje ob izpolnjevanju določenih pogojev uveljavi tudi investicijske olajšave ali olajšave za zeleni prehod v primeru električnih službenih vozil. Pri električnih vozilih lahko podjetja iz Eko sklada, ki deluje v okviru Slovenskega okoljskega javnega sklada, pridobijo subvencije ali ugodne kredite za pridobitev električnih ali drugih okolju prijaznih vozil.

2.7 Uporaba lastnega vozila v službene namene

Podjetje lahko lastno vozilo zaposlenega uporablja za službene poti, ki jih zaposleni opravlja v okviru svojih službenih obveznosti. Ta opcija je najbolj smiselna za podjetja, katera morajo službene poti opravljati le občasno, in najem ali celo nakup službenega vozila nikakor ne bi bila smiselna. Podjetju se prihranijo stroški najemnin ali anuitet odplačil ter morebitnih visokih stroškov vzdrževanja in zavarovanja, prav tako pa ni potrebno upravljanje voznega parka in dodatna administrativna dela v povezavi s tem.

Podjetje ima s takšno obliko opravljanja službenih poti vseeno nekaj stroškov, primarno iz naslova povračila kilometrine zaposlenemu. Na podlagi potnega naloga, ki evidentira službeno pot in na katerem mora biti navedena lokacija in naslov začetka, vmesnega postanka in konca službene poti, parkirnine, cestnine in morebitni drugi stroški, se izračunajo prepotovani kilometri in nato na podlagi tega obračuna kilometrina, ki se zaposlenemu izplača kot nadomestilo za uporabo njihovega vozila, skupaj z povračilom drugih nastalih stroškov v skladu z veljavno zakonodajo. Za povračilo stroškov parkirnine in podobno mora zaposleni na službeni poti predložiti ustrezna dokazila kot so računi. V primeru nesreče pa je del odškodninske odgovornosti tudi na podjetju. Podjetje mora od zaposlenega zahtevati tudi ustrezna dokazila, da je vozilo ustrezno zavarovano in ustreza vsem cestno prometnim predpisom.

2.8 Službena vozila v javnem sektorju in njihove posebnosti glede na zasebni sektor

V javnem sektorju je uporaba službenih vozil opredeljena v Uredbi o uporabi službenih avtomobilov v organih državne uprave, Ur. l. RS, št. 60/99, 1/04, 62/06, 116/21 in 69/23. Uredba pravi, da je v tem primeru vozilo last Republike Slovenije in da se tudi v javnem gospodarstvu lahko uporablja tako za službene kot zasebne namene. Služben namen je opredeljen kot potreba opravljanja nalog in del v okviru službenih obveznosti upravičenca. Tudi organi državne uprave lahko glede na 6. člen uredbe vozila pridobijo z nakupom, zakupom, lizingom, dodatno pa tudi z neodplačno pridobitvijo ali prenosom pravice upravljanja. Zaradi načela smotrnosti porabe proračunskih sredstev je treba pred nakupom oziroma pridobitvijo službenega vozila upoštevati vse elemente vozila, ki omogočajo najbolj gospodarno pridobivanje in tudi uporabo vozila, kar se nanaša na prostornino motorja, s čimer je povezana višina dajatve cestnine, splošno predvideno ceno avtomobila, tip motorja oziroma pogon motorja, garancijo in splošno varnost prevoznega sredstva (7. člen Uredbe o uporabi službenih avtomobilov v organih državne uprave). Na podlagi načela specifičnosti in načela letnega proračuna je možna pridobitev službenega vozila zgolj na podlagi sprejetega načrta nabav

znotraj letnega načrta uporabnikov. V upravnem organu je za evidenco voznega parka zadolžen eden ali več sodelavcev, njegove naloge pa obsegajo vodenje evidenc vozil, za kar je predvidena posebna predloga obrazca o evidenci in je sestaven del Uredbe o uporabi službenih avtomobilov v organih državne uprave za zagotavljanje njihove tehnične brezhibnosti in opravljanje tehničnih ter servisnih pregledov avtomobilov in vodenje evidenc teh pregledov. Prav tako mora zagotavljati usklajeno uporabo službenega vozila in za potrebe poročanja v okviru dolžnosti javnih organov pripravljati mesečna poročila o porabi goriva ter drugih vprašanj v zvezi s službenimi vozili (13. člen Uredbe o uporabi službenih avtomobilov v organih državne uprave). Za plačilo goriva mora imeti uporabnik službenega vozila zagotovljeno službeno plačilno kartico, za razliko od zasebnega gospodarstva, kjer lahko zaposleni v podjetju na podlagi drugačnega dogovora ob predložitvi ustreznih dokazil gorivo plačujejo tudi z drugimi plačilnimi sredstvi. Tudi upravičenec do uporabe vozila ima določene dolžnosti, zlasti to da poskrbi za veljavne potne naloge ali da v primeru okvare ali morebitne prometne nesreče s službenim vozilom o tem obvesti odgovornega sodelavca. Zaposlen v organih državne uprave dobi pravico do uporabe službenega vozila za službene namene z izpolnitvijo in izdajo potnega naloga na ime uporabnika, s tem da to ni nujno vezano na posamezno službeno pot, ampak se lahko izda tudi za daljše časovno obdobje. Obstajajo določene izjeme, ki imajo pravico do stalne osebne uporabe službenega avtomobila, tudi v zasebne namene. To je nekdo, ki je v stalnem delovnem razmerju pri upravnem organu in je funkcionar v skladu s predpisi. Konkretnije so to predsednik vlade, ministri in generalni sekretar vlade ter drugi generalni sekretarji in direktorji ministrstev in drugi funkcionarji. Pri določitvi vozil so glede na naziv funkcionarja omejitve pri najvišji dovoljeni prostornini motorja službenega vozila, ki so definirane z “do 2000 ccm prostornine, do 2500 ccm prostornine ter nad 2500 ccm prostornine” ter če so ta vozila mlajša od petih let (28. člen Uredbe o uporabi službenih avtomobilov v organih državne uprave). Upravičenec iz drugega, tretjega ter četrtega odstavka 28. člena Uredbe o uporabi službenih avtomobilov v organih državne uprave lahko dovoli uporabo službenega vozila ob njegovi prisotnosti tudi članom ožjega družinskega kroga, s tem pa prevzema polno odškodninsko odgovornost (30. člen Uredbe o uporabi službenih avtomobilov v organih državne uprave).

Na spletni strani Portal javnih naročil Republike Slovenije so objavljena vsa javna naročila, kjer organi Republike Slovenije in druge osebe javnega prava objavijo namero sklenitve posla oziroma nakup blaga. To področje ureja Zakon o javnem naročanju (ZJN-3), Ur. l. RS, št. 91/15, 14/18, 121/21, 10/22, 74/22 – odl. US, 100/22 – ZNUZSZS, 28/23 in 88/23 – ZOPNN-F. Ta v svojih uvodnih členih določa, da morajo naročniki upoštevati določena načela javnega naročanja in nakupa blaga oziroma storitev. V povezavi s smotrno rabo javnih sredstev je najpomembnejše načelo gospodarnosti, ki odreja učinkovito in gospodarno rabo javnih sredstev. Načelo zagotavljanja konkurence med ponudniki organom nalaga odgovornost zagotavljanja neomejene konkurence med ponudniki, torej ne sme postavljati takšnih pogojev javnega razpisa in naročila, kjer bi izrecno privilegirali enega ponudnika ali ga na drugi strani izključevali (13. člen Zakona o javnem naročanju). Javni sektor je pri izbiri ponudnikov veliko bolj rigiden kot zasebni sektor, kjer med podjetji ni tako ozko določenih pravil glede izbire

ponudnika, niti niso omejeni glede sredstev oziroma njihove smotrnosti porabe. Če si podjetje lahko finančno upraviči nakup vozila, ki je višjega ranga ali višje vrednosti, kot bi bilo potrebno za zadostitev osnovnih potreb, to lahko stori. Prav tako lahko posel sklenejo s katerikoli ponudnikom, medtem ko v javnem sektorju glede na prej našeta načela ni tako.

Zakon o javnem naročanju se uporablja za javna naročila, katerih ocenjena vrednost brez davka na dodano vrednost je enaka ali višja mejnim vrednostim, ki so določene v zakonu. Za javna naročila storitev oziroma blaga, kamor spadajo tudi vozila, je mejna vrednost 40.000 evrov. Naročila, ki presegajo to vrednost, morajo zavezanci objaviti na portalu. Ostala javna naročila, ki so nižja od mejnih vrednosti, navedenih v 21. členu tega zakona, pa so podvržena nujnosti upoštevanja načela gospodarnosti, učinkovitosti in uspešnosti ter transparentnosti. To pomeni, da jim javnih naročil za vozila, ki ne presegajo vrednosti 40.000 evrov ni potrebno objaviti na portalu, morajo pa voditi njihovo evidenco ter vsak februar tekočega leta oddati na portal seznam javnih naročil pod mejno vrednostjo za preteklo leto (21. člen ZJN-3). Za določene osebne avtomobile lahko sklepamo, da je njihova mejna vrednost pridobitve manjša od 40.000 evrov in njihove pridobitve ni potrebno objaviti na portalu, razen če je v sklopu enega javnega naročila več vozil. Za gospodarska vozila pa je pogosto mejna vrednost presežena in se njihova pridobitev mora objaviti na portalu. Za izvedbo javnega naročila nakupa službenega vozila se lahko uporablja odprti postopek, kjer se lahko na razpis prijavi vsakdo, omejeni postopek za oddajo omogoča sodelovanje le povabljenim ponudnikom, obstaja pa še nekaj drugih vrst postopkov.

Da se javne ustanove držijo vseh načel in zakonodaje v zvezi z javnim naročanjem, skrbi Državna revizijska komisija za revizijo postopkov oddaje javnih naročil. Je neodvisen, samostojen organ, ki skrbi za zakonitost v vseh stopnjah postopka javnega naročanja. Na njihovi spletni strani so javno dostopni podatki o zadevah, ki so trenutno še v odločanju, pri čemer v posamezni zadevi navajajo zoper katero ustanovo teče revizijski postopek, kdo je predlagatelj (to so običajno ponudniki in podjetja, ki se prijavijo na javne razpise) in za katero javno naročilo gre. Prav tako imajo objavljene njihove odločitve v revizijskih postopkih, ki so se že zaključili.

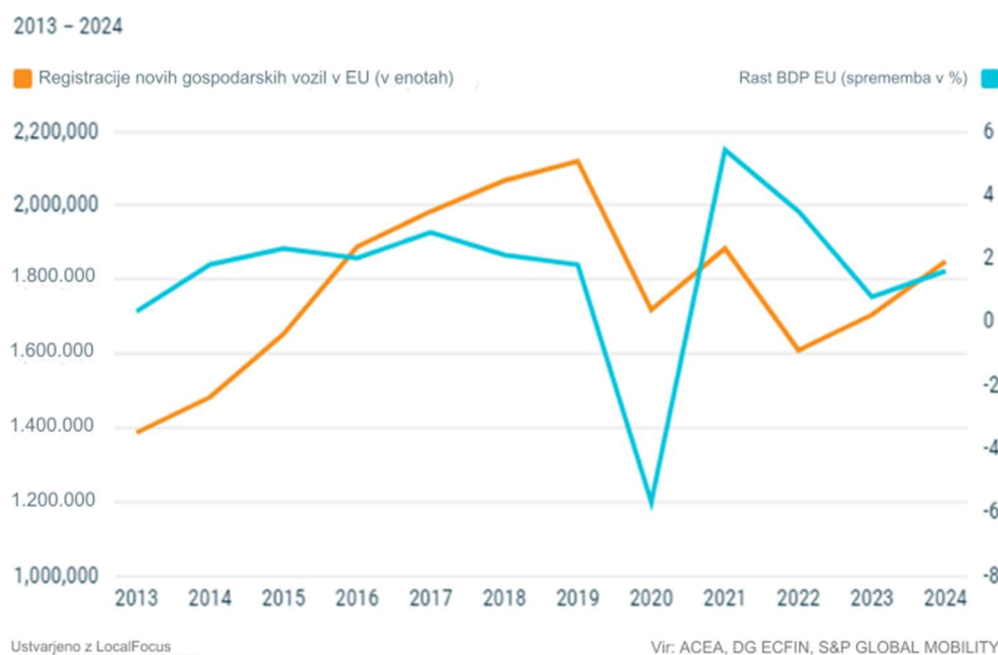
Na dan 18. junij 2024 sva pregledala Portal javnih naročil Republike Slovenije, kjer sva nastavila filter pri področju naročila na CPV kodo 34000000 - Prevozna sredstva in dodatni proizvodi za promet, da bi pregledala aktivna javna naročila za službena vozila. Vsako javno naročilo mora imeti podatke o naročniku, navedeno vrsto postopka in kratek opis vsebine javnega naročila, navedeno kodo CPV, rok zbiranja ponudb ter kako se bodo ponudbe začele zbirati in kdaj. Zdravstvene ustanove, kot so zdravstveni domovi in klinični centri so objavile javna naročila predvsem za službena vozila za opravljanje njihove dejavnosti, kot so reševalna vozila in osebna vozila, Univerzitetna klinična centra Ljubljana in Maribor pa imata več javnih naročil celo za nakup vozil z nizkimi emisijami. Zanimiva javna naročila, ki izstopajo od običajnih naročil, so naročila za pogrebno vozilo Komunalnega podjetja Velenje in Idrije, razpisanih je več dobav komunalnih vozil, občina Komenda in gasilska društva imajo razpise za nakup gasilskih vozil, Slovenske Železnice pa iščejo ponudnika za 30 električnih lokomotiv.

Na portalu pa je mogoče najti tudi javna naročila za dobavo rezervnih delov oziroma materiala za vzdrževanje službenih vozil (Ministrstvo za javno upravo, brez datuma).

2.9 Pregled službenih vozil v izbranih državah Evropske Unije

V celotni Evropski Uniji je bilo leta 2022 registriranih 1,6 milijona novih gospodarskih vozil, globalno pa je bilo registriranih 15,7 milijonov tovornjakov, avtobusov in kombijev. Evropska Unija je na lestvici uvrščena na tretje mesto glede novih registracij takšnih gospodarskih vozil, za Kitajsko in Združenimi državami Amerike, ki obe veljata za gospodarske velesile (ACEA, 2023a). Slika 4 prikazuje, da je bil trend nakupa oziroma registracij do leta 2019 naraščajoč, ob Covid-19 pandemiji pa so registracije strmoglavile, saj se je zaradi zapiranja državnih meja in globalne trgovine potreba po njih zmanjšala. Od leta 2022 pa zopet eksponentno raste (ACEA, 2023b).

Slika 4: Gibanje BDP in števila novih registracij gospodarskih vozil v Evropski Uniji



Vir: ACEA (2023).

Iz podatkov o registracijah za obdobje od aprila do januarja 2024 je za Avstrijo razvidno, da so gospodarska službena vozila precej manj številčna od osebnih vozil in da je njihovih registracij na leto manj. Tovornjakov je bilo registriranih 13.427, avtobusov 398 in traktorjev 2.526 (Statistik Austria, 2024). Francija je po stalnem trendu rasti v letu 2019 imela 1,2 milijona novih registracij službenih vozil. Delež gospodarskih in osebnih vozil kaže istega leta na precej enako razmerje, saj slednji segment predstavlja 46% službenih vozil, prvi pa 54%. Nizozemsko bi lahko označili kot začetnico lizinga avtomobilov, saj so imeli na neki točki na tisoče lizing hiš in skoraj vsaka avtohiša je imela tudi svojo ponudbo lizingov. Delež osebnih službenih vozil je

zgolj 33%, njihov delež gospodarskih službenih vozil pa je kar 67%, deset odstotkov več kot evropsko povprečje. Trend rasti na nizozemskem trgu službenih vozil je kazal vrhunec konec leta 2015, začetek 2016 pa strm padec. Vzrok je bil za leto 2016 napovedana nova davčna ureditev glede službenih vozil, podjetja pa so nove nakupe in lizinge tako taktično želele izkoristiti in jih uresničiti še v letu 2015, da bi izkoristila ugodnejšo davčno stopnjo. Leta 2019 je imela Španija 47% osebnih službenih vozil. To je najnižji odstotek glede na prejšnja leta, saj je trend od leta 2015 kazal padanje deleža le teh, na drugi strani pa rast deleža gospodarskih službenih vozil. Leta 2018 so gospodarska službena vozila presegla osebna službena vozila v Španiji. Italija pa ima izrazito večji odstotek osebnih službenih vozil kot druge države, saj jih ima kar 60%. Belgija je bila v segmentu gospodarskih vozil v evropskem povprečju (57%), medtem ko je Poljska močno nad povprečjem, saj gospodarska službena vozila predstavljajo 71% vseh vozil, osebna pa zgolj 29%. Glede na količino službenih vozil pa se Poljska uvršča na šesto mesto, takoj za vsemi evropskimi "velesilami avtomobilizma" oziroma državami, ki imajo lastne proizvodnje vozil. Leta 2019 se je kazal trend, kjer vzhodnoevropske in balkanske države povečujejo število registracij službenih vozil (Dataforce, 2020).

Nemčija velja za zibelko avtomobilske industrije v Evropi in je tudi danes glavna avtomobilska sila. Že leta 2020 je bilo v Nemčiji približno 5,15 milijonov osebnih avtomobilov v lastništvu podjetij, kar je predstavljalo 10,7% delež celotnega voznega parka osebnih avtomobilov v državi. Panoga, ki je imela tisto leto največ registriranih službenih vozil je bila panoga trgovstva. Po podatkih Statista pa je bilo po analizi novih registracij vozil ugotovljeno celo, da so v zadnjih letih registracije novih službenih vozil oziroma vozil v lasti podjetij prvič presegle registracije avtomobilov za osebno rabo, kar pomeni, da se količina službenih vozil v Nemčiji zadnja leta povečuje glede na prejšnja obdobja, kvartalno naj bi se to število povečalo za 200.000 vozil. V Nemčiji je največkrat izbran osebni avtomobil za službeno rabo Volkswagen Golf, ki velja za avtomobil srednjega ranga službenih vozil, sledijo mu vozila istega proizvajalca, modela Tiguan in Passat. Druge priljubljene znamke osebnih službenih vozil višjega cenovnega ranga, ki sodijo bolj v luksuzni segment vozil in so običajno namenjena vodstvu podjetij, pa so Mercedes-Benz, BMW in Audi. Podatki kažejo, da je bila povprečna maloprodajna cena službenega avtomobila 46.922 evrov, 39% podjetij pa je svoje službene avtomobile kupilo, v primerjavi z ostalimi načini in oblikami financiranja in pridobitve le teh (Statista, 2024b). Leta 2021 je bilo novo registriranih sicer največ vozil modela Passat (41.144), Tiguan (39.617) in Opel Corsa (38.532), tesno sledijo tudi BMW serije 3, Volkswagen T-Roc in Škoda Octavia (Statista, 2022). Pred letom 2024 naj bi se število službenih vozil sicer znova zmanjšalo glede na zasebno last, vendar se je leta 2024 znova povečalo za dobre 3,5%, kar je več kot pri registraciji zasebnih vozil. Kljub temu, da imajo komercialni lastniki v lasti le približno 20% osebnih avtomobilov v Nemčiji, pa je več kot dve tretjini novih registracij bilo po zaslugi podjetij, in prav podjetja so odgovorna in zaslužna za rast trg osebnih avtomobilov v Nemčiji (Statista, 2024c). Nemčija je sicer edina izmed večjih držav Evrope, ki ima višino subvencije službenih vozil pod 1.000 evrov, vendar ima kljub subvenciji 845 evrov na vozilo največjo kumulativno subvencij za vozni park s skoraj 8 milijardno vrednostjo subvencij (Belga News Agency, 2022).

V raziskavi Statiste, ki so jo v Avstriji izvedli med prebivalci, jih je 7% odgovorilo, da kot prevozno sredstvo uporabljajo služben avto in da nimajo lastnega vozila. Kar pomeni, da 7% anketirancev uporablja službeno vozilo v zasebne namene, in glede na avstrijsko zakonodajo morajo (podobno kot so pri nas urejene bonitete) plačati t. i. "prejemke v naravi". Delodajalec mesečno obdavči ne denarno ugodnost službenih vozil. Obdavčitev se izvaja prek obremenjevanja plač in je obravnavana kot obdavčljivi dohodek. V tem primeru nedenarno dajatev ter dohodnino in prispevke za socialno varnost, ki se ji pripišejo, plača delodajalec. Na višino teh dajatev v Avstriji vplivajo vrednost stroškov v zvezi z avtomobilom, leto prve registracije, raven emisij ogljikovega dioksida (v nadaljevanju CO₂) in tudi število zasebno prevoženih kilometrov. Če se dokaže, da se službeno vozilo mesečno do 500 kilometrov ali letno skupno do 6.000 kilometrov uporablja za zasebne namene, se vrednost teh ugodnosti zmanjša za polovico. V vsakem primeru pa je višina ugodnosti odvisna od emisij izpustov, ki so ključnega pomena pri določanju višine ugodnosti. Za vozila z višjimi emisijami znaša ne denarna stopnja ugodnosti 1 % nakupne vrednosti na mesec (največ 480 evrov), za vozila z nizkimi emisijami (maksimalno 129 g CO₂/km v letu 2024) pa 0,75 % mesečne nakupne vrednosti (največ 360 evrov). Glede na to, kako visoke so emisije CO₂ vozila, se nedenarna korist izračuna na 1,5 % oziroma 2% nabavnih stroškov. Leta 2024 bo omejitev 129 g CO₂/km. Če službeno vozilo ob prvi registraciji ne bo preseglo omejitve 129 g CO₂/km, bo znašala mesečna vrednost ugodnosti 1,5% dejanskih stroškov pridobitve, a največ do meje 750 evrov mesečno. Za tiste, ki bodo presegli mejo izpustov, znaša vrednost mesečnih koristi 2% stroškov pridobitve vozila, vendar največ 960 evrov mesečno. Sicer pa se ta meja vrednosti dovoljenih CO₂ emisij z vsakim letom starosti vozila zmanjša za tri grame. Če se službeno vozilo zelo redko uporablja za zasebna potovanja, se lahko nadomestilo v naravi izračuna na podlagi dejansko prevoženih kilometrov za zasebne namene. Pod 129 g CO₂/km se obračuna 0,50 evra na kilometer in nad to vrednostjo se obračuna 0,67 evra na kilometer (Volkswagen Avstrija, brez datuma a). S takšnimi davčnimi predpisi želi avstrijska vlada spodbuditi podjetja, da preidejo na okoljsko bolj čiste avtomobile, saj je znano, da imajo starejši avtomobili slabše, novejši pa vedno boljše rešitve glede izpustov CO₂ emisij in da se tudi ti znižujejo. Prav tako spodbujajo nakup električnih službenih vozil s tem, da podjetjem nudijo mnogo davčnih in drugih ugodnosti v primeru, da za služben osebni avtomobil kupijo električnega. Kot eno od ugodnosti navajajo, da tisti zaposleni, ki uporabljajo službeno vozilo tudi v zasebne namene, niso več dolžni plačati ugodnosti, edini predpogoj je, da je vozilo popolnoma CO₂ nevtralno in električno, torej ima izpuste 0 g CO₂/km. Za sama podjetja pa je električno vozilo ugodno zaradi investicijske olajšave, ki znaša 15% vrednosti pridobitve vozila in jo lahko uveljavljajo od leta 2023 naprej, mogoče pa jo je uveljaviti le v letu pridobitve. Pri olajšavi so sicer določeni pogoji, ki morajo veljati za možnost koriščenja le te. Za možnost izkoristka investicijske olajšave morajo biti električna vozila v uporabi najmanj štiri leta in biti morajo v lasti podjetja ter ustvarjati poslovni dohodek. Za vozila na električni pogon, ki imajo ničelne emisije CO₂ imajo možnost tudi odbitka vstopnega DDV, vendar z upoštevanjem nekaj posebnosti:

- Nabavna vrednost manj kot 40.000 €: Če nabavna vrednost električnega avtomobila ne preseže meje 40.000 € (z DDV in NoVA), se lahko vstopni DDV odbije brez omejitev v skladu s splošnimi predpisi.
- Nabavna vrednost med 40.000 € in 80.000 €: Tudi tu se za znesek 40.000 (vključno z DDV in NoVA) lahko vstopni DDV v skladu s splošnimi predpisi odbije brez omejitev. Preostali znesek nabavnih stroškov je treba nevtralizirati z davkom na lastno porabo (tako imenovani luksuzni tangent).
- Nabavna vrednost nad 80.000 €: Če stroški pridobitve presegajo ustrezno mejo za več kot 100%, torej več kot 80.000 evrov, pravica do odbitka vstopnega davka ne obstaja.

Za povsem električna vozila v Avstriji ni potrebno plačati davka na zavarovanja povezana z motornimi vozili, prav tako podjetjem ni potrebno plačati t. i. NoVA standardnega davka za registracijo vozil. Večjo trajnost in hitrejši prehod k brezogljčni Avstriji in Evropi želijo spodbuditi tudi z državnimi subvencijami za financiranje polnilne infrastrukture vozil ter subvencioniranje električnih vozil posebnih podjetij in organizacij ter lokalnim organom in drugim institucijam. Olajšave pa niso samo za osebna vozila, tudi za gospodarska službena vozila veljajo vstopne davčne olajšave (Volkswagen Avstrija, brez datuma b).

Leto 2022 je bilo po dolgem času prelomno za avstrijske lizinške hiše, saj se je obseg novih lizinskih poslov za službena vozila povečal za 2,9% oziroma 6,4 milijard evrov tisto leto. Sumarno je bilo tako v Avstriji sklenjenih 821.000 lizinskih pogodb v skupni vrednosti 26,8 milijarde evrov iz naslova službenih vozil. Povprečni pogodbeni znesek lizinga službenega vozila je bilo 32.324 evrov in lizinski delež komercialno uporabljenih vozil je dosegel novih rekordnih 80% (Firmenwagen, 2023). Istega leta je bila Škoda Octavia najbolj pogost avto v lizingu avstrijskih podjetij, saj je predstavljala skoraj 9% naročil službenih vozil pri kupcih LeasePlan Avstrija, eni vodilnih lizing hiš za avtomobile. Po podatkih revije Firmenwagen ji sledijo Škoda Enyaq, Superb in pa Volkswagen Passat in Touran (Firmenwagen, 2022). Med električnimi vozili je na splošno prevladala Tesla model Y, kar ni presenetljivo, saj je po njihovih podatkih bilo 60% službenih vozil oziroma avtomobilov, ki so se uvrstili v deset najboljših, prav električnih vozil (Statista, 2024a).

Statista je med aprilom 2023 in marcem 2024 izvedla globalno raziskavo Consumer Insights Global Survey, kjer so anketirali državljane enaindvajsetih držav tako znotraj Evropske Unije kot tudi v državah izven nje, anketiranci pa so bili stari med 18 in 64 let. Eno izmed anketnih vprašanj je bilo vezano na lastništvo oziroma uporabo avtomobila. Spodnja tabela 10 prikazuje nekatere izbrane države območja Evropske Unije in kakšen odstotek anketirancev je odgovorilo, da uporablja služben avtomobil za zasebne namene. Največji delež uporabe beležijo na Nizozemskem, kjer 9% anketirancev uporablja službeno vozilo v zasebne namene, najnižji delež pa Španija, Italija ter Finska, kjer ima zgolj 4% anketirancev na voljo takšno ugodnost uporabe službenega vozila. Glede na ugotovitve nadaljnjega pregleda ureditve službenih vozil znotraj držav Evropske Unije, kjer kaže na neharmonizirano ureditev

obračunavanja bonitet oziroma ugodnosti v naravi, lahko sklepamo, da je prav to razlog za različno razširjeno uporabo službenih vozil v zasebne namene med državami.

Tabela 10: Države Evropske Unije in odstotek anketirancev, ki uporabljajo služben avto v zasebne namene

Država	Odstotek anketirancev, kateri uporabljajo služben avto v zasebne namene
Nizozemska	9%
Avstrija	7%
Nemčija	7%
Švedska	7%
Poljska	6%
Francija	5%
Španija	4%
Italija	4%
Finska	4%

Vir: lastno delo po podatkih Statista (2024č-k).

Francoska vlada subvencionira vozila podjetij v višini 1.569 evrov. Za službena vozila v lasti francoskih podjetij velja, da znaša ugodnost v naravi za zasebno rabo 9% nabavne vrednosti, če pa je vozilo starejše od petih let ob nakupu pa je stopnja 6%. Ugodnost v naravi znaša 12%, če podjetje zaposlenemu za uporabo službenega vozila priskrbuje tudi gorivo. Za službena vozila v najemu, katerega uslužbenci uporabljajo v zasebne namene, morajo plačati 30% skupnega stroška najema (French Payroll Expert, brez datuma). Davki se po prenovi sistema leta 2022 plačujejo preko dveh dajatev, in sicer davek na CO₂ izpuste in davek na izpuste, ki bo odvisen od osnaževanja in od starosti vozila (ASD Group, 2022).

Subvencija v Italiji za službeno vozilo znaša 2.233 evrov. Vrednost ugodnosti, ki jo mora plačati zaposleni za uporabo službenega vozila tako za službeno kot zasebno rabo se spreminja glede na izračunane emisije standardne kilometrine 15.000 kilometrov letno. Osnova za izračun ugodnosti sestoji iz dejavnikov, kot so nabavna cena vozila, CO₂ emisije, starost vozila, ter obseg uporabe v zasebne namene (Peoitaly, 2023).

Belgija je ena vodilnih držav na območju Evropske Unije glede subvencioniranja službenih vozil, saj so leta 2022 nudili kar 6.542 evrov subvencije na vozilo. Na ravni celotne Evrope države skupno letno namenijo subvencijam službenih vozil do 32 milijard evrov. Belgijska visoka davčna stopnja je razlog, da so službena vozila za zaposlene pogosto privlačnejša alternativa nagrajevanja kot ponuditi višjo plačo ali druge denarne nagrade. Vendar to spodbuja

večjo uporabo vozil in večjo cestno obremenjenost, s tem pa tudi večje onesnaževanje okolja, kjer se mnogim belgijskim aktivistom in uradnikom poraja dvom glede tako številčnih vozniških parkov službenih vozil (Belga News Agency, 2022).

Poljska je 2022 nudila subvencijo službenih vozil v višini 5.157 evrov. Poljska ima zelo ugodne pogoje glede obdavčitve službenih vozil, saj si lahko odbijejo 50% DDV na stroške povezane z nakupom avtomobila in operativne stroške, pri osebnih avtomobilih je mogoče ob zadostovanju določenih pogojev uporabiti tudi 100% stopnjo odbitka, pri gospodarskih vozilih pa je stopnja avtomatsko 100%. Glede bonitete oziroma uporabe vozila v zasebne namene zaposlenih ima Poljska zelo poenostavljen sistem enkratnega pribitka in ni procentualno določeno glede na vrednost vozila kot pri nas in drugih državah. Glede na moč motorja in vrsto pogona imajo določeni dajatvi 250 oziroma 400 poljskih zlotov. Če vozilo ne uporabljajo v zasebne namene celoten mesec, se proporcionalno glede na dni uporabe obračuna del prej omenjenega zneska (British Polish Chamber of Commerce, brez datuma).

Pogosto se zgodi, da morajo podjetja s svojimi službenimi vozili službeno pot opraviti tudi izven meja svoje države. Zato veljajo znotraj EU pravila in tudi določene izjeme na tem področju. Če se službeno vozilo uporablja v tujini manj kot 6 mesecev zadostuje, da ob policijski kontroli pokažemo kopijo pogodbe o zaposlitvi, kjer je jasno naveden delodajalec, ter dovoljenje podjetja za uporabo službenega vozila izven meja matične države. Če zaposleni delo opravlja v drugi državi več kot 6 mesecev, se mora pozanimati pri pristojnem nacionalnem uradu države gostiteljice, ali obstajajo izvzetja pri pravilu registracije ali če potrebuje posebno dovoljenje organov za uporabo službenega vozila, registriranega na tablicah druge države članice. Povsem druga in strožja pravila pa veljajo za podjetja, ki imajo sedež v državi zunaj Evropske Unije, saj lahko vozilo uporabniki uporabljajo zgolj za prevoz med bivališčem in krajem opravljanja dela ter izključno za dela, podrobno navedena v pogodbi o zaposlitvi, saj je v nasprotnem primeru podjetje lahko primorano plačati uvozno dajatev za vozilo (Your Europe, 2023).

Evropska Unija se zelo trudi, da bi spodbujala podjetja k uporabi trajnostnejših oblik poslovanja na vseh področjih, vključno s službenimi vozili. Zeleni dogovor je zbir pobud, ki naj bi države in državljane Evropske Unije spodbudil k podnebni nevtralnosti. Do leta 2030 naj bi države članice svoje neto emisije zmanjšale za 55%. Takšni cilji se lahko s strani podjetij uresničijo, če bodo države nudile podjetjem ugodnosti in spodbude k prehodu na trajnejšo energijo. Sem spadajo tudi električna vozila.

Za službene električne avtomobile 20 držav območja Evropske Unije ponuja spodbude za nakup električnih vozil, nekaj tudi za nakup oziroma vzpostavitev potrebne infrastrukture, torej polnilnice. Avstrija ima glede na vrsto infrastrukture definirane enkratne zneske za subvencijo, na Češkem pa ministrstvo za promet nudi podporo podjetjem pri vzpostavitvi polnilne infrastrukture za vozila. Danska ne obdavčuje polnilne postaje na sedežu podjetja, Italija pa do zneska 1.500 evrov subvencionira 80% nakupa in montaže potrebne infrastrukture (ACEA, 2023c).

Za gospodarska električna vozila so pogoji precej slabši kot za osebna. 22 držav ne ponuja nikakršnih spodbud za razvoj infrastrukture za električna vozila, ena tretjina pa jih ne ponuja niti za nakup električnih gospodarskih vozil. Estonija, Madžarska in Nizozemska ne nudijo nikakršnih davčnih olajšav in ugodnosti (ACEA, 2023d).

3 RAČUNOVODSKI VIDIK UPORABE SLUŽBENEGA VOZILA

3.1 Računovodski pregled v primeru najema službenega vozila

Ko se podjetje odloči, da iz različnih razlogov zanj lastninjenje službenega vozila ni primerna možnost, se največkrat odloči za operativni oziroma poslovni najem službenih vozil. Če za sam nakup preko posojila, za katerega je običajno potreben polog, nimajo dovolj sredstev in v primeru najema po preteku tega nimajo namena obdržati ali prodati vozila, je poslovni najem smotrnejši, saj se po preteku pogodbenega roka najema sredstvo enostavno vrne najemodajalcu.

Ena pglavitnih prednosti najema vozila je ta, da podjetje običajno nima nobenih stroškov v povezavi z vzdrževanjem vozila tekom njegove uporabe. To velja predvsem v primeru “all inclusive” najema, pri čemer sva po pregledu ponudnikov poslovnega najema vozila v Sloveniji ugotovila, da večina nudi storitev v tem obsegu. To, da podjetja nimajo celotnega nabora stroškov vzdrževanja in popravil, pnevmatik, zavarovanja ali registracij, znižuje poslovne stroške podjetja, kar ima lahko pozitiven vpliv na izboljšanje poslovnega izida podjetja. To velja zgolj v primeru, da bi bili ti stroški v primeru lastninjenja znatno višji kot strošek najemnine. Strošek popravil ali vzdrževanja lahko nastane za podjetje v primeru, ko je vozilo v najemu v okvari ali poškodovanem stanju zaradi malomarnosti zaposlenih, ki uporabljajo službeno vozilo. Takšne stroške morajo podjetja običajno v skladu s pogodbenimi določili kriti sami.

Ob poslovnem najemu se na podjetje kot najemnika prenese samo pravica do uporabe sredstva, koristi in tveganja pa se ne prenesejo nanj ampak ostanejo pri najemodajalcu. To je ena od značilnosti, po kateri podjetja najem službenih vozil lahko računovodsko klasificirajo kot poslovni. Vendar je potrebno tukaj poudariti zlasti dejstvo, da je bilo po letu 2019 računovodenje po Slovenskih računovodskih standardih (v nadaljevanju SRS) glede najemov poenoteno z novo izdanimi Mednarodnimi standardi računovodskega poročanja (v nadaljevanju MSRP). S tem so na področju najemov poenotili SRS z mednarodnimi. Ostala je izjema, po kateri lahko mikro in majhne družbe še naprej najeme računovodijo po stari opredelitvi in ureditvi, kot je opisano v nadaljevanju in pri njih še vedno obvelja razlikovanje med finančnim in poslovnim najemom, medtem ko morajo srednje in velike družbe upoštevati nove SRS, ki ne razlikujejo več med vrstama najema (Bajuk Mušič, 2019). Takšno pripoznanje najema sva podrobneje opisala v poglavju 3.2.

Majhna in mikro podjetja morajo biti namreč pozorna, da vsebinsko najem pravilno razvrstijo med finančni ali poslovni, saj računovodska in pogodbeni opredelitev ni enaka. Tudi če v

najemni pogodbi, ki jo skleneta podjetje in najemna agencija piše, da gre za poslovni najem, je dovolj zgolj eno določilo v njej, da mora podjetje najem računovodsko klasificirati kot finančni. Tudi če je pogodba sestavljena iz več delov, na primer najem in dobava drugega blaga, mora takšno pogodbo obravnavati ločeno. Slovenski računovodski standardi 2024 poslovni najem ne opisujejo podrobno, temveč se bolj osredotočajo na opredelitev finančnega najema. V SRS 1-Opredmetena osnovna sredstva standard navaja, da so vsi najemi, ki niso klasificirani kot finančni, poslovni. Pogoji, pod katerimi podjetje najem klasificira kot finančni, natančneje opiševa v poglavju računovodske obravnave nakupa službenih vozil. Glavni pogoji, na podlagi katerih podjetje evidentira najem kot poslovni, so:

- da po preteku najemne pogodbe podjetje ne postane pravni lastnik službenega vozila oziroma sredstva. Tudi med samim najemom podjetje ni ekonomski lastnik vozila in ga v primeru mikro in majhnih podjetij ne uvršča med svoja sredstva oziroma podjetje pripozna pravico do uporabe sredstva,
- če je trajanje najema krajše od večjega dela gospodarne dobe vozila. Standardi ne določajo točno, koliko časa naj bi to bilo, v praksi se pogosto uporablja določilo, da se najem razvrsti v poslovni, če doba najema ne presega 25% gospodarne oziroma življenjske dobe vozila,
- posebej velja, da podjetje ne more razvrstiti najem kot poslovni, če je najeto sredstvo tako posebno, da na trgu zanj ni mogoče najti drugega najemnika.

Če gre za kratkoročni najem, organizacije običajno to razvrstijo v poslovni najem. Kratkoročni najem traja največ eno leto.

V nasprotju nakupa s finančnim lizingom ali posojilom pri poslovnem najemu službenih vozil majhna in mikro podjetja teh ne izkazujejo v lastnih sredstvih. Ker vozilo pri takšnem načinu evidentiranja najema ni pripoznano kot osnovno sredstvo, se nanj ne obračunava amortizacija in ni stroškov amortizacije. Edini strošek, ki ga podjetje evidentira, je strošek najema na kontu stroška storitev kot nadomestilo za uporabo sredstva, na drugi strani pa obveznosti do dobaviteljev iz naslova najema. Zadolženosti v primeru najema podjetje ne izkazuje. Stroški najemnin se običajno prikazujejo enakomerno med trajanjem najema, konkretno po načelu nastanka dogodka v obdobju, v katerem dejansko nastane, četudi so dejansko plačila izvedena po drugačnem načrtu ali vnaprej. Če je najemnina v celoti poravnana na začetku najema, bo podjetje oblikovalo aktivne časovne razmejitve, ki se bodo zmanjševale za vsak posamezen obrok plačila, kot tudi obveznosti iz poslovnega najema (Bajuk Mušič, 2018a).

V primeru, da najeto službeno vozilo ne ustreza povsem potrebam podjetja za uporabo vozila, ga lahko pod pogojem soglasnega dogovora z najemodajalcem podjetje na lastne stroške prilagodi in vloga vanje svoja sredstva. Vlaganja in predelave so različne glede na dejavnost, v kateri bi se službeno vozilo uporabljalo, lahko pa so to dodatno vgrajeni navigacijski ali varnostni sistemi, posebni sedeži, prilagoditve motorja in drugih tehničnih delov vozila, nenazadnje tudi logotipi podjetij, ki z nalepkami ali poslikavami krasijo vozila. Takšna vlaganja se v bilanci stanja pripoznajo kot ločeno osnovno sredstvo glede na naravo najetega sredstva.

Posledično se morajo tudi amortizirati, bodisi glede na dobo koristnosti vlaganj ali pa trajanja najemne pogodbe, izbere pa se tisti pogoj ki je krajši.

Mednarodni standard računovodskega poročanja 16 opredeljuje računovodenje najemov. Z letom 2019 je pričel veljati v novi različici, katera ne razlikuje več med poslovnim in finančnim najemom. S tem so poenotili MSRP in SRS standarde, tako da tudi po slovenskih standardih srednja in velika podjetja pri računovodenju ne razlikujejo med najemi. Tudi mednarodni standard narekuje podjetju podroben pregled vsebine najemne pogodbe, da se zagotovi, da ima pogodba sestavine, ki opredeljujejo najem, to je pravica do uporabe sredstva. Ker podjetja, ki računovodijo po prenovljenih standardih ne razlikujejo med posameznima vrstama najema, se bo za najem vozila knjigovodsko pripoznala pravica do uporabe sredstva in obveznost iz najema. S pravico do uporabe sredstva bodo morala podjetja službeno vozilo evidentirati pod sredstvi podjetja in se bo tudi obračunavala amortizacija. Pravica do uporabe sredstva se pripozna v višini stroška najema, v začetku pa se obveznost najema pripozna v višini sedanje vrednosti najemnin, ki jih diskontira z uporabo obrestne mere. Tudi po MSRP standardih lahko podjetje kratkoročne najeme ali najeme nižje vrednosti do 10.000 evrov pripozna kot stroške najemnine, ne kot pravico do uporabe sredstva. V svojem letnem poročilu mora podjetje bodisi v izkazih ali v pojasnilih k izkazom razkriti pravico do uporabe sredstva ločeno od drugih sredstev. Novi MSRP 16 standard je podrobneje razložen v poglavju 3.2.

Poslovni najem po starem načinu oziroma za majhne in mikro družbe ima manjši vpliv na računovodske izkaze in kazalnike podjetja kot nakup službenega vozila. V bilanci stanja so v postavki aktivnih časovnih razmejitev oziroma obveznosti iz poslovnega najema do dobaviteljev izkazani še neplačani zneski najemnin. Če je podjetje vlagalo v tuja najeta sredstva, se to pripozna v ločenih sredstvih in tako obračunava amortizacija na ta del. Če računovodijo po MSRP standardih pa se vselej pripozna pravica do uporabe sredstva ter amortizacije le tega in najemna obveznost. Na izkaz poslovnega izida najem službenega vozila vpliva preko obračunanih stroškov najemnin oziroma preko stroškov amortizacije pri mednarodnih standardih ali vlaganjih. V primeru računovodenja po novih SRS standardih pa amortizacija na pravico do uporabe sredstva znižuje poslovni izid podjetja v izkazu poslovnega izida. Na denarni tok imajo standardi, po katerih se ravna, različen vpliv. Po SRS za mikro in majhne družbe se izkaz denarnih tokov spreminja preko denarnega toka iz poslovanja z odlivi za plačilo najemnine, po mednarodnih standardih pa se zaradi delitve na glavnico in obresti spreminja denarni tok prek denarnega toka iz poslovanja in financiranja.

Kazalniki dajejo ključnim deležnikom pomembne informacije tako o finančnem stanju podjetja kot tudi o njegovem poslovanju. Najkoristnejši so za banke v vlogi posojilodajalca in investitorje. Kazalniki, ki kažejo likvidnost in plačilno sposobnost ter zadolženost podjetja posojilodajalcem sporočajo, ali je podjetje sposobno plačati svoj dolg in obveznosti, prek kazalnikov, ki kažejo donosnost kapitala ali dobiček na delnico pa se potencialni vlagatelji odločajo, ali je podjetje vredno vloška ali če posluje preslabo. Evidentiranje poslovnega najema po SRS na kazalnike nima večjega vpliva, računovodenje po MSRP pa prinaša večje vplive na

finančne kazalnike podjetja. V spodnjih kazalnikih so razloženi vplivi poslovnega najema na spremembo teh kazalnikov in kako bi jih lahko podjetje izboljšalo:

- Obratni kapital = *Kratkoročna sredstva* – *Kratkoročne obveznosti* ; Obratni kapital meri likvidnost podjetja in sposobnost kritja kratkoročnih obveznosti z obratnimi sredstvi. Če je kazalnik pozitiven nakazuje na dobro likvidnost podjetja, v kolikor pa je negativen nakazuje na težave podjetja pri plačevanju obveznosti. Neposredno sicer poslovni najem ne vpliva na obratni kapital, vendar ob zelo visokih mesečnih najemninah lahko znatno zmanjšajo razpoložljiva denarna sredstva in s tem posredno vplivajo na obratni kapital prek kratkoročnih sredstev. Podjetja lahko na ta kazalnik vplivajo zgolj s tem, da pazijo, da mesečne najemnine ne presegajo sposobnosti plačila podjetja in ne zmanjšujejo kratkoročnih sredstev preveč.
- EBITDA = *Čisti dobiček* + *Obresti* + *Davki* + *Amortizacija*; EBITDA je merilo operativne uspešnosti podjetja. Najemnine poslovnega najema majhnih in mikro družb predstavljajo strošek, ki zmanjšuje EBITDA, saj stroški zmanjšujejo čisti dobiček podjetja. Pri pripoznanju pravice do uporabe vozila pa se povečajo stroški amortizacije, kar poveča EBITDA kazalnik. Kazalnik se lahko izboljša preko povečanja prihodkov, že v začetku pa se lahko podjetje pogaja za čim boljše pogoje najema ali skuša najti čim boljšo opcijo najema vozila za čim nižjo obveznost najemnin.
- Delež operativnih stroškov = $\frac{\text{Operativni stroški}}{\text{Prihodki}}$; Nižji kot je kazalnik, boljše je za podjetje, saj meri operativno učinkovitost podjetja, oziroma kolikšen del prihodkov podjetje porabi za operativne stroške. Poslovne najemnine povečujejo operativne stroške in s tem povzročijo zvišanje kazalnika. Zmanjša se lahko preko zmanjšanja operativnih stroškov ali stroška najemnine konkretno, ali pa če se službeno vozilo uporablja tako, da se z njegovo uporabo proporcionalno povečujejo tudi prihodki.
- Kazalnik donosnosti sredstev (Return on Assets, v nadaljevanju ROA) = $\frac{\text{Čisti dobiček}}{\text{Skupna sredstva}}$; ROA meri učinkovitost podjetja pri uporabi svojih sredstev za ustvarjanje dobička. Višji kazalnik pomeni, da podjetje učinkovito uporablja svoja sredstva. Najem preko stroškov lahko vpliva na nižji čisti dobiček, po MSRP standardih pa pravica do pripoznanja sodi v sredstva in jih povečuje.
- Kazalnik likvidnosti = $\frac{\text{Kratkoročna sredstva}}{\text{Kratkoročne obveznosti}}$; Meri sposobnost podjetja za pokrivanje kratkoročnih obveznosti s kratkoročnimi sredstvi, posledično pa tudi likvidnost podjetja. Najemne obveznosti se obravnavajo kot kratkoročne obveznosti, kar pomeni, da povečajo kratkoročne obveznosti. To lahko zmanjša kazalnik likvidnosti, če najemnine pomembno vplivajo na kratkoročne obveznosti.

3.2 Računovodski pregled v primeru nakupa službenega vozila

Vozila računovodsko uvrščamo med opredmetena osnovna sredstva, natančneje v razred oprema, vozila in mehanizacija. Opredmetena osnovna sredstva se v knjigovodskih listinah in

bilanci stanja izkazujejo samo v primeru, ko je verjetno, da bo podjetje deležno gospodarskih koristi v zvezi z njimi ali v primeru, ko je mogoče zanesljivo izmeriti nabavno vrednost sredstva. Vozila se lahko kategorizirajo kot službena samo, če jih podjetje uporablja za opravljanje njegove osnovne dejavnosti, na podlagi logičnega sklepanja pa se izpolnjuje tudi pogoj za pripoznanje, da se bo z osnovnim sredstvom delalo gospodarske koristi. Nabavno vrednost službenega vozila pa je enostavno določiti preko ustreznih dokazil, kot so računi ali davčni obračuni v primeru davka na motorna vozila ali carinske dajatve.

Ko podjetje kupi službeno vozilo in so izpolnjeni pogoji za pripoznanje, se mora vozilo ovrednotiti po nabavni vrednosti. Nabavno vrednost službenega vozila sestavlja sama nakupna cena vozila, zraven pa prištevamo tudi vse stroške pridobitve sredstva, kot so na primer strošek dostave avtomobila s tovornjakom, morebitne stroške preizkušanja delovanja, stroški pravnih storitev, posredniških provizij in stroški, ki nastanejo zaradi sklenitve posla. Ob izpolnjevanju pogojev (da se poveča uporabnost ali zmogljivost vozila, zmanjšanje operativnih stroškov in povečanje življenjske dobe) pa se v nabavno vrednost štejejo tudi stroški predelave ali nadgradnje službenega vozila (Odar in drugi, 2024, str. 27). To je pri službenih vozilih specializiranih panog in dejavnosti pogost pojav. Nabavno vrednost lahko na primer povečujejo stroški kot so obresti pri finančnem lizingu, ki nastanejo do trenutka pripravljenosti vozila za uporabo ali pa strošek prvega zavarovanja, preden je vozilo pripravljeno za uporabo. Ravno obratna zgodba pa je pri popustih, saj le ti zmanjšajo nabavno vrednost osnovnega vozila. Glede voznega parka službenih vozil morajo biti pozorni tudi, kateri stroški se naknadno kapitalizirajo v nabavno vrednosti podjetja, kateri pa gredo neposredno v stroške. To so zopet lahko razni stroški naknadnih dodelav in modifikacij, ki izboljšujejo gospodarnost in koristnost službenega vozila. Podjetje ob nakupu vozila na podlagi fakture in dokazil nabavno vrednost službenega vozila knjiži na konto, na katerega se knjiži oprema in druga opredmetena osnovna sredstva v pridobivanju, dokler vozilo ni pripravljeno za uporabo. Ko je vozilo pripravljeno za uporabo se preknjiži na konto kjer se nahaja oprema, sredstva in nadomestni deli, vrednoteni po modelu nabavne vrednosti.

Vsako podjetje deluje, da ustvarja prihodke, pri poslovanju vsakega podjetja pa nastajajo tudi stroški. Ekonomsko so stroški v denarju izraženi potroški prvin poslovnega procesa (Turk in Melavc, 2001, str. 50). Stroške v računovodstvu vodimo v 4. razredu enotnega kontnega načrta, delimo pa jih glede na naravne vrste, glede na funkcijsko povezanost in po obsegu proizvodnje. Stroški po naravnih vrstah se delijo v štiri skupine, in sicer v strošek materiala, storitev, dela in amortizacije.

Stroške glede na funkcijsko povezanost delimo na posredne in neposredne stroške. Neposredni stroški so stroški, ki nastanejo pri poslovnih učinkih in jih lahko dodelimo točno določenemu poslovnemu učinku. Razlika pri posrednih stroških pa je, da jih ne moremo določiti točno določenemu poslovnemu učinku, zato jih na poslovni učinek delimo preko dogovorjenih meril, po navadi so ta merila vrednost poslovnega učinka, število zaposlenih ali drugo (Turk in Melavc, 2001, str. 50). Pri delitvi stroškov po obsegu proizvodnje je glavno, ali stroški nastajajo ne glede na obseg dejavnosti podjetja, kar pomeni da stroške delimo na stalne in spremenljive.

Stalni stroški so stroški, katere ima podjetje ne glede na to, v kakšnem obsegu podjetje posluje. V to kategorijo stroškov spadajo razna zavarovanja, amortizacija in podobni stroški. Spremenljivi stroški pa so stroški, ki so odvisni od obsega poslovanja. Največji tovrsten strošek je strošek porabljenega materiala oziroma goriva (Bukovnik Leva in Mlinarič, 2009, str. 99).

Vozila, kot tudi ostala osnovna sredstva se z uporabo obrabljajo in izgubljajo svojo vrednost, to pa računovodsko prikažemo kot strošek preko amortizacije. Podjetje mora določiti metodo amortiziranja, izbira pa lahko med naslednjimi metodami:

- Metoda enakomernega časovnega amortiziranja: uporablja se, če vzorca pojavljanja gospodarske koristi od sredstva ni mogoče zanesljivo oceniti,
- Metoda padajočega amortiziranja: strošek amortizacije je vsako leto manjši, saj se manjša amortizacijska osnova
- Metoda proizvedenih enot: amortizacija temelji na pričakovani uporabi ali učinkih sredstva.

Za amortizacijo službenih vozil je najprimernejša metoda enakomernega časovnega amortiziranja, saj se službena vozila običajno uporabljajo enakomerno skozi čas, je pa tudi boljša metoda za prihodnje načrtovanje stroškov. Ta metoda je tudi v praksi najbolj pogosto v uporabi v podjetjih in je tudi edina davčno priznana po Zakonu o davku od dohodkov pravnih oseb (Data, 2018). Če podjetja za poslovne namene uporablja drugačno metodo amortiziranja, prihaja do razlik med najvišjo dovoljeno davčno amortizacijo in med poslovno amortizacijo, te razlike pa vplivajo na popravek davčne osnove. Razlike med njima se knjižijo na odložene davčne terjatve ali obveznosti. Službena vozila se amortizirajo največ po 20% letni amortizacijski stopnji in za obdobje najmanj petih let.

Vozilo se začne amortizirati prvi dan naslednjega meseca, po tem ko je osnovno sredstvo razpoložljivo in usposobljeno za uporabo. Podjetje samo izbere metodo amortiziranja, letno stopnjo amortiziranja (vendar davčno priznано največ 20% letno), ter dobo amortiziranja in razporeditev letne amortizacije na obračunska obdobja v skladu z dobo koristnosti vozila. Doba koristnosti vozila, kot tudi ostalih osnovnih sredstev je odvisna od:

- pričakovanega fizičnega izrabljanja,
- pričakovanega tehničnega staranja,
- pričakovanega gospodarskega staranja
- pričakovanih zakonskih, najemnih in drugih omejitev uporabe.

Izmed zgoraj naštetih se upošteva tista doba koristnosti, ki je najkrajša (Data, 2023). Če se službeno vozilo pridobi s pomočjo državne pomoči ali subvencije, se amortizacija tega obračuna posebej, znesek amortizacije subvencije pa se iz odloženih prihodkov prenašajo med poslovne prihodke obdobja. Če se med letom zaradi spremembe okoliščin, kot je doba koristnosti, spremeni amortizacijski načrt, morajo podjetja narediti preračun amortizacijske stopnje vozila. V knjigovodskih evidencah se izkazuje revalorizirana nabavna vrednost,

popravek vrednosti zaradi amortizacije in na drugi strani strošek amortizacije, v bilanci stanja pa se izkazuje zgolj knjigovodska vrednost osnovnega sredstva. Amortizacijski zneski kot popravek vrednosti se knjižijo na konto popravka in oslabitev vrednosti opreme in drugih opredmetenih osnovnih sredstev. Na izkaze ima amortizacija znaten vpliv. Višja kot je nabavna vrednost sredstva, višji bodo amortizacijski stroški, ki se v izkazu poslovnega izida pripoznajo kot strošek, ki posledično zmanjšuje dobiček iz poslovanja oziroma tudi dobiček pred obdavčitvijo. To pa pomeni, da amortizacija lahko vpliva tudi na znižanje neto dobička. Na bilanco stanja pa amortizacija vpliva preko nabavne vrednosti osnovnega sredstva, saj se knjigovodsko zaradi amortizacijskega popravka nabavna vrednost vozila v bilanci stanja zmanjšuje, to pa vpliva na prikazano manjše premoženje podjetja. Amortizacija vozila lahko zaradi njenega vpliva na nižji neto dobiček vpliva tudi na izkaz lastniškega kapitala, saj to pomeni tudi manj zadržanih dobičkov, posledično manj sredstev na voljo za izplačilo dividend ali ponovno investiranje.

Poleg stroška amortizacije imajo podjetja opravka tudi z drugimi operativnimi stroški, ki se pojavijo z lastništvom službenih vozil. Ena izmed glavnih skupin stroškov, ki so specifično povezani z lastninjenjem službenega vozila so zagotovo stroški vzdrževanja oziroma popravila voznega parka. Vozila se s časom uporabe obrabijo ali okvarijo, kar zahteva sanacijo, da se zagotovi tehnična brezhibnost vozil in omogoči njihova nadaljnja uporaba. Velikokrat so stroški popravila vozila zelo visoki, še posebej kadar so okvare ali poškodbe večje in resnejše. V primeru okvare službenega vozila je potrebno misliti tudi na morebiten strošek najema novega vozila, če bi se pokvarilo edino službeno vozilo podjetja in v kolikor bi bila odsotnost službenega vozila dolgotrajnejša in večjega pomena zaradi izpada poslovanja podjetja. Stroški vzdrževanja pa predstavljajo tudi redni tehnični pregledi. Vsi ti stroški (razen najema nadomestnega vozila) povečujejo postavko stroškov vzdrževanja, običajno na kontu stroškov vzdrževanja in popravil, na kontu nadomestnih delov za osnovna sredstva in materiala za vzdrževanje osnovnih sredstev, ali na drugem kontu ustrezne klasifikacije znotraj podjetja. Obsežen del stroškov lastninjenja službenega vozila predstavlja tudi strošek goriva. Predvsem v dejavnostih, kjer je službeno vozilo v uporabi za dolge službene poti kjer je prevoženih veliko kilometrov, so stroški goriva višji. Ti stroški se običajno knjižijo na lasten konto, na primer stroški goriva. Tudi za električna vozila, ki sicer uporabljajo električno energijo, se strošek evidentira na enak način. Lahko se električno energijo in gorivo združi v eni postavki ali pa knjiži vsako posebej. Običajno se za spremljanje teh stroškov znotraj podjetja vodi tudi različne interne evidence glede porabe goriva, zaposleni pa morajo ustrezne listine, ki bodo služile za knjigovodsko podlago, skrbno shranjevati in predložiti odgovorni osebi. Običajno za polnjenje rezervoarjev službenih vozil zaposleni uporabljajo službeno bančno kartico, v kolikor pa rezervoarje polnijo na lastne stroške, pa račune shranijo in jih predložijo kot dokazilo, nato pa jim podjetje ta strošek povrne. To se upošteva zgolj za stroške, nastale na službenih poteh za katere so izdani potni nalogi. Službeno vozilo mora biti tudi ustrezno zavarovano, zato da podjetje zaščiti sebe in svoja vozila v primeru nezgod in drugih tveganj. Obvezno za vsak avtomobil je obvezno zavarovanje oziroma zavarovanje od odgovornosti, ki krije materialno in telesno škodo tretjim osebam v primeru nesreče. Kasko zavarovanje je za službena vozila večjih

vrednosti ali večje pomembnosti za podjetja nujno, saj krije škodo na samem vozilu, povezano z nesrečami, vandalizmom ali krajo. Ni zakonsko obvezno, se pa v praksi pogosto dogaja, da če je službeno vozilo pridobljeno preko finančnega lizinga, da lizingodajalec to zahteva, vendar je tudi drugače za podjetja koristno, sploh če imajo novejši, obsežnejši, ali za delovanje podjetja pomemben vozni park. Za zaposlene, ki med službenimi potmi opravljajo tvegano delo vožnje vsakič, ko se vključijo v promet, je smiselno, da se jih zavaruje tudi za poškodbe v primeru nesreče, invalidnosti ali smrti. To je smiselno pri avtoprevoznikih in podjetjih v tveganih panogah. Vsa zgoraj navedena zavarovanja se evidentirajo k stroškom zavarovanja oziroma zavarovalnih premij v okviru stroškov storitev, lahko pa se podjetja odločijo, da na razčlenitvenem kontu evidentirajo vsako vrsto zavarovanja posebej. Stroški zavarovalnih premij povečujejo skupne operativne stroške podjetja in tako vplivajo na izkaz poslovnega izida, saj zmanjšujejo dobiček pred obdavčitvijo.

Pridobitev službenega vozila se lahko financira z različnimi opcijami. Če je podjetje likvidno in ima dovolj razpoložljivih sredstev, lahko službeno vozilo kupi z gotovino. Za takšno obliko pridobitve se odločijo podjetja konzervativnejše narave, ki se želijo izogniti dolgom in obresti ter drugih stroškov, povezanih s financiranjem ali pa podjetja, ki imajo na voljo dovolj sredstev in jim nakup z gotovino ne predstavlja nevarnosti za likvidnost. Pogosto prodajalci ob nakupu z gotovino ponudijo popust, kar zniža nabavno vrednost vozila in zmanjša amortizacijo. Če podjetje nima dolgov in pridobi novo sredstvo, se s tem znatno zviša premoženjsko stanje in s tem tudi bonitetna ocena. Računovodsko se bo ob takšnem nakupu zmanjšalo stanje sredstev na transakcijskem računu podjetja, takšen bo tudi vpliv na postavko v bilanci stanja. Če bi zaradi gotovinskega popusta bila nabavna vrednost in amortizacija manjša, bi v izkazu poslovnega izida to imelo vpliv na zmanjšanje stroškov amortizacije in povečanje čistega dobička. Neposreden odliv z računa za znesek kupnine pa bi vplival na denarni tok podjetja.

Precej bolj razširjen način pridobitve službenega vozila pa je finančni najem oziroma finančni lizing. Pri finančnem najemu najemnik sredstvo izkazuje med svojimi sredstvi in tekom najema ni pravni, vendar ekonomski lastnik sredstva. To pomeni, da je kljub temu podvržen vsem tveganjem in tudi koristim, ki jih ima ali pa bi jih lahko imel z lastninjenjem sredstva. Največkrat preide lastništvo iz najemodajalca na najemnika s plačilom zadnjega obroka najema. Klasični finančni najem zahteva, da podjetje na začetku plača polog, nato pa so zneski obrokov enakomerni. Če podjetje ocenjuje, da se bo na primer zaradi pridobitve službenega vozila izboljšalo prihodnje finančno stanje podjetja, se lahko posluži finančnega najema z višjim zadnjim obrokom (Summit Leasing, brez datuma). Mikro in majhne organizacije morajo biti pozorne, kdaj se nek najem lahko dejansko klasificira in uvrsti kot finančni najem. Namreč, pravna oblika dokumentov ni nujno vedno podlaga za knjigovodsko razvrstitev najema. Pravilna razvrstitev je z računovodskega vidika ključna, saj ob napačni uvrstitvi finančnega najema kot poslovnega podjetje dejansko ne izkazuje svoje zadolženosti v bilanci stanja. Takšno dejanje seveda posledično vpliva tudi na finančne kazalnike. Podjetja bi to zanko lahko izkoristila in prikrila svojo zadolženost v izogib slabšim rezultatom in v prid boljši sliki poslovanja investitorjem in nadaljnjim možnostim zadolževanja (Bajuk Mušič, 2018c).

Slovenski računovodski standardi natančno določajo pogoje, pod katerimi lahko podjetja lizing vozil klasificirajo in evidentirajo kot finančen najem (Odar in drugi, 2024, str. 41):

- po koncu najema se lastništvo prenese na najemnika (podjetje),
- najemnik lahko odkupi vozilo po pričakovano nižji ceni od poštene vrednosti na dan izrabe te možnosti, na začetku najema pa je gotovo, da bo to izrabil,
- trajanje najema je v večji meri enako kot doba gospodarne uporabe vozila,
- na začetku je sedanja vrednost najemnin skoraj enaka pošteni vrednosti najetega sredstva,
- najeta sredstva so tako posebne narave, da jih lahko uporablja samo najemnik, saj je sredstvo specifično prilagojeno podjetju, ali pa bi v primeru vrnitve sredstev najemodajalec imel znatne stroške
- če izgube oziroma dobički zaradi spreminjanja poštene preostale vrednosti pripadajo najemniku in stroški odpovedi najema bremenijo podjetje kot najemnika, ti pa so največkrat zelo visoki.

Mikro ali majhno podjetje, ki računovodi po Slovenskih računovodskih standardih najeto službeno vozilo računovodsko prikazuje in obravnava kot svoje lastno sredstvo, na drugi strani pa izkazuje obveznosti do najemodajalca, ki je sestavljena iz glavnice pogodbene vrednosti najema in pripadajočih obresti. Pri pripoznanju sredstva se ravnajo po SRS, po katerih v nabavno vrednost poleg nakupne cene vštevamo tudi vse stroške pridobitve sredstva, vključno s stroški sklenitve najemne pogodbe. Za vozilo v finančnem najemu podjetje določa amortizacijsko osnovo in obračunava amortizacijo enako kot za druga lastna osnovna sredstva. V povezavi z vozilom v finančnem najemu bo podjetje v svojih evidencah knjižilo tudi vse stroške, ki nastanejo v povezavi z njim tekom njegove uporabe. Na drugi strani pogodbeni znesek najema povzroča obveznost iz financiranja, ki se v bilanci stanja glede na čas trajanja najema razvrsti v dolgoročno ali kratkoročno obveznost. Amortizacijski načrt odplačila lizinga običajno najemodajalec že sam posreduje podjetju, včasih pa si ga podjetje izdela samo, s tem da upošteva v pogodbi dogovorjeno obrestno mero. Finančni lizing pri podjetju povzroča finančni odhodek za znesek obresti (Bajuk Mušič, 2018b). Ker podjetje vozila prikazuje v svojih evidencah kot lastna, morajo tudi presoјati o morebitnih dejavnikih, ki kažejo na to, da bi bilo vozilo oslabiljeno ter mora slabitev tudi evidentirati. Najpogostejši indikatorji, da morajo sredstvo oslabiliti je nenaden splošen padec cen na trgu vozil, oslabitev vozil, če so bila že kdaj prej oslabiljena, zastarelost, fizično poškodovanje ali znatno zmanjšanje ocenjene tržne vrednosti. Vozilo je treba oslabiliti, ko njegova knjigovodska vrednost presega nadomestljivo vrednost. Za znesek oslabitve se zmanjša knjigovodska vrednost vozila in posledično tudi skupna sredstva podjetja, povečajo pa se stroški oslabitve oziroma prevrednotovalni poslovni odhodki in zmanjša dobiček (Prusnik, 2019).

V slovenskih računovodskih standardih obstaja izjema, v kateri podjetju pri najemu ni potrebno vozilo nižje vrednosti pripoznati kot sredstvo, ampak lahko pripozna najemnine oziroma obroke plačila kot stroške najemnine. To običajno naredi na podlagi enakomerne časovne metode. To lahko stori zgolj za sredstva, ki imajo vrednost nižjo od 10.000 evrov (Odar in drugi, 2024, str. 42).

Leta 2019 so bili sprejeti novi Mednarodni standardi računovodskega poročanja, v povezavi s finančnimi najemi konkretno nov MSRP16 - Najemi. Največji vpliv korenitih sprememb je bil na podjetja kot najemnike, s strani najemodajalcev pa teh ni bilo veliko. Sprejet je bil zato, ker so podjetja preveč samosvoje razporejala najeme med finančne ali poslovne, s tem pa vplivale na svoje računovodske izkaze in prikaz finančnega stanja podjetja zunanjim deležnikom. Po novem MSRP standardu ni več delitve na poslovni in finančni najem, saj obstaja enoten model za računovodsko obravnavo najemov. Standard narekuje skrbno presojo vsebine najema v pogodbah, saj morajo podjetja vsebinsko soditi, ali je sredstvo natančno določeno in ali ima pravico do usmerjanja uporabe tega sredstva. Sredstvo mora biti v pogodbi natančno določeno, v primeru vozil tudi z VIN identifikacijsko številko vozila. Kot drug pogoj mora imeti podjetje pravico do vseh gospodarskih koristi, ki izhajajo iz uporabe sredstva v najemu ter imeti pravico do usmerjanja uporabe tega sredstva. To pomeni, da lahko podjetje z vozilom razpolaga neodvisno v smislu njegove uporabe časovno, krajevno, količinsko in glede namena uporabe, pri čemer ti vidiki v pogodbi niso izrecno določeni s strani najemodajalca. Med prilogami se pod prilogo 1 nahaja odločitveno drevo, ki podjetju vizualno olajšuje presojo, ali gre po MSRP standardu za najem. V povezavi s MSRP-15 standardom lahko podjetje, katerega najemna pogodba vsebuje več sestavnih delov (najemnih in ne najemnih), združi le te v eno. Če pa jih obravnava ločeno, jih mora ločiti bodisi po v pogodbi določenih samostojnih cenah ali po lastni presoji določenih cenah (Bajuk Mušič, 2018c).

Glavna razlika med SRS pri mikro in majhnih podjetjih oziroma pri izjemah in MSRP standardi računovodenja pri finančnem najemu je ta, da SRS razlikujejo med finančnim in poslovnim najemom, MSRP standardi pa so to ukinili. Podjetja, ki računovodijo zgolj po slovenskih standardih v svojih izkazih pripoznajo vozila v lizingu pod lastnimi sredstvi, v mednarodnih pa pripoznajo pravico do uporabe sredstva za vse najeme. Pri računovodskih izkazih se po SRS pripozna osnovno sredstvo in obveznost plačila, ki se zmanjšujeta z amortizacijo in plačilom lizing obrokov. V izkazu poslovnega izida se pripoznajo amortizacijska sredstva in obresti iz najema. Pri MSRP je posebnost ta, da razlikujejo zgolj med kratkoročnim in dolgoročnim najemom. Finančni najem službenih vozil je skoraj vedno dolgoročni najem, kjer podjetje pripozna pravico do uporabe sredstva, ki se prav tako amortizira in obveznost iz najema v bilanci, ki se razdeli na zmanjšanje obveznosti in na obresti.

Poleg plačila službenega vozila z gotovino in finančnim najemom pa lahko podjetja službeno vozilo pridobijo tudi z bančnim posojilom oziroma kreditom. Vsaka banka ponuja možnost podjetniškega kredita, običajno pa nudijo tudi financiranje po meri, ki je individualno za podjetje in oblikovanje odplačilnega načrta, v katerem podjetju glede na njegovo kreditno sposobnost, denarni tok in želen čas poplčila izdelajo projekcijo glavnice, obresti, anuitete in odplačnih obdobj. Pri sklepanju posojilne pogodbe za nakup službenega vozila morajo biti podjetja previdna predvsem pri določanju obrestne mere. Obresti so največji strošek podjetja pri posojilu, poleg predvidene glavnice, zato je potrebna preudarnost pri izbiri fiksne ali variabilne obrestne mere. Variabilna obrestna mera se namreč giblje glede na razmere na trgu in če so te neugodne, lahko podjetje plačuje znatno višje stroške obresti in obroka anuitete kot

predvideno. Če je imelo podjetje že izhodiščno visok mesečni obrok posojila glede na njegovo finančno sposobnost odplačila, lahko njegovo likvidnost nepredvidena obrestna mera ogrozi. Kot zavarovanje za posojilo lahko podjetje predloži samo prevozno sredstvo ali druge oblike kot so izvedeni finančni instrumenti, ki se računovodsko evidentirajo kot finančne naložbe ali obveznosti. Za nakup službenega vozila podjetja običajno zaprosijo za dolgoročni kredit, torej je odplačno obdobje daljše od enega leta. Ko podjetje vzame kredit, se v izkazu premoženja podjetja poveča postavka dolgoročne finančne obveznosti in denarnih sredstev ob nakazilu zneska posojila. Ko z mesečnimi anuitetami vrača kredit, se prej evidentirana obveznost znižuje za del glavnice, obenem pa nastajajo finančni odhodki za znesek obresti. Na izkaz poslovnega izida ima posojilo vpliv le prek povečanja stroškov obresti kot finančen odhodek, kar zmanjšuje neto dobiček podjetja. Pri izkazu denarnih tokov je del denarnega toka iz financiranja prejem posojila in odplačilo glavnice, denarni tok iz poslovanja pa spreminjajo plačila obresti.

Poleg tega, da morajo imeti podjetja, zlasti tista z velikim voznim parkom, zaposleno osebo, ki bo upravljala z voznim parkom in imela pregled nad stanjem vozil ter skrbela za njihovo tehnično izpravnost in registracijo, mora ob lastništvu službenih vozil voditi podjetje tudi ustrezne evidence in statistike s poslovnega vidika. Običajno za to skrbi oddelek računovodstva in financ ali drug oddelek, zadolžen za poročila voznega parka. Pripravljajo interna poročila na podlagi ustreznih razvidov o vseh stroških, povezanih s službenimi vozili. Običajno so to stroški goriva, zavarovanj, popravil, službenih poti, prevoženih kilometrov in drugo. S tem ne samo spremljajo stroške službenih vozil, ampak dajejo podlago in izhodišče tudi za njihovo optimizacijo. Prav tako pa v primeru pridobitve novega sredstva delajo ustrezne izračune in primerjave, katera opcija nakupa bi bila najugodnejša ter uvrščanje le tega v letni ali večletni proračun in načrt. Dodatno delo voznega parka predstavlja tudi samo naročanje vozil in s tem tudi pogajanja in dogovarjanja s prodajalci in kasnejša odtujitev oziroma prodaja odsluženih vozil.

Če imajo večja podjetja velik vozni park in če večji del tega predstavljajo električna službena vozila, je smiselno, da v obzir vzamejo tudi postavitev električnih polnilnic. To temelji na predpostavki, da bi se takšna investicija izplačala zgolj, če zaposleni nimajo možnosti koriščenja službenega vozila v zasebne namene in da se morajo po delovnem dnevu službena vozila vrniti na parkirišče podjetja. V takšnem primeru to za podjetje predstavlja investicijo in tudi novo osnovno sredstvo, tako pa se povečuje še amortizacija.

Osnovna sredstva iz knjigovodskih knjig in bilanc stanja odpravimo, ko sredstva odtujimo ali ocenjujemo, da podjetje od njih ne bo več deležno gospodarskih koristi (Odar in drugi, 2024, str. 28). Stroške prodaje oziroma odtujitve podjetje odšteje od ugotovljene poštene vrednosti vozila. To so morebitni pravni stroški in drugi stroški neposredno povezani s pripravo vozila na prodajo. Pri prodaji odsluženega osnovnega sredstva ga najprej podjetje izloči iz registra osnovnih sredstev z odpisom. V poslovnih knjigah morajo odstraniti nabavno vrednost vozila in akumulirano amortizacijo. Kupnina, ki jo prejmejo za prodajo vozila je prihodek od prodaje osnovnega sredstva. Če je znesek prodajne cene višji od dejanske knjigovodske vrednosti vozila, podjetje evidentira tudi dobiček pri prodaji osnovnih sredstev. V končni bilanci stanja

se postavka osnovnih sredstev zmanjša za odtujeno vozilo, povečajo se denarna sredstva, v izkazu poslovnega izida pa nastanejo prihodki od prodaje in dobiček pri prodaji.

Vsi zgoraj opisani stroški in računovodska dejanja podjetja imajo svoj vpliv tudi na kazalnike. Spodaj sva opisala nekaj najpomembnejših kazalnikov in kakšen je vpliv nakupa službenega vozila na vsakega od njih:

- Kazalnik donosnosti sredstev (ROA) = $\frac{\text{Neto dobiček}}{\text{Skupna sredstva}}$; pogost kazalnik dobičkonosnosti podjetja, konkretno kaže kako učinkovito podjetje uporablja svoja sredstva za ustvarjanje dobička. Pridobitev službenega vozila poveča skupna sredstva podjetja in posledično ima negativen vpliv tudi na kazalnik, v kolikor sam nakup vozila ne prinese dodatnih prihodkov (zaradi večje učinkovitosti ali razširjenega poslovanja). Višji kazalnik pomeni višjo donosnost sredstev, nižji kazalnik pa nižjo, oziroma manjša donosnost sredstev pomeni, da podjetje manj učinkovito uporablja svoja sredstva (kamor spadajo tudi službena vozila) za ustvarjanje dobička. Amortizacija vozila pa zmanjšuje števec kazalnika. Tudi prejeta posojilo ima vpliv na kazalnik, saj imajo poleg enakih učinkov na števec in imenoalec kot finančni leasing negativen vpliv na neto dobiček tudi obresti na posojilo. Podjetje ga lahko izboljša s tem, da novo vozilo izkorišča tako, da z njegovo uporabo zagotovi podjetju boljše poslovanje, višje prihodke in višji neto dobiček.
- Kazalnik amortizacije = $\frac{\text{Amortizacija}}{\text{Prihodki}} \times 100$; pove nam, kolikšen del prihodkov se porabi za amortizacijo osnovnih sredstev. Če je kazalnik visok oziroma višji po pridobitvi službenega vozila, to pomeni da je velik del prihodkov obremenjen z amortizacijskimi stroški le tega, kar je indikator, da to vpliva na dobičkonosnost podjetja.
- Kazalnik donosnosti kapitala (Return on Equity, v nadaljevanju ROE) = $\frac{\text{Neto dobiček}}{\text{Kapital}}$, poleg ROA drugi najbolj znan kazalnik, ki kaže dobičkonosnost podjetja, vendar ROE meri učinkovitost porabe lastniškega kapitala podjetja za ustvarjanje dobička, pove pa koliko dobička je ustvarjenega z enoto vloženega kapitala. Pri finančnem lizingu je njegova sprememba realizirana zgolj preko nižjega neto dobička zaradi amortizacije, pri posojilu pa botrujejo tudi obresti. Nižji ROE pomeni manjšo donosnost za delničarje, kar lahko ima negativen vpliv na percepcijo potencialnih investitorjev in novih delničarjev. Za izboljšanje kazalnika je ključno izboljšati izrabo kapitala ali pa povečati dobiček podjetja.
- Kazalnik obratnega kapitala = $\text{Obratna sredstva} - \text{Kratkoročne obveznosti}$; če je nabava vozila financirana s kratkoročnim posojilom, se kratkoročne obveznosti podjetja povečajo. Kljub temu, da se hkrati povečajo sredstva, se lahko obveznosti povečajo bolj, in to zmanjša obratni kapital, kar lahko ima vpliv na likvidnost podjetja. Če je vozilo nabavljeno z gotovino, se kazalnik zmanjša zaradi zmanjšanja denarnih sredstev, saj so likvidna sredstva bistveno zmanjšana.
- Kazalnik dolga do kapitala = $\frac{\text{Skupni dolg}}{\text{Lastniški kapital}}$; če je vozilo pridobljeno s financiranjem oziroma kreditom, se s tem poveča dolg podjetja. Tako je večje razmerje dolga do kapitala in višje finančno tveganje podjetja.

- EBITDA marža = $\frac{EBITDA}{\text{Čisti prihodki}}$; stroški, ki nastanejo z lastninjenjem službenega vozila zmanjšujejo EBITDA maržo, v primeru da prihodki ne naraščajo sorazmerno in če podjetje ne raste. To nakazuje manjšo operativno učinkovitost podjetja.
- Razmerje med dolgom in EBITDA = $\frac{\text{Skupni dolg}}{EBITDA}$; Kazalnik meri sposobnost podjetja za odplačevanje dolga glede na ustvarjen dobiček. Ob finančnem najemu ali prejetem posojilu se kazalnik poveča, saj se dolg iz naslova finančnega najema poveča, EBITDA pa ostane enaka. Povečanje kazalnika lahko pomeni večjo finančno tveganje, saj podjetje potrebuje večji del svojega dobička za odplačevanje dolgov. Lahko sporoča tudi nižjo sposobnost servisiranja dolga, s tem pa daje negativen znak investitorjem in svojim upnikom. Izboljšajo ga lahko z zmanjšanjem dolga prek hitrejšega odplačevanja ali pa povečanja prihodkov s strateškimi odločitvami oziroma zmanjšanjem stroškov drugje.
- Kazalnik pokritja obresti = $\frac{EBIT}{\text{Obrestni stroški}}$; meri sposobnost podjetja, da iz svojih obratovalnih prihodkov oziroma operativnega dobička plača obveznosti obresti svojega dolga, v tem primeru financiranje vozila s kreditom ali finančnim leasingom. Povečanje obrestnih stroškov povečuje imenovalce kazalnika, s tem pa se zmanjša celoten kazalnik. To je nevarno zlasti v primerih, ko ima podjetje sklenjeno pogodbo z variabilno obrestno mero, ki se lahko glede na trg znatno zviša. Če je kazalnik visok, potem podjetje ustvarja dovolj dobička iz poslovanja za pokritje obrestnih stroškov, kar je znak finančne stabilnosti in manjšega tveganja za posojilodajalce. Če je nizek, lahko njegovo vrednost podjetje izboljša s povečanjem prihodkov ali preko refinanciranja z nižjo obrestno mero oziroma s predčasnim poplačilom dolga.
- Razmerje med dolgom in kapitalom = $\frac{\text{Skupni dolg}}{\text{Kapital}}$; Meri, koliko dolga ima podjetje napram svojemu lastniškemu kapitalu. Je ključni pokazatelj zadolženosti podjetja in njegove finančne strukture. Ko podjetje kupi vozilo preko posojila ali finančnega najema, se poveča delež dolga v podjetju in poveča se kazalnik. Višja vrednost kazalnika pomeni, da je podjetje v večji meri odvisno od dolga za svoje delovanje in zato izkazuje višje finančno tveganje, nasprotno pa nižja vrednost pomeni, da podjetje svoje delovanje v večji meri financira z lastniškim kapitalom. V svoj prid lahko podjetje kazalnik izboljša s hitrejšim poplačilom dolga ali povečanjem lastnega kapitala preko izdaje novih delnic ali novih vložkov.

3.3 Računovodski pregled v primeru uporabe lastnega vozila v službene namene

Včasih se podjetju ne splača niti najem niti nakup službenega vozila, kljub temu pa morajo službene poti še vedno opravljati. V takšnih primerih lahko zaposleni svoje zasebno vozilo uporabijo za službene namene. Takšna uporaba se dokumentira s potnim nalogom, ki natančno utemeljuje namen poti, datume trajanja službene poti, kraje potovanja, morebitne dodatne stroške nastale tekom službene poti in prevoženo razdaljo poti v kilometrih. V službene namene se uporabljajo predvsem osebni avtomobili zaposlenih, saj je to precej pogostejše vozilo v zasebni lasti kot tovornjaki ali kombiji in podobno. Lastninska pravica je na strani zaposlenega

in podjetje nima nikakršnih stroškov v zvezi z vzdrževanjem vozila. Poleg izplačila kilometrine kot nadomestila za uporabo vozila se delavcu ob predložitvi ustreznih dokazil v obliki računov vrnejo dodatni stroški, ki so nastali na napotitvi na službeno pot, kot na primer parkirnine. To je z zakonom določeno tudi v 130. členu Zakona o delovnih razmerjih (ZDR-1), Ur. l. RS, št. 21/13, 78/13 – popr., 47/15 – ZZSDT, 33/16 – PZ-F, 52/16, 15/17 – odl. US, 22/19 – ZPosS, 81/19, 203/20 – ZIUPOPĐVE, 119/21 – ZČmIS-A, 202/21 – odl. US, 15/22, 54/22 – ZUPŠ-1, 114/23 in 136/23 – ZIUZDS.

Ob predložitvi izpolnjenega potnega naloga v računovodstvu pregledajo verodostojnost ustreznih dokazil. Nekatera podjetja imajo mesečno lahko tudi več kot sto potnih nalogov, zato si sistem vzpostavijo tako, da zaposleni sami izpolnjujejo podatke, računovodstvo pa naključno preveri točnost podatkov nekaj izbranih potnih nalogov. Druga podjetja, kjer je službenih poti manj, pa lahko preverijo vsak individualni potni nalog. Ponekod za določanje števila kilometrov s pomočjo aplikacije Google Maps vzamejo najhitrejšo pot, ponekod pa najkrajšo pot, torej z najmanjšim številom kilometrov. V javnem sektorju na primer zaradi smotrnosti rabe sredstev revizorji največkrat zahtevajo, da preverijo število kilometrov z in brez upoštevanja avtoceste in za število kilometrov službene poti določijo najnižji seštevek.

Število kilometrov je za računovodstvo pomemben podatek, saj se na podlagi višine teh izplačila delavcu kilometrino. Povračilo stroškov prevoza na službenem potovanju za zasebni sektor v skladu z Uredbo o davčni obravnavi povračil stroškov in drugih dohodkov iz delovnega razmerja trenutno znaša 0,43 evra za vsak prevožen kilometer (5. člen Uredbe o davčni obravnavi povračil stroškov in drugih dohodkov iz delovnega razmerja, Ur. l. RS, št. 140/06, 76/08, 63/17, 71/18, 104/21, 114/21, 87/22, 113/22 in 162/22). V javnem sektorju se uporablja izračun na podlagi najnižje poročane cene neosvinčenega motornega bencina - 95 oktanov, in sicer znaša kilometrina v javnem sektorju 30% te cene za vsak prevožen kilometer (9. člen Aneksa h Kolektivni pogodbi za negospodarske dejavnosti, Ur. l. RS, št. 88/21). V obeh primerih je višina nadomestila enaka tako za službene poti opravljene v Republiki Sloveniji in v tujini.

Računovodsko se strošek obračunane kilometrine za službeno pot evidentira kot strošek prevoza, običajno pa imajo podjetja to nadalje razčlenjeno še podrobneje na strošek povračila kilometrine v Sloveniji ali tujini. Na drugi strani se do dejanskega izplačila kilometrine evidentirajo kot obveznost do zaposlenega, ta pa se ob izplačilu zniža za izplačan znesek.

3.4 Pregled vpliva uporabe z vidika uporabnika

Uporaba službenega vozila nima vpliva samo na podjetje, ampak ima pomemben vpliv tudi na uporabnika službenega vozila. Velikokrat podjetja nudijo svojim zaposlenim možnost, da službeno vozilo uporabljajo tudi v zasebne namene. Ta možnost predstavlja alternativen način nagrajevanja zaposlenih, saj za čas dovoljenja uporabe vozila morda nimajo več potrebe po lastninjenju zasebnega vozila, s tem pa lahko prihranijo veliko denarja. Pravica do uporabe službenega vozila je zapisana v zaposlenčevi pogodbi o zaposlitvi oziroma v aneksu k pogodbi

o predaji vozila. Notri je podrobno napisano, kdo lahko vozi službeno vozilo, saj se v določenih primerih ta pravica lahko prenese tudi na družinske člane zaposlenega, in ali je zajeta tudi počitniška raba vozila in drugi vidiki. Nadomestilo za uporabo službenega vozila v zasebne namene zaposleni plačajo preko davkov.

Ker je možnost uporabe službenega vozila v zasebne namene nedenarna ugodnost, je takšna uporaba obdavčena. Temu se reče boniteta. V 39. členu Zakona o dohodnini je navedeno, da boniteta vključuje zlasti uporabo osebnega vozila v zasebne namene, v nadaljevanju pa ne izključuje uporabo tovornih ali drugih gospodarskih vozil v zasebne namene (39. člen ZDoh-2). Torej se boniteta plačuje za uporabo tako osebnih kot tudi drugih vrst vozil. V davčno osnovo zaposlenega se všteva 1,5% nabavne vrednosti službenega vozila mesečno. Z leti se tudi znižuje nabavna vrednost vozila, ki se upošteva pri izračunu davčne osnove. Od drugega do vključno četrtega leta se vsakoletno zniža za 15%, od petega do vključno osmega leta se znižuje za 10% letno, od osmega leta dalje pa je konstantna in znaša 10%. Uporaba službenega vozila v zasebne namene je omejena tudi s kilometri, in sicer na 500 kilometrov mesečno za nižjo stopnjo obračuna bonitete. V kolikor zaposlen prevozi manj kot toliko kilometrov mesečno v zasebne namene se nabavna vrednost vozila zmanjša za 50%. Druga posebnost pri določitvi višine bonitete, katera se zaposlenemu obračuna je v zvezi s tem, ali podjetje zagotovi zaposlenemu gorivo za zasebno rabo. V primeru, da mu, se davčna osnova poveča za 25% oziroma znaša 1,875% nabavne vrednosti vozila (43. člen ZDoh-2). Boniteta se upošteva kot del dohodka in se všteva v dohodninsko osnovo, katero povečuje, posledično pa ima zaposlen višjo obveznost plačila dohodnine kot v primeru, da ne uporablja vozila v zasebni namen.

Prevoz na in z delovnega mesta se šteje kot zasebna uporaba službenega vozila. V kolikor zaposlenemu gorivo za zasebno uporabo vozila krije podjetje, se ta pot in kilometri štejejo v zakonsko omejenih 500 kilometrov poti v zasebne namene, do katere ni obračunana višja stopnja bonitete. Če pa gorivo za zasebno rabo krije zaposlen sam, mu pripadajo povračila stroškov prevoza na delo in z dela. Nadomestilo oziroma povračilo kilometrine za prevoz na in z dela znaša 0,21 evra na kilometer.

Posebna ugodnost je uporaba električnega službenega vozila v zasebne namene. Z novo novelo Zakona o dohodnini se je ukinila boniteta za zasebno uporabo električnega vozila, kar pomeni, da uporaba tega ne povečuje osnove za dohodnino zaposlenega, torej znaša 0%. Za hibridna vozila veljajo enaka določila kot za vozila z notranjim izgorevanjem in niso predmet izjeme ničelne bonitete.

Za službene poti, opravljene z lastnim vozilom dobijo zaposleni povrnjeno kilometrino. Ta je neobdavčena do višine 0,43 evra na kilometer, višja izplačila pa so obdavčena in so vključena v dohodninsko osnovo.

4 DAVČNI VIDIK UPORABE SLUŽBENEGA VOZILA

4.1 Davčni pregled v primeru najema službenega vozila

Pri poslovnem najemu je davčni vidik manj obsežen in manj zapleten kot pri nakupu, saj ne vsebuje toliko transakcij in drugih dogodkov, ki so predmet obdavčitve. V najemnini, ki jo plača podjetje kot nadomestilo za uporabo najetega službenega vozila, je obračunan tudi davek na dodano vrednost poleg osnovnega zneska najema. Obračunan je po 22% stopnji. 33. člen Zakona na dodano vrednost navaja, da najemodajalec obračuna DDV na znesek najemnine, najemnik pa lahko ta DDV odbije kot vstopni DDV, če izpolnjuje določene pogoje. Ti pogoji so definirani v 63. členu zakona, kjer navaja, da si davčni zavezanec lahko odbije DDV ki ga je dolžan plačati v primeru, da te storitve, ki so predmet obdavčitve uporablja za namene svojih obdavčenih transakcijah, torej za opravljanje svoje dejavnosti in poslovne namene (63. člen ZDDV-1). To so na primer vsa dostavna vozila, v zdravstvu vsa reševalna vozila ali vozila za triažne obiske na domu, vozila za opravljanje taksi prevoza in drugo. Zakon tudi narekuje, da si mora podjetje v primeru, da vozilo uporablja deloma tudi za transakcije, ki niso obdavčljive oziroma za dejavnosti, ki niso del osnovne dejavnosti podjetja, odbiti zgolj sorazmerni del DDV. Torej mora podjetje voditi evidenco, katere dejavnosti opravlja s službenim vozilom in določiti, za katere si lahko in za katere si ne sme odbiti DDV. Konkretno se mora to razlikovati v primeru, če ima zaposleni dovoljenje za uporabo najetega službenega vozila tudi v zasebne namene. V primeru, da podjetje, ki najema službeno vozilo ni davčni zavezanec, pravice do odbitka DDV nima in je zanj znesek najemnine, ki vsebuje DDV, končni strošek katerega mora v celoti poravnati.

Davčno priznani stroški so z vidika vpliva na davčno osnovo za odmero davka od dohodka pravnih oseb (v nadaljevanju DDPO) pomembni, saj lahko z odbitkom le teh podjetja znižujejo davčno osnovo in posledično znižajo davčno obveznost podjetja ter povečajo neto dobiček. Zakon o davku od dohodkov pravnih oseb (ZDDPO-2), Ur. l. RS, št. 117/06, 56/08, 76/08, 5/09, 96/09, 110/09 – ZDavP-2B, 43/10, 59/11, 24/12, 30/12, 94/12, 81/13, 50/14, 23/15, 82/15, 68/16, 69/17, 79/18, 66/19, 172/21, 105/22 – ZZNSPP in 12/24, enostavno navaja, da so davčno priznani odhodki vsi, ki so potrebni za pridobitev obdavčenih prihodkov. Strošek najema službenega vozila je del tega, saj gre v odhodke, službeno vozilo pa je potrebno, saj je pridobljeno prav z namenom izboljšanja poslovanja podjetja in ustvarjanja prihodkov.

Pri poslovnem najemu po starih SRS standardih oziroma sedaj za mikro in majhna podjetja ter za kratkoročne najeme in najeme nižje vrednosti se amortizacija ne obračunava in ne predstavlja stroška. Po MSRP standardih pa se amortizacija obračunava, saj podjetje evidentira pravico do uporabe sredstva, ki se amortizira in tako nastajajo stroški amortizacije. Po ZDDPO-2 se amortizacija prizna kot davčno priznan strošek in se na podlagi 33. člena ZDDPO-2 prizna kot odhodek. V tem členu ni določenih posebnosti za sredstva, vzeta v finančni ali poslovni najem, zato se za ta sredstva uporabljajo najvišje letne amortizacijske stopnje, ki veljajo za ustrezno istovrstno skupino sredstev.

Za službena vozila v poslovnem najemu podjetje ne more uveljavljati olajšave za investicije ali olajšave za vlaganja v zelen prehod v primeru najema električnih vozil.

4.2 Davčni pregled v primeru nakupa službenega vozila

Ob nakupu službenega vozila ZDDV-1 navaja, da je predmet obdavčitve vsako blago, ki ga zavezanec za DDV dobavi za opravljanje svoje ekonomske dejavnosti, torej tudi vozila. Nadalje specificira zakon v 2.b točki tretjega člena kot prevozna sredstva vsa kopenska motorna vozila s prostornino motorja nad 48 kubičnih centimetrov prostornine motorja oziroma močjo motorja nad 7,2 kilovata, prav tako pa se opredeli kot novo vozilo vsa kopenska motorna vozila z manj kot 6.000 kilometrov prevožene razdalje ter če so dobavljena pred potekom roka šestih mesecev po datumu, ko so bila vozila prvič dana v uporabo. Prvič so dana v uporabo, če se prvič registrira za cestno uporabo v eni od držav članic, tudi po tem, ko je bilo vozilo uporabljeno kot salonski razstavni eksponat. Predmet obdavčitve je tudi pridobitev prevoznega sredstva, katerega zavezanec uporablja za opravljanje kmetijske in gozdarske dejavnosti.

Davčna osnova za obračun DDV vključuje vse dajatve, tako denarne kot v stvareh ali storitvah, vključno s subvencijami. V osnovo se vštevajo tudi druge dajatve, med njimi tudi davek na motorna vozila, ter postranski stroški, kot so stroški prevoza in zavarovanja vozila, ki so kupcu zaračunana s strani dobavitelja. Stopnja DDV za vozila znaša 22%, zanimiva izjema pa je v primeru mrliškega vozila, ki se kot službeno vozilo uporablja za storitev pokopa, kar ga po zakonu uvršča med blagovne izjeme za katere se lahko uporablja znižana stopnja DDV 9,5%. Oprostitev DDV plačila pa je v povezavi s službenimi vozili odvisna od tega, za katero dejavnost se ga uporablja. Dejavnosti, kot so bolnišnična in zdravstvena oskrba, so oproščene plačila DDV. Torej so reševalna vozila in vsa druga vozila, kot so osebni avtomobili za opravljanje triažnih pregledov na domu in druga, ki so kupljena s strani uradne in akreditirane zdravstvene ustanove in so v uporabi za opravljanje osnovne zdravstvene dejavnosti, oproščena plačila DDV. Enako je glede oskrbe domov za starejše, izobraževalnih in kulturnih institucij ter univerzalne poštne dejavnosti in dobave blaga oziroma vozil neposredno povezanih s temi dejavnostmi in za njihovo rabo. Oproščen plačila DDV je tudi davčni nezavezanec, ki nima pravice do odbitka DDV.

ZDDV-1 v 66. členu navaja, da davčni zavezanec oziroma podjetje ne mora in ne sme odbiti DDV od običajnih osebnih avtomobilov ter motornih koles in goriv in maziv ter nadomestnih delov povezanih s tem. Kot službena vozila so pogosto v uporabi tudi vozila tipa poltovornjak oziroma "pick up" vozila, ki so predelana iz osebnega avtomobila in imajo eno vrsto sedežev, zadaj pa ima ločen prostor za blago s pregrado, in kombiji oziroma zaprta enoprostorna kombinirana vozila brez bočnih zadnjih oken, ki se najpogosteje uporabljajo za dostavne potrebe. Ob prvem pomisleku bi lahko takšna vozila uvrstili k gospodarskim vozilom, ne osebnim, in mislili, da se pri njih davek lahko odbije, vendar temu ni tako. Vsi spadajo namreč v tarifno številko KN 8704, kjer se takšna vozila glede na ZDDV-1 vseeno uvrščajo med osebne avtomobile in podjetja za takšna službena vozila ne morejo odbijati DDV. Nasprotno velja v

primeru, če proizvajalec takšna vozila že prvotno homologira kot tovorna, saj za tovorna vozila veljajo drugačne določbe glede odbitka. Tovorna vozila namreč imajo pravico do odbitka DDV, vključno z gorivi in mazivi ter nadomestnih delov (Bohte, brez datuma). Primeri službenih vozil, za katere si organizacija lahko odbije DDV so:

- Lahka tovorna vozila: vozila s skupno dovoljeno maso do 3,5 tone. To so razna dostavna vozila, manjši tovornjaki in kombiji (npr. Ford Transit, Mercedes - Benz Sprinter, Renault Master).
- Srednje težka tovorna vozila: vozila s skupno dovoljeno maso med 3,5 in 7,5 tone. To so srednje veliki tovornjaki za lokalno dostavo ali posebne prevoze (Mercedes - Benz Atego, MAN, TGM, Iveco Eurocargo).
- Težka tovorna vozila: vozila s skupno dovoljeno maso nad 7,5 tone. To so veliki tovornjaki, kamioni s prikolicami (Scania R-serije, Volvo FH, Man TGX).
- Tovorne prikolice in polprikolice
- Specializirana tovorna vozila (komunalno vozilo, cisternski tovornjaki, vozila za prevoz živine, avtodvigala in drugi).

Kot izjeme, od katerih se sme odbiti DDV pa navaja osebne avtomobile in motorna kolesa ter goriva in maziva in nadomestne dele, ki se uporabljajo za prevoz potnikov in blaga, na primer taksiji, za dajanje vozil v najem ter nadaljnjo prodajo, in za dejavnost usposabljanja iz vožnje, torej vozil avtošol. Obstaja še ena izjema in sicer v povezavi z električnimi avtomobili. Če zavezanec nabavi osebni avtomobil ali motorno kolo, ki nima izpusta ogljikovega dioksida, torej električni avtomobil ali motorno kolo, in katerega vrednost vključno z vsemi dajatvami in DDV ne presega 80.000 evrov vrednosti, si lahko vseeno odbije DDV (66.b člen ZDDV-1).

Službeno vozilo se lahko kupi v tujini in ga uvozi v Slovenijo. Pri uvozu vozila iz tretje države pa za podjetje nastane obveznost plačila DDV z nastankom obdavčljivega dogodka, ko je blago uvoženo oziroma ko se končajo morebitni carinski postopki. Pri uvozu novih ali rabljenih službenih vozil mora podjetje torej obračunati in plačati DDV, in to je vedno predmet slovenskega DDV v primeru novega vozila, ne glede na to, ali ima podjetje status zavezanca ali ne. V primeru rabljenega vozila pa je uvoz predmet slovenskega DDV le takrat, ko je podjetje zavezanec. Če podjetje kupi rabljeno vozilo iz druge države članice, v kateri si je prodajalec, ki mora biti v tisti državi zavezanec za DDV, že obračunal davek na razliko med nabavno in prodajno ceno oziroma na maržo, slovenskemu podjetju ni potrebno dodatno obračunati DDV ob nakupu. Takšno posebno ureditev je Evropska Unija sprejela zaradi izogibanja dvojnemu obdavčevanju. Pridobitev novega ali rabljenega vozila iz EU območja morajo podjetja vedno prijaviti Finančnemu uradu Republike Slovenije, ta pa lahko od zavezanca v primeru pridobitve prevoznega sredstva iz druge države članice zahteva tudi zavarovanje izpolnitve DDV pred samim vpisom motornega vozila v evidenco davčnega organa. Davčno dajatev DDV iz naslova pridobitve prevoznega sredstva iz druge države članice oddajo zavezanec preko obrazca "DDV-PPS", dostopnem na spletni strani FURS. Ta obrazec mora podjetje po pridobitvi novega vozila oddati davčnemu organu v 15. dneh od dneva pridobitve vozila prek elektronske oddaje, nato pa se DDV izkaže v obračunu DDV. Pred tem

postopkom oddaje podjetje ne sme vozila registrirati, v vsakem primeru pa registracijski organ oddajo DDV-PPS obrazca preveri v sistemu eDavki. V primeru finančnega najema, ko je pravni lastnik do plačila zadnjega obroka anuitete še vedno tuje lizing podjetje iz druge države članice, je za slovensko podjetje, ki je uporabnik vozila obveznost obračuna DDV nastala takoj, ko mu je bilo vozilo dejansko izročeno v uporabo, saj je bila takrat opravljena dobava blaga (Finančna uprava Republike Slovenije, 2019). V primeru pridobitve vozila znotraj Evropske Unije za podjetje, ki ni davčni zavezanec zakon navaja, da lahko izkoristi svojo pravico do vračila plačanega DDV v zvezi z uvozom blaga v Slovenijo iz države članice EU, s tem da mora dokazati obračun DDV v namembni državi članici (11. člen ZDDV-1).

Včasih je za zelo specifične namene ali kriterije morda težko dobiti službeno vozilo, ki bi ustrezalo podjetju in mora za iskanje vozila morda poizvedovati tudi v državah izven Evropske Unije, pri takšnem postopku pa veljajo drugačne določbe glede obdavčitve in plačila dajatev. V primeru uvoza osebnih vozil iz tretje države mora uvoznik oziroma podjetje plačati carino, davek na dodano vrednost in davek na motorna vozila (v nadaljevanju DMV). Znesek uvozne dajatve oziroma carine je izračunan glede na carinsko vrednost, ki je sestavljena iz nabavne vrednosti vozila ter vseh drugih stroškov, nastalih v uvoznem postopku. Če podjetje vozilo uvozi iz države, s katero ima EU preferencialni trgovinski sporazum, je carinska stopnja odvisna od države porekla vozila (od 0% do 6,5%), sicer pa znaša 10% carinske vrednosti. Tako kot ob pridobitvi znotraj EU mora ob uvozu plačati tudi davek na motorna vozila. Plačati je potrebno tudi DDV, osnova za katerega je carinska vrednost blaga, povečana za znesek carine in davka na motorna vozila (Finančna uprava Republike Slovenija, brez datuma).

Ob pridobitvi novega kot tudi rabljenega vozila, ki ga podjetje prvič da v promet oziroma prvič registrira na ozemlju Republike Slovenije, mora plačati davek na motorna vozila. Tu gre predvsem za službena vozila, katera podjetje kupi v tujini in uvozi v Slovenijo ter jih tu prvič registrira ali pa nakup popolnoma novih, nikoli prej voznih avtomobilov iz slovenskih avtomobilskih salonov. V obveznost plačila davka na motorna vozila so vključena tudi vozila, ki se naknadno predelajo v tip vozil, ki so podvržena obdavčitvi z DMV. V primeru, da bi na primer podjetje že registriran osebni avtomobil predelalo v tovorno vozilo oziroma vozilo za posebne namene, bi bilo potrebno ponovno oceniti DMV glede na novo kategorizacijo vozila.

V nasprotju z davkom na dodano vrednost ali carinsko dajatvijo, ki se obračunata na skupno nabavno vrednost blaga, je izračun za davek na motorna vozila nekoliko kompleksnejši in vsebuje več spremenljivk, ki jih je pri vsakem posameznem službenem vozilu treba upoštevati. Osnova za obračun davka je odvisna od vrste motornega vozila. Merila za določitev osnove za davek so vrsta goriva, izpust CO₂ izražen v g/km, moč motorja izražena v kilovatih in emisijski razred EURO, ki je mera okoljevarstvene kategorije. Prav tako je pomembna uvrstitev vozila v tarifno oznako, saj so obračunu in plačilu DMV podvržena samo vozila, ki se uvrstijo v tarifno oznako KN 8703 in KN 8711. V 8703 tarifno oznako se uvrščajo osebna motorna vozila (razen tista, ki niso predmet obdavčitve DDV, motorna vozila ki ne presegajo 25km/h ter vozila ki nimajo izpustov CO₂ oziroma so izključno na električni pogon). Za takšna službena vozila je davek na motorno vozilo določen kot seštevek obveznosti glede na izpust CO₂, vrsto goriva in

emisijski standard EURO. Podjetja si lahko izračun DMV za takšna vozila naredijo s pomočjo spodnjih tabel 11 in 12, ki prikazujeta obveznost v evrih glede na posamezno spremenljivko, lahko pa na spletni strani FURS dobijo vnaprej pripravljeno predlogo s formulami za izračun.

Tabela 11: Davčna obveznost DMV v evrih glede na izpust CO₂ in vrsto goriva za osebna motorna vozila

Izpust CO ₂ (v g/km)	Pribitek za bencin (za vsak g/km izpusta CO ₂ nad spodnjo mejo)	Minimalna obveznost za bencin (v eurih)	Pribitek za dizel (za vsak g/km izpusta CO ₂ nad spodnjo mejo)	Minimalna obveznost za dizel (v eurih)
Nad 50 do 100	0,4	0	0,5	0
Nad 100 do 140	0,7	20	0,8	25
Nad 140 do 190	5	48	6	57
Nad 190 do 230	30	298	36	357
Nad 230	50	1.498	60	1.797

Vir: Finančna uprava Republike Slovenije (2022).

Tabela 12: Davčna obveznost DMV v evrih glede na emisijski razred EURO in vrsto goriva za osebna motorna vozila

Emisijski standard EURO	Obveznost za bencin (v eurih)	Obveznost za dizel (v eurih)
EURO 0, 1, 2, 3,	500	1000
EURO 4	400	800
EURO 5, 5a, 5b	150	225
EURO 6, 6a, 6b	75	112
EURO 6c	50	75
EURO 6d	30	45
Višji od EURO 6d	10	15

Vir: Finančna uprava Republike Slovenije (2022).

Tudi pri bivalnih službenih vozilih (ki je lahko na primer avtodom), štirikolesnih službenih vozil za kmetijske ali gozdarske potrebe, in pri motornih vozil iz tarifne oznake 8711, ki vključuje motorna kolesa, je obveznost DMV določen kot seštevek obveznost glede na moč motorja, emisijski standard EURO in vrste goriva. Glede na moč motorja znaša obveznost davka za bivalna vozila 40 evrov za vsak kilovat moči motorja. Za ostala motorna vozila znaša obveznost v evrih, kot je navedeno v tabeli 13. Za vsak razred moči motorja v kilovatih se glede na razred določi minimalno obveznost v evrih, poleg tega pa se dooči tudi pribitek za vsak kilovat nad spodnjo mejo v razredu v katerega vozilo pade. Minimalne obveznosti so 20, 60 ali 160 evrov, pribitki za vsak kilovat nad spodnjo mejo pa so 1, 2, 5 ali 7 evrov na kilovat. Tako DMV za nebivalno vozilo s 100 kilovati znaša 480 evrov.

Tabela 13: Davčna obveznost DMV v evrih na moč motorja za nebivalna vozila

Moč motorja (v kW)	Pribitek za vsak kW (nad spodnjo mejo)	Minimalna obveznost (v eurih)
Nad 0 do 20	1	0
Nad 20 do 40	2	20
Nad 40 do 60	5	60
Nad 60	7	160

Vir: Finančna uprava Republike Slovenije (2022).

Glede emisijskega standarda so obveznosti za bivalna vozila enaka kot osebna motorna vozila v tabeli 12, za nebivalna vozila pa so dajatve prikazane v tabeli 14.

Tabela 14 :Davčna obveznost DMV v evrih za emisijski standard EURO za nebivalna vozila

Emisijski standard EURO	Obveznost (v eurih)
EURO 0, 1, 2, 3	150
EURO 4	100
EURO 5, 5a, 5b	30
EURO 6, 6a, 6b	15
Višji od EURO 6b	5

Vir: Finančna uprava Republike Slovenije (2022).

Električna vozila oziroma vozila, ki za pogon ne uporabljajo izpusta, so za plačilo davka na motorna vozila odvisna zgolj od moči motorja. Za rabljena, prvič registrirana vozila, se izračunan davek plača v odstotku, ki je določen glede na starost motornega vozila. Starost vozila se določi glede na obdobje prve registracije v drugi državi članici oziroma tretji državi in nastanka obveznosti plačila DMV v Sloveniji. Tabela 15 prikazuje povezavo med obdobjem registracije vozila v drugi državi in odstotkom davka na motorna vozila.

Tabela 15: Povezava med obdobjem uporabe rabljenega vozila v tujini in odstotkov DMV

Obdobje uporabe oz. registracije motornega vozila v drugi državi članici ali tretji državi	Odstotek davka na motorna vozila
Do 1 leta	91 %
Nad 1 letom	83 %
Nad 2 letoma	76 %
Nad 3 leti	70 %
Nad 4 leti	64 %
Nad 5 leti	58 %
Nad 6 leti	53 %
Nad 7 leti	48 %
Nad 8 leti	43 %
Nad 9 leti	38 %
Nad 10 leti	33 %

Vir: Finančna uprava Republike Slovenije (2022, str. 14).

Pri tovornih vozilih ali drugih vozilih, ki so namenjena in prilagojena prevozu ljudi in blaga ter kot taka tudi homologirana, med njimi tudi osebna večnamenska vozila z več kot sedmimi sedeži, znaša davek za 30% manj. Takšno znižanje davčne obveznosti je mogoče le ob izpolnjevanju določenih pogojev, kot so razmerje med maso potnikov in tovora, fiksno zaprte okenske odprtine stranskih oken, ločen prostor tovornega in potniškega dela ter zvočni opozorilni signal za vzvratno vožnjo (Finančna uprava Republike Slovenije, 2022, str. 10-13).

Kot drugod so tudi pri davku na motorna vozila opredeljene določene izjeme, od katerih se DMV ne obračuna in ne nastane obveznost plačila. Tako so med vozila, za katera se DMV ne plačuje, uvrščena vozila s statusom starodobnika, tako kot pri DDV oprostitvah pa tudi službena vozila zdravstvenih ustanov oziroma reševalna vozila za prevoz ponesrečencev, specialna vozila namenjena prevozu pokojnikov ter gasilska službena vozila in vozila z oznako civilne zaščite Republike Slovenije. Prav tako bi podjetje, ki bi kupilo športno motorno vozilo, ki sicer ni primerno in prirejeno za vožnjo v cestnem prometu vendar ga uporabljajo za priredbo adrenalinskih športnih voženj na tekmovališčih, bilo upravičeno do neplačila DMV. Prav posebej je definirana tudi kategorija vozil, ki so namenjena prevozu invalidov. Davek na motorna vozila ni potrebno plačati invalidskim organizacijam, vendar pa morajo takšno vozilo kupiti za obdobje najmanj petih let. Če organizacija službeno vozilo proda pred potekom petih let, mora plačati davek v višini, katerega izračuna FURS. Tudi za konzularna in diplomatska službena vozila ni treba plačati DMV vendar zgolj ob pogoju, da so ta motorna vozila hkrati oproščena tudi plačila DDV, tako za slovenska kot tuja predstavništva in organe v okviru njihovega delovanja v Sloveniji. Za takšna službena vozila velja obdobje uporabe najmanj tri leta, dokler je vozilo še oproščeno plačila DMV. Tudi v primeru finančnega najema, pri katerem gre pravzaprav za odložen nakup oziroma obročno plačilo vozila, je mogoče uveljavljati oprostitvev plačila DMV, vendar ob predpostavki, da se finančni najem konča s prenosom lastništva (Finančna uprava Republike Slovenije, 2022, str. 5-9).

Davčna ugodnost, ki jo uživajo podjetja, ki se ukvarjajo z dejavnostjo komercialnega prevoza in za svoja službena vozila uporabljajo plinsko olje oziroma dizelsko gorivo, imajo možnost uveljavitve pravice do vračila dela plačane trošarine za gorivo. To pravico lahko uveljavljajo bodisi za lastna, kupljena ali za najeta službena vozila iz prejšnjega poglavja, ki ne presegajo mase 7,5 tone (lahka, srednje težka ali težka tovorna vozila in osebni avtomobili) in če je vozilo uporabljeno za prevoz blaga ali za prevoz potnikov (na primer avtobusi). Višina vračila se določa mesečno in ga FURS objavlja v ažurirani tabeli mesečnih zneskov vračila trošarin. Podjetja lahko del davčne obveznosti dobijo nazaj preko oddaje ustreznega obrazca, kateremu morajo predložiti račune o nakupu dizelskega goriva z vsemi zahtevanimi podatki in evidence o voznem parku ter porabljenega goriva za posamezno vozilo (Finančna uprava Republike Slovenije, 2018, str. 3-4).

Investicijska olajšava je davčna spodbuda, ki tudi s področja vozil spodbuja vlaganje v zeleno in trajnostno poslovanje podjetij. Investicijska olajšava je določena v višini 40% zneska investicije, podjetje jo lahko uveljavlja v naslednjih petih letih po nakupu vozila, omejena pa je

na skupni znesek olajšav, ki smejo kumulativno dosegati 63% davčne osnove. Olajšava za investicijo se pri motornih vozilih lahko uporabi za:

- osebne avtomobile in avtobuse na hibridni in električni pogon ter tovorna vozila, ki ustrezajo najmanj emisijskim zahtevam EURO VI,
- za motorna vozila, katerih namembnost ni prevoz oseb ali tovora in se štejejo za opremo,
- nakup delovnih strojev (viličarji, bagri, in druga mehanizacija v kmetijstvu ali gradbeništvu) in vozil (konkretno kategorizirano kot delovno vozilo) ter traktorjev.

Olajšava se torej ne more uveljavljati za službene avtomobile in druga vozila, ki jih v celoti poganja motor na notranje izgorevanje (Finančna uprava Republike Slovenije, 2024, str. 6-7). To olajšavo lahko podjetja uveljavljajo tudi v primeru finančnega lizinga. S takšnimi pogoji davčnih olajšav skuša država in Evropska Unija s svojimi direktivami in cilji za brezogljično Evropo spodbujati podjetja, da bi v svojo floto službenih vozil in opreme dajali okolju bolj prijazna prevozna sredstva in s tem pripomogli k trajnostni družbi in podjetništvu, hkrati pa tudi izboljšali lastno poslovanje z ugodnejšo davčno osnovo in manj obveznosti plačila davka od dohodka pravnih oseb.

Če podjetje uporablja za način amortiziranja drugo metodo, kot enakomerno časovno metodo amortiziranja, ki je edina davčno priznana, to lahko vpliva na davčno obveznost. Če je poslovna amortizacija višja od davčne, nastane odložena davčna obveznost, v nasprotnem primeru pa terjatev.

Zgoraj opisani davki in dajatve tega podpoglavja imajo za podjetja pomemben vpliv na njihove računovodske izkaze. Upravljanje davkov in davčnih olajšav je ključnega pomena za finančno stabilnost in uspešnost podjetja, vsak od davkov pa ima specifičen vpliv na izkaze. V nadaljevanju sva naredila pregled, kakšen vpliv imajo omenjeni davki na bilanco stanja oziroma izkaz finančnega položaja, izkaz poslovnega izida in na denarni tok ali izkaz denarnega toka. Takšen pregled lahko podjetjem nudi širšo sliko, kako lahko optimalno upravljanje davkov in olajšav prispeva k boljši finančni učinkovitosti podjetja.

V bilanci stanja se znesek obračunanega davka na motorna vozila, vrednotena po modelu nabavne vrednosti ob nakupu všteje v nabavno vrednost pridobljenega vozila in zvišuje vrednost osnovnih sredstev. Obračun davka na dodano vrednost in carinskih dajatev povečuje kratkoročno obveznost podjetja do države iz naslova DDV. To pa vpliva tudi na neto obratni kapital podjetja, ki je definiran kot razlika med kratkoročnimi sredstvi in obveznostmi podjetja. Če se povečajo kratkoročne obveznosti, se neto obratni kapital zmanjša, to pa prinese manj sredstev za financiranje poslovanja in potencialno manjšo likvidnost. Če so izpolnjeni vsi pogoji in je podjetje upravičeno do odbitka davka na dodano vrednost, to povečuje terjatve podjetja do države za DDV in izboljšuje kratkoročno likvidnost podjetja. To se kaže s tem, da imajo pravico do vračila DDV ali pa se zmanjša davčno breme, kar zniža znesek, ki ga podjetja dejansko plača v obračunskem obdobju, in tako poveča razpoložljiva denarna sredstva. Olajšava za investicijo sicer neposredno nima vpliva na noben konto ali postavko v bilanci

stanja, vendar zmanjšuje obdavčljivo osnovo in davčno obveznost iz naslova DDPO, če se ne izplača dobiček podjetja pa se ta lahko zaradi olajšav v višji vrednosti evidentira v kapitalu kot zadržani dobiček oziroma rezerva iz dobička.

Spremembe postavk izkaza poslovnega izida so pod vplivom davkov predvsem pri stroških in dobičku podjetja. Ker se DMV všteva v nabavno vrednost kupljenega službenega vozila, večja nabavna vrednost pomeni tudi višjo amortizacijsko osnovo in strošek amortizacije kot v primeru, če bi bilo vozilo pridobljeno brez obveznosti plačila DMV. Enako velja za carinske dajatve ob uvozu. To pa vpliva na bruto dobiček podjetja, saj se povečajo stroški prodanega blaga zaradi neposredne uporabe službenega vozila, to pa zmanjša bruto dobiček. Ta se zmanjša tudi zaradi amortizacijskih stroškov. Višji stroški amortizacije znižujejo dobiček pred obdavčitvijo, kar posledično znižuje davčno osnovo in davčno obveznost podjetja. Kljub temu pa višji stroški amortizacije zmanjšujejo bruto dobiček in s tem tudi neto dobiček podjetja, saj se zaradi prevelikega stroška lahko preveč zmanjša dobiček pred obdavčitvijo na raven, kjer davki niso dovolj visoki, da bi to povrnili. Olajšava za investiranje je davčna ugodnost, kar pomeni, da zmanjšuje davčno osnovo. Podjetja lahko to olajšavo uveljavljajo kadarkoli v roku petih let, odvisno od tega, kdaj ocenijo, da bi jim to najbolj ugodno vplivalo na izkaz. Manjša davčna osnova zaradi investicijske olajšave pomeni, da bo obveznost plačila davka od dohodka pravnih oseb manjši, na koncu pa bo v izkazu poslovnega izida izkazan višji čisti dobiček podjetja. Če želijo izplačati dobiček delničarjem ali lastnikom, je za podjetje ugodneje uveljavljati olajšavo v tem letu, saj bo za izplačilo na voljo večji znesek. Prav tako je smiselna uveljavitev takrat, ko pričakujejo višji dobiček in bi bila davčna obveznost večja ali pa ko načrtujejo večje investicijske projekte v prihodnosti. Podjetja morajo skrbno preračunavati in tehtati, kdaj bi se jim uveljavitev olajšave najbolj splačala. DDV in morebiten odbitek DDV nima neposrednega vpliva na izkaz poslovnega izida.

Ko je treba davčno obveznost dejansko poravnati, se to odraža v izkazu denarnega toka, ki je sestavljen iz prilivov in odlivov. Nižja davčna obveznost zaradi olajšave za investiranje pomeni, da podjetje obdrži več denarnih sredstev. Odlivi iz poslovanja pa so standardno plačilo DDV, DMV in carinske dajatve ob nastanku obveznosti plačila. Če dobi podjetje DDV povrnjen zaradi odbitka, je to priliv v denarni tok. Hkrati se povečajo tudi odlivi v denarnem toku iz investiranja zaradi plačila za vozila. Če pa podjetje službeno vozilo pridobi preko finančnega lizinga, ima to vpliv tudi na denarni tok iz financiranja v obliki odlivov.

4.3 Davčni pregled v primeru uporabe lastnega vozila v službene namene

Davčni vidik je pri taki uporabi vozil za službene namene oziroma opravljanje dejavnosti podjetja še najenostavnejši. Edini davčni vidik, na katerega mora podjetje biti pozorno je, da natančno preveri, kateri stroški so davčno priznani za pravne osebe. Zakon o davku od dohodkov pravnih oseb v 29. členu določa, da so davčno priznani odhodki vsi odhodki, potrebni za generiranje po tem zakonu obdavčenih prihodkov. Stroški kilometrine so torej po

deduktivnem sklepanju davčno priznani stroški. Podjetje mora biti zgolj pozorno, da je davčno priznan strošek kilometrine omejen na 0,43 evra na kilometer.

5 ANALIZA PRAKTIČNIH PRIMEROV UPORABE SLUŽBENIH VOZIL

Dobro izvedena stroškovna analiza je le prvi korak do pravilne poslovne odločitve. V sklopu tega magistrskega dela je to odločitev, na kateri način je najbolj smotrno pridobiti službeno vozilo. Naj bo to z nakupom, poslovnim najemom ali z uporabo zasebnih vozil zaposlenih v poslovne namene. Z analizo bova ugotovila, kakšna oblika financiranja oziroma lastninjenja službenega vozila je optimalna z vidika stroškov podjetja, kot tudi z vidika uporabnika. Poleg tega bova določila letno število kilometrov, ki jih mora službeno vozilo prevoziti, da je smotrno razmišljati o najemu službenega vozila namesto nakupa ali obratno, morebiti celo odločitev za izplačilo kilometrine za službene poti zaposlenim kot nadomestilo za uporabo njihovega zasebnega vozila. V intervjuju pa sva se pogovorila z vodjo računovodstva velikega slovenskega podjetja, ki ima več kot 90 službenih vozil, ter jo podrobneje izprašala o voznem parku in odločitvah glede le tega.

5.1 Opredelitev osnovnih spremenljivk in predpostavk za analizo in izračun posameznih primerov uporabe

Praktične stroškovne analize službenih vozil sva se lotila na primeru izmišljenega podjetja X, ki posluje v Sloveniji ter se po naročilu svoje lastnice, velike mednarodne proizvajalke živil, ukvarja z uvozom in prodajo ter dobavo živil trgovinam oziroma veletrgovcem. Glavna dejavnost podjetja je polnjenje polic v trgovinah, kontrola nad založenostjo polic v trgovinah, ter komuniciranje s trgovinami glede zalog, prodaje in prodajnih aktivnosti. Naziv in delovno mesto zaposlenega, ki bi službeno vozilo potreboval za opravljanje dejavnosti je trgovski potnik. Ta večino delovnega dneva preživi v vozilu, se po svojem določenem območju Slovenije vozi od trgovine do trgovine, na police dodaja produkte, ali pa nadzira, ali so police ustrezno založene s strani trgovca. Poleg tega pa promovira izdelke, se dogovarja in sestankuje tako s ključnimi osebami v matičnem podjetju kot tudi s predstavniki trgovin. Trgovski potniki delujejo na območjih različnih velikosti, ki se razlikujejo tudi po številu trgovin. Nekateri pokrivajo območja z 20 trgovinami, ki so med seboj oddaljene le nekaj kilometrov, medtem ko drugi pokrivajo lokacije na periferiji, kjer so trgovine bolj razpršene in med seboj oddaljene tudi po več deset kilometrov. Zaradi tega imajo različni zaposleni zelo različno število prevoženih kilometrov na službenih poteh. Na prevožene kilometre vplivajo tudi zasebne poti zaposlenih, med katere se šteje tudi prevoz na in z dela, saj se je direktor odločil, da bo zaposlenim omogočil uporabo službenih vozil tudi v zasebne namene.

Zdaj je direktor podjetja pred izzivom, saj lastnik od njega zahteva znižanje stroškov, zato se bo med celostnim pregledom stroška podjetja lotil tudi stroškovne analize službenih vozil. Predvsem ga zanima, kako zaposlenim najceneje zagotoviti vozila, s katerimi bi lahko

nemoteno in čim lažje opravljali delo. Tako direktor tehta med stroški poslovnega najema vozila, nakupa vozila, bodisi s kreditom, gotovino ali finančnim lizingom, ali pa sprememba taktike in izplačilo zaposlenim kilometrine za uporabo njihovega zasebnega vozila v službene namene. Ker zaposleni v letu prevozijo zelo različno število kilometrov ga zanima tudi, kje so točke preloma, torej pri kolikšni prevoženi kilometrini je bolj smotrna druga oblika financiranja službenega vozila. Direktor podjetja je poudaril, da je potrebno za analizo prvenstveno pravilno izbrati samo vozilo, ki bo primerno za opravljanje dela in dejavnosti v podjetju, poleg tega pa ustreza minimizaciji stroškov.

Za analizo je zadolžil naju. Prvi korak najine zadolžitve je bil izbira pravega vozila, ki bo zadovoljil službene potrebe, poleg vsega pa bo kar se le da cenovno dostopen. Najpomembnejše je izbrati vozilo, ki bo zaposlenemu koristno za službene namene. S tem nastaneta dva osnovna pogoja, prvi je pet sedežev v vozilu, da se ob potrebi lahko z njim pelje čim več ljudi, drug pogoj pa je velik prtljažni prostor, saj je za trgovske potnike pomembno, da lahko s seboj vozijo čim več materiala in obiski skladišča in podjetij niso tako pogosti oziroma so čimbolj učinkoviti. Kar v praksi pomeni, da ne iščemo majhnega vozila ranga Polo, niti ne tovornega Caddy N1.

Pred določitvijo modela sva se morala odločiti, s kakšnim pogonskim gorivom bo gnan služben avto in kakšen menjalnik bo skrbel za prenos moči. Glede menjalnika sva se odločila, da bo avtomatski, saj trgovski potniki veliko časa preživijo v avtu in posledično na cesti, z avtomatskim menjalnikom bi jim tako olajšali vožnjo, predvsem v primeru ko je na cestah gneča. Glede na sledeč pogoj bova med potencialnimi vozili izbirala samo avtomobile z opremo in motorjem, ki vsebuje avtomatski menjalnik.

Odločitev glede pogonskega goriva je bila kompleksnejša in je zahtevala analizo, v kateri sva izbrala dva enaka avtomobila z enako močjo, razlikovala pa sta se v pogonskem gorivu. Tako sva si za primerjavo, na kateri bodo temeljili začetni izračuni za izbiro vrste goriva izbrala Škodo Octavio Combi z nivojem opreme Selection, saj ta različica ponuja tako dizelskim kot bencinski motor z enako močjo in avtomatskim menjalnikom. Razlika med njima je v pogonskem gorivu in prostornini motorja. Prva različica Octavie je opremljena z 1.5 litrskim bencinskim motorjem, ki proizvede 150 konjskih moči oziroma 110 kw. Druga različica pa je opremljena z 2.0 litrskim dizelskim motorjem, ki proizvede enako moč kot bencinsko gnana izvedenka. Obe različici sta opremljeni z avtomatskim menjalnikom in imata pogon na prednja kolesa. Naredila sva primerjavo letnih in mesečnih stroškov za izbrana avtomobila za prvo leto lastništva v primeru, da avto letno prevozi 15.000, 30.000 in 50.000 kilometrov. V analizi sva upoštevala nakupno vrednost modela, veljavno na dan 31.7.2024 z enakim nivojem opreme, vrednost le tega modela po petih letih in stanjem kilometrov na števci po kilometrih upoštevanih v analizi, ceno zavarovanja, cestnine, strošek prve registracije, strošek postopka in ceno pregleda vozila z menjavo olja na 15.000 kilometrov. Poleg vsega pa sva izračunala tudi strošek goriva. Da sva določila porabo goriva vozila sva vzela povprečno kombinirano porabo v litrih na 100 kilometrov, določeno po standardu globalno usklajenega preskusnega postopka za lahka vozila (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure - v nadaljevanji

WLTP). Kombinirana poraba je objavljena v brošuri tehničnih podatkov Škode Octavie Combi. Za ceno goriva sva upoštevala regulirano ceno pogonskih goriv izven avtocest, veljavno na dan 31.7.2024. Osnovni podatki o dizelsko in bencinsko gnani Škodi Octavii, ki so relevantni za kasnejše izračune so predstavljeni v tabeli 16.

Tabela 16: Podatki o primerjanih vozilih Škoda Octavia Combi glede na vrsto goriva

Vozilo	Prostornina in moč motorja	Menjalnik	Gorivo	Vstopna cena*	Zavarovanje	Cestnina	Servisni pregled	Poraba WLTP (l/100km)	Cena goriva**
Octavia Combi Selection	1498cc/110kw	DSG	Bencin	28.997,00 €	1.445,74 €	141,08 €	270,00 €	5,20	1,514
Octavia Combi Selection	1986cc/110kw	DSG	Dizel	30.411,00 €	1.486,93 €	198,08 €	310,00 €	4,70	1,528

*podatki pridobljeni na Škoda Slovenija na dan 31.7.2024

**cena goriva izven avtocest na dan 31.7.2024

Vir: lastno delo na podlagi Škoda Slovenija (brez datuma b), AMZS (brez datuma) in Generali Slovenija (brez datuma).

Prva analiza je bila analiza stroškov lastninjena enakega vozila z različnimi pogonskimi gorivi v primeru, da avto prevozi 15.000 kilometrov letno. Največji strošek je sama nakupna cena vozila. To sva na dan 31.7.2024 pridobila na spletni strani Škoda Slovenija. Vstopna cena Škode Octavie Combi Selection 2,0 z dizelskim (Turbocharged Direct Injection - v nadaljevanju TDI) in avtomatskim menjalnikom (Direct-Schalt-Getriebe - v nadaljevanju DSG) je 30.411 evrov, enaka Octavia Combi z enakim nivojem opreme in 1,5 litrskim bencinskim (Turbocharged Stratified Injection - v nadaljevanju TSI) motorjem pa stane 28.997 evrov (Porsche Inter Auto, 2024). Da bi izračunala letni strošek depreciacije izbranih Octavij sva odprla spletno stran prodajnega mesta avtomobilov in preverila cene pet let starih Octavij s 75.000 prevoženih kilometrov. Ugotovila sva, da je povprečna vrednost rabljene Octavie z bencinskim motorjem z izbranimi parametri nekje 15.500 evrov, dizelsko gnane pa 17.000 evrov. Kar pomeni, da letni strošek izgube vrednosti bencinsko gnane Octavie znaša 2.699,40 evrov, dizelsko gnane pa 2.682,2 evrov. Ker imata vozili različno prostornino motorja in različno ceno, in ker je novo vozilo smotrno zavarovati, sva v izračunu upoštevala tudi strošek zavarovanja. Za izračun sva upoštevala letno obvezno in kasko zavarovanje, zavarovanje voznika, asistenco na cesti, pravno zaščito ter zeleno karto. Izračun zavarovanja sva naredila z upoštevanjem 900 evrov odbitne franšize oziroma soudeležbe ter izbrala premijski razred 0. Cena zgoraj omenjenega zavarovanja na letni ravni na dan 31.7. 2024 pri zavarovalnici Generali za bencinsko Octavio znaša 1.445,74 evrov, za dizelsko pa je zaradi višje nabavne cene in večje prostornine motorja nekoliko dražje in znaša 1.486,93 evrov. Poleg zavarovanja je obvezno tudi plačilo prijave vozila, letne dajatve in samega postopka. Ceno sva pridobila na spletnem računalu Avto - Moto Zveze Slovenije (v nadaljevanju AMZS) za izračun stroškov registracije, le ta pa je na dan 31.7. 2024 za bencinsko izvedbo Octavie znašala 141,08 evrov, za dizelsko izvedenko pa 198,08 evrov. Strošek goriva sva izračunala glede na povprečno kombinirano porabo navedeno v tehničnih podatkih avtomobila in objavljeno regulirano ceno pogonskih derivatov izven avtocest na dan 31.7.2024. S proizvajalčevo navedeno porabo in aktualno ceno goriva izven avtocest sva izračunala, da je letni strošek bencina 1.180,92 evrov, strošek dizla pa 1.077,24 evrov. Upoštevati moramo tudi strošek servisa oziroma servisnega pregleda vsakih 30.000 kilometrov oziroma na vsake dve leti. Ta po podatkih pooblaščenega Škoda serviserja za

bencinsko gnano Octavio stane 285 evrov, za dizelsko gnano Octavio pa 310 evrov. Vendar, ker bo avtomobil v tem primeru prvo leto prevozil samo 15.000 kilometrov, obisk servisa ne bo potreben. Vsi stroški lastninjenja v prvem letu za Škodo Octavio Combi Selection z bencinskim in dizelskim motorjem v primeru, da službeno vozilo prevozi 15.000 kilometrov letno, so zbrani v tabeli 17.

Tabela 17: Stroški lastninjenja v prvem letu za Škodo Octavio Combi Selection z bencinskim in dizelskim motorjem v primeru, da službeno vozilo prevozi 15.000 kilometrov letno

Razlika letnih stroškov nakupa in vzdrževanja avtomobila s TSI in TDI motorjem če prevozimo 15.000km letno		
Strošek	Octavia Combi Selection 1.5 TSI DSG mHEV	Octavia Combi Selection 2.0 TDI DSG
Nakupna vrednost	28.997,00 €	30.411,00 €
Števec km po 5 letih, ob prodaji	75.000 km	75.000 km
Prodajna vrednost	14.000,00 €	16.000,00 €
Izguba vrednosti	14.997,00 €	14.411,00 €
Izguba vrednosti letno	2.999,40 €	2.882,20 €
Cena zavarovanja	1.445,74 €	1.486,93 €
Prijava vozila, cestnina, postopek	141,08 €	198,08 €
Servisni pregled z menjavo olja	0,00 €	0,00 €
Stroški goriva	1.180,92 €	1.077,24 €
Strošek prvo leto	5.767,14 €	5.644,45 €
Strošek prvo leto mesečno	480,60 €	470,37 €

Vir: lastno delo na podlagi Škoda Slovenija (brez datuma a), AMZS (brez datuma) in Generali Slovenija (brez datuma).

Enak izračun sva naredila tudi v primeru, če trgovski potnik z vozilom letno naredi 30.000 kilometrov ali pa 50.000 kilometrov. Ker ima po petih letih avtomobil veliko prevoženih kilometrov, je takšno vozilo težje prodati, saj se z večanjem kilometrov manjša vrednost vozila. S številom prevoženih kilometrov se povečajo tudi potrebe po servisih, saj pri 30.000 prevoženih kilometrih letno avto že prvo leto potrebuje servis. Enako je z vozilom s predpostavko, da letno prevozi 50.000 kilometrov, saj tudi takšno vozilo že prvo leto potrebuje servisni pregled vozila z menjavo motornega olja.

Tabela 18: Stroški lastninjenja v prvem letu za Škodo Octavio Combi Selection z bencinskim in dizelskim motorjem v primeru, da službeno vozilo prevozi 30.000 kilometrov letno

Razlika letnih stroškov nakupa in vzdrževanja avtomobila s TSI in TDI motorjem če prevozimo 30.000km letno		
Strošek	Octavia Combi Selection 1.5 TSI DSG mHEV	Octavia Combi Selection 2.0 TDI DSG
Nakupna vrednost	28.997,00 €	30.411,00 €
Števec km po 5 letih, ob prodaji	150.000 km	150.000 km
Prodajna vrednost	12.000,00 €	14.000,00 €
Izguba vrednosti	16.997,00 €	16.411,00 €
Izguba vrednosti letno	3.399,40 €	3.282,20 €
Cena zavarovanja	1.445,74 €	1.486,93 €
Prijava vozila, cestnina, postopek	141,08 €	198,08 €
Servisni pregled z menjavo olja	550,00 €	620,00 €
Stroški goriva	2.361,84 €	2.154,48 €
Strošek prvo leto	7.898,06 €	7.741,69 €
Strošek prvo leto mesečno	658,17 €	645,14 €

Vir: lastno delo na podlagi Škoda Slovenija (brez datuma a), AMZS (brez datuma) in Generali Slovenija (brez datuma).

Poleg števila servisov se z večjim številom prevoženih kilometrov seveda drastično poveča tudi letni strošek goriva. Ob najinih izračunih se vedno bolj vidi vpliv splošno znane nižje porabe dizelsko gnane Octavie. Pri 30.000 prevoženih kilometrih stroški goriva pri bencinski Octavii znašajo 2.361 evrov, pri dizelski pa 2.154,48 evrov. Vsi stroški lastninjenja prvega leta v primeru, da vozilo prevozi 30.000 kilometrov letno so zbrani v tabeli 18. Razlika pri 50.000 kilometrih je še očitnejša, saj strošek goriva bencinsko gnane Octavie znaša 3.936,40 evrov, letni strošek dizelsko gnane pa znaša 345,60 evrov manj in sicer 3.590,80 evrov. V tabeli 19 so prikazani stroški lastninjenja v prvem letu za Škodo Octavio Combi Selection z bencinskim in dizelskim motorjem za 50.000 kilometrov letno.

Tabela 19: Stroški lastninjenja v prvem letu za Škodo Octavio Combi Selection z bencinskim in dizelskim motorjem v primeru, da službeno vozilo prevozi 50.000 kilometrov letno

Razlika letnih stroškov nakupa in vzdrževanja avtomobila s TSI in TDI motorjem če prevozimo 50.000km letno		
Strošek	Octavia Combi Selection 1.5 TSI DSG mHEV	Octavia Combi Selection 2.0 TDI DSG
Nakupna vrednost	28.997,00 €	30.411,00 €
Števec km po 5 letih, ob prodaji	250.000 km	250.000 km
Prodajna vrednost	9.000,00 €	11.000,00 €
Izguba vrednosti	19.997,00 €	19.411,00 €
Izguba vrednosti letno	3.999,40 €	3.882,20 €
Cena zavarovanja	1.445,74 €	1.486,93 €
Prijava vozila, cestnina, postopek	141,08 €	198,08 €
Servisni pregled z menjavo olja	550,00 €	620,00 €
Stroški goriva	3.936,40 €	3.590,80 €
Strošek prvo leto	10.072,62 €	9.778,01 €
Strošek prvo leto mesečno	839,39 €	814,83 €

Vir: lastno delo na podlagi Škoda Slovenija (brez datuma a), AMZS (brez datuma) in Generali Slovenija (brez datuma).

Za lažji pregled in odločitev, katero vrsto motorja v službene vozilu izbrati sva se odločila, da v tabeli 20 prikaževa razliko letnih stroškov ob različnih prevoženih kilometrih glede na pogonsko gorivo.

Tabela 20: Letni in mesečni stroški lastninjenja dizelske in bencinske Škode Octavie Combi

	Strošek za 15.000km letno		Strošek za 30.000km letno		Strošek za 50.000km letno	
	Mesečno	Letno	Mesečno	Letno	Mesečno	Letno
Octavia Combi Selection 1.5 TSI DSG mHEV	480,60 €	5.767,14 €	658,17 €	7.898,06 €	839,39 €	10.072,62 €
Octavia Combi Selection 2.0 TDI DSG	470,37 €	5.644,45 €	645,14 €	7.741,69 €	814,83 €	9.778,01 €
Razlika v prid TDI	10,22 €	122,69 €	13,03 €	156,37 €	24,55 €	294,61 €

Vir: lastno delo.

Kot prikazuje tabela 20, razlika v stroških lastninjenja ne glede na število letno prevoženih kilometrov kaže v prid dizelsko gnani Octavii. Ob predpostavki, da službena Octavia prevozi 15.000 kilometrov letno, je dizelsko gnana verzija na letni ravni za 122,69 evrov cenejša kot bencinsko gnana. Če predpostavimo, da službena vozila letno prevozijo veliko število kilometrov, se z večanjem teh povečuje tudi razlika v stroškovni učinkovitosti dizelsko gnane

Octavie glede na bencinsko izvedenko. Tako ta razlika med stroškom bencinsko in dizelsko gnane pri 30.000 letno prevoženih kilometrih znaša že 156,37 evrov, pri 50.000 kilometrih letno pa kar 294,61 evrov. Ob velikem voznem parku službenih vozil se sicer sprva majhne razlike lahko hitro nakopičijo in izboljšajo stroškovno učinkovitost voznega parka ter posledično tudi podjetja. Nadalje vozila z dizelskim gorivom veljajo kot bolj vzdržljive, imajo več navora ter se ob koncu uporabe lažje prodajo, poleg tega pa so stroškovno učinkovitejše, zato podjetju vseeno svetujeva, da se odloči za dizelsko različico Octavij.

Naslednji korak je izbira znamke. Iskala sva sorazmerno ugoden in varčen model z dizelskim motorjem ter avtomatskim menjalnikom. Odločila sva se za karavansko obliko avtomobila, saj so navadno to najprostornejši avti, poleg tega pa imajo napram terenskim in drugim podobnim vozilom nižjo porabo. Za primer lahko vzamemo Škoda Kodiaq z 2.0 dizelskim motorjem z avtomatskim menjalnikom, ki ima moč motorja enako kot v dizelsko gnani Octavii. Povprečna kombinirana poraba Kodiaqa je zaradi višine in teže 5,7 litrov/100 km, kar je v primerjavi z Octavio 1liter/100 km več. V praksi ob upoštevanju cene goriva 1,528 evra na liter to predstavlja na prevoženih 50.000 kilometrov za kar 764 evrov višji strošek, kar pa ni zanemarljivo.

Tabela 21: Prikaz avtomobilov, ki so kandidati za potencialno službeno vozilo

Vozilo	Osnovna cena	Motor	Menjalnik	Dolžina	Prtljažnik	Željen nivo opreme	Končna cena vozila	Komb.poraba goriva
Audi A5 Avant	45.406 €	-	Samodejni	4829 mm	505 l	-	-	-
BMW serije 3 Touring	45.400 €	-	Samodejni	4709 mm	500 l	-	-	-
Ford Focus Karavan	27.210 €	1.5 dizel 115 KM	Samodejni	4672 mm	608 l	Titanium	32.100,67 €	5 l/100km
Hyundai i30 Wagon	23.853 €	bencinski	Samodejni	4585 mm	602 l	-	-	-
Kia Ceed Sportswagon	25.599 €	bencinski	Samodejni	4600 mm	625 l	-	-	-
Mercedes-Benz razreda C karavan	49.990 €	-	Samodejni	4751mm	490 l	-	-	-
Opel Astra Sports Tourer	26.983 €	-	Samodejni	4642 mm	597 l	-	-	-
Peugeot 308 SW	23.790 €	1.5 dizel 130 KM	Samodejni	4636 mm	609 l	Allure	31.620,00 €	4,6 l/100km
Peugeot 508 SW	39.100 €	-	Samodejni	4778 mm	530 l	-	-	-
Seat leon ST	23.853 €	2.0 TDI 150 KM	Samodejni	4642 mm	617 l	Style	33.152,04 €	4,7 - 5,4 l/100km
Škoda Octavia Combi	24.287 €	2.0 TDI 150 KM	Samodejni	4689 mm	640 l	Selection	33.894,87 €	4,5 - 4,9 l/100km
Škoda Superb Combi	35.562 €	-	Samodejni	4902 mm	690 l	-	-	-
Toyota Corolla TS	28.850 €	-	Samodejni	4653 mm	581 l	-	-	-
Volkswagen Arteon Shooting Brake	46.196 €	-	Samodejni	4866 mm	565 l	-	-	-
Volkswagen Golf Variant	26.026 €	2.0 TDI 150 KM	Samodejni	4633 mm	611 l	Style	36.766,83 €	4,8 - 5,5 l/100km
Volkswagen Passat Variant	35.859 €	-	Samodejni	4917 mm	650 l	-	-	-

Vir: lastno delo na podatkih AMZS in spletnih strani proizvajalcev, podatki pridobljeni dne 29.07.2024.

V tabeli 21 sva zbrala kandidate za izbiro, ki so bili na dan 29.7.2024 že v prodaji ali je zanje bilo možno naročilo v Sloveniji in so ustrezali vsaj enemu izmed navedenih pogojev. Pogoji so bili, da je vozilo karavan s petimi sedeži, dizelskim motorjem z okoli 150 konjskih moči, avtomatski menjalnik, prtljažni prostor z vsaj 600 litri prostornine in cena novega vozila naj ne presega 35.000 evrov.

Nekaj kandidatov je takoj ob pozornejšem pregledu specifikacij vozila in cenikov izpadlo iz izbora, bodisi je bila vstopna cena previsoka za najine omejitve, ali pa je bil prtljažni prostor nezadostne prostornine. Zaradi previsoke vstopne cene sva bila primorana izločiti vozila Audi A5 Avant, BMW serije 3 Touring, Mercedes-Benz razreda C T, Peugeot 508 SW, Škoda Superb Combi, Volkswagen Arteon Shooting Brake in Volkswagen Passat Variant. Med morebitnim kandidati sva izločila tudi Toyoto Corolla TS, in Opel Astra Sport Tourer, ker nista imela dovolj velikega prtljažnega prostora, ter Kio Ceed Sportswagon in Hyundai i30 Wagon, saj se avtomobila ne prodajata z dizelskim motorjem v kombinaciji z avtomatskim menjalnikom. V tabeli 21 so z rdečo barvo označeni neustrezni kriteriji, zaradi katerih sva avtomobile izločila iz nadaljne analize.

Po podrobnem pregledu so v naboru potencialnih vozil ostali Ford Focus karavan, Peugeot 308 SW, SEAT Leon ST, Škoda Octavia Combi ter Volkswagen Golf Variant. Pri vseh omenjenih vozilih sva izbrala srednji nivo opreme ter dizelski motor čim bližje 150 konjev, ki ima opcijo avtomatskega menjalnika. Vse avtomobile sva skonfigurirala z opremo, katero bi najbolj potrebovali trgovski potniki. To so vsi možni asistenčni sistemi, dodatne zračne blazine, ergonomski sedeži, pregradna mreža med prtljažnim prostorom ter LED luči. Da je primerjava kar se da poštena sva za vsa vozila izbrala srebrno barvo in se odločila da ne izbirava doplačljivih platišč. Tako sva prišla do zneskov v stolpcu "Končne cene vozila", ki zajema vozilo z zelenimi specifikacijami. Kot je razvidno iz tabele 21 razlike v ceni niso prevelike, je pa zanimivo da Škoda, SEAT in Volkswagen ponujajo 150 konjski motor, Ford in Peugeot pa za skoraj enako ceno ne. Ford je v primerjavi s konkurenco iz Volkswagen koncerna opremljen zgolj z 115 konjskim dizelskim motorjem, Peugeot pa s 130 konjskim. Tako da sva izločila tudi Forda in Peugeotta. Poleg šibkejšega motorja za skoraj enak denar je tudi pokritost s servisnimi delavnicami v Sloveniji s strani Forda in Peugeotta veliko bolj skopa, saj ponujata vsak po 16 servisnih delavnic, Škoda pa ima kar 25 pooblaščenih serviserjev, kar je za nemoteno delovanje in vzdrževanje pomemben podatek. Ostane nam še odločitev med Seatom, Volkswagnom in Škodo, izbrala pa sva slednjo saj ima največji prtljažni prostor. Da sva se odločila za najbolj praktičen služben avtomobil, potrjuje tudi analiza trga, kjer sva ugotovila, da je ravno Octavia prva na lestvici najbolj prodajanih službenih vozil. Leta 2023 je bilo kar 4,79% vseh novo registriranih novih vozil prav Octavij, kar sva prikazala že v tabeli 4.

Odločila sva se, da za izračune v poglavjih 5.2 in 5.3 izbereva službeno vozilo Škoda Octavio Combi z nivojem opreme Selection, ki jo poganja 2.0 dizelski motor z avtomatskim menjalnikom. Pri opremi sva izbrala le opremo, ki bi jo trgovski potnik resnično potreboval. Tako sva na uradnem Škodinem konfiguratorju vozil izbrala srebrno barvo, paket »light & view plus«, paket za pomoč pri vožnji, podaljšano jamstvo za peto leto, proaktivno zaščito potnikov

ter stranski zračni blazini in zračni zavesi. Skupni znesek vozila z željeno dodatno opremo se ustavi pri 34.842,74 evrih, konfiguracija in specifikacija le te pa je vidna v prilogi 9.

V poglavjih 5.2 in 5.3 bova naredila izračun za Škodo Octavio s ceno 34.842,74 evrov in primerjala nastale stroške, če podjetje avto kupi (z gotovino ali ga financira) in ga vzdržuje, ali pa če enak avto najame preko poslovnega lizinga, ki ga ponuja Porsche Leasing Slovenija.

Analizo sva naredila tako, da sva izračunala mesečni in letni strošek, ki ga ima podjetje z nakupom in najemom istega vozila ali izplačilom kilometrine glede na prevožene kilometre letno z zasebnim avtom za službene namene. V izračunu sva upoštevala vse stroške, ki nastanejo z določeno obliko pridobitve službenega avtomobila v petletnem obdobju. Nekateri stroški so iz leta v leto različni (ali se sploh ne pojavijo vsako leto), na primer menjava zavornih ploščic, menjava zavornih diskov, servis avtomatskega menjalnika, večji servisni pregled z menjavo zobatega jermena, tehnični pregled, in nenazadnje tudi prispevek, ki ga podjetje plača na boniteto. Da se izogneva letnim nihanjem stroškov sva zgoraj našteje stroške izračunala za petletno obdobje in jih razdelila letno, tako sva dobila povprečje, ki prikazuje realni letni strošek nakupa in vzdrževanja, realni letni strošek poslovnega najema avtomobila ali realni mesečni strošek izplačila kilometrine.

5.2 Izračuni v primeru izbire najema službenega vozila

Odločila sva se za izračun stroškov “all-inclusive” poslovnega najema oziroma operativnega najema “od vrat do vrat”, ki ga ponuja podjetje Porsche Leasing Slovenija. Pri tovrstnem operativnem lizingu s celotno storitvijo je v ceni najema vključena uporaba avtomobila, vsi stroški vzdrževanja avtomobila, registracija, letna dajatev za ceste, zavarovanje, servisi, popravila, pnevmatike, premontaža in hranjenje le teh. Strošek podjetja pa predstavlja gorivo, tekočina AdBlue, stroški čiščenja, vinjeta in prispevek na vrednost bonitete, če se vozilo uporablja v zasebne namene.

Izračun operativnega lizinga je bil narejen za vozilo Škoda Octavia Selection 2.0 TDI DSG (110kw), kar pomeni da ima avtomatski menjalnik in dizelski motor, konfiguracija katere je v prilogi 9. Končna cena vozila, če le tega pridobimo z all-inclusive poslovnim najemom, je precej nižja kot je prikazana na konfiguratorju. Porsche leasing je za vozilo ponudil skoraj 9% popusta, z upoštevanjem tega pa cena vozila po obračunanem popustu znaša 31.774,95 evra.

Trajanje poslovnega najema sva omejila na pet let oziroma 60 mesecev. Ker gre za all- inclusive poslovni najem, ki podjetju omogoča, da pridobi službeno vozilo brez ogromnega začetnega vložka, sva pri delni najemnini v odstotkih od vrednosti vozila z DDV izbrala 0%. To pomeni, da bo podjetje celotno obveznost poslovnega najema plačalo z mesečnimi obroki najemnine, v nasprotju z možnostjo delnega najema, kjer podjetje ob sklenitvi najemne pogodbe plača določen odstotek vrednosti vozila z DDV v celoti, preostali del pa preko mesečnih najemnin. Strošek poslovnega najema se glede na število letno prevoženih kilometrov kakopak povečuje. Vse cene oziroma mesečni obroki, ki sva jih pridobila s spletne strani enega od ponudnikov

poslovnih najemov glede na letno prevožene kilometre so priložene v prilogah in sicer od priloge 10 do priloge 18. Izračuni, ki sva jih pridobila s strani pooblaščenega prodajalca vozil Škoda, so narejeni na predpostavki fiksnih obrestnih mer, zato tveganj ob spremembi EURIBORA in vpliva le tega na obrestno mero in posledično celoten izračun ni.

Da je izračun primerljiv z izračunom nakupa avtomobila, sva pri zavarovanju izbrala enake pogoje, in sicer polni avtomobilski kasko z odbitno franšizo v vrednosti 1% nabavne vrednosti vozila in premijski razred 14 oziroma razred z 0% bonusa. Zavarovanje pri operativnem lizingu je permanentno, kar pomeni, da se sklene za celotno obdobje poslovnega najema in se avtomatsko podaljšuje vsako leto. Pomembno pa je poudariti, da dotična cena zavarovanja ne velja, če se bo službeno vozilo uporabljalo kot intervencijsko vozilo, vozilo za hitro dostavo, vozilo, ki se daje v najem, vozilo za dejavnost avtošole ali kot vozilo za izvajanje taksi službe.

Sam postopek obdelave pogodbe znaša 183 evrov in je enkraten strošek, zato sva ga razdelila na celotno obdobje petih let. Pri voziloma, ki prevozita 45.000 in 50.000 kilometrov letno je strošek odobritve dvakratni, ker je potrebno vozilo zamenjati prej kot v petih letih. Vinjeta je strošek najemnika in letno znaša 117,5 evrov za en osebni avtomobil. Tudi čiščenje vozila je strošek najemnika. Odločila sva se, da najemnik svoja službena vozila znotraj in zunaj očisti enkrat mesečno. Da je postopek čiščenja najenostavnejši, sva se odločila za upoštevanje storitev Vulkanizerstva Groš, ki za ceno 35 evrov pride po služben avto na lokacijo, ga odpelje, očisti znotraj in zunaj in ga pripelje nazaj (Groš, brez datuma). To bi najemnika vozila stalo 35 evrov mesečno oziroma 420 evrov letno.

Poleg obrokov operativnega lizinga velik strošek predstavlja tudi gorivo. Za izračun stroška goriva sva uporabila aktualno ceno goriva izven avtocest. Ta je na dan 31.7.2024 znašala 1,528 evra na liter (Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, brez datuma). Po proizvajalčevih podatkih dostopnih na spletni strani Škode Slovenija naj bi bila kombinirana poraba izbrane Octavie 4,7 litra na 100 prevoženih kilometrov (Škoda Slovenija, brez datuma b). Z zgoraj navedenimi podatki sva izračunala letni in mesečni strošek goriva, ki za 10.000 prevoženih kilometrov znaša 59,85 evrov mesečno oziroma 718,16 evrov letno. Pri 50.000 prevoženih kilometrih letno se mesečni strošek poveča na 299,23 evra, letni strošek goriva pa na 3.590,80 evra. Novejši dizelski motorji za zmanjšanje emisij potrebujejo tudi tekočino AdBlue, po navedbah časnika Avto-fokus je poraba tekočine AdBlue med 1 in 1,5 litra na tisoč prevoženih kilometrov (Avto medija, 2022). Za potrebe našega izračuna sva izbrala povprečno porabo 1,25 litra na tisoč prevoženih kilometrov. Cena AdBlue tekočine v Petrolovi spletni trgovini na dan 31.7.2024 znaša 32,40 evrov za deset litrov oziroma 3,24 evra na liter (<https://www.petrol.si/eshop/avto-oprema-in-avtomobilizem/motorna-olja--maziva-in-tekocine-za-vozila/adblue/adblue---10-l-skuBL-PIS-105029>). Z danimi podatki je strošek AdBlueja 40,50 evra letno ob predpostavki, da avto letno prevozi 10.000 kilometrov. Če avto prevozi 50.000 kilometrov se letni strošek poveča na 202,50 evra. Za tekočine in ostale drobnarije, ki jih vozilo potrebuje, kot na primer tekočina za čiščenje stekel, dodatno olje, hladilna tekočina sva v plan vključila denarni sklad za takšne potrebe. Več kot vozilo prevozi kilometrov in bolj kot je v uporabi, večja je možnost da bo potrebno dolivanje. Vozilo, ki bo

prevozilo 10.000 kilometrov bo imelo na voljo 20 evrov, vozilo ki bo prevozilo 50.000 kilometrov pa 100 evrov.

Obstaja pa še en strošek, ki ga pogosto pozabimo vključiti v analizo in se nanj v podjetju spomnijo šele, ko ga je potrebno plačati in to je prispevek na boniteto. Gre za strošek, ki ga imajo podjetja, ki dovolijo uporabo službenega vozila v zasebne namene. Podjetje ima obveznost plačila 16,10 % prispevkov od zneska bonitete.

Ker je cena vozila s popustom pri all-inclusive poslovnem najemu nižja kot pri nakupu vozila sva bonitete in letni strošek prispevkov delodajalca za bonitete Octavio Selection 2.0 TDI DSG s ceno s popustom 31.774,95 evrov izračunala še enkrat. Boniteta znaša 1,5% vrednosti vozila z DDV, v primeru da zaposleni v zasebne namene mesečno prevozi manj kot 500 kilometrov se vrednost vozila zmanjša za 50%. Če pa delodajalec plačuje gorivo tudi za zasebne poti se vrednost vozila poveča za 25%. Ker se z amortizacijo manjša vrednost vozila se manjša tudi vrednost bonitete in prvo leto tako znaša 1,5% vrednosti vozila z DDV, od drugega do četrtega leta se boniteta vsako leto zmanjša za 15%, peto leto pa se le ta zmanjša za 10%. Izračuni vseh 4 možnosti obračuna bonitete so prikazane v tabeli 22.

Tabela 22: Izračun mesečne bonitete

	Mesečni znesek bonitete			
	Podjetje plača gorivo za privatno uporabo		Podjetje ne plača goriva za privatno uporabo	
	Do 500km zasebnih poti mesečno	Nad 500km zasebnih poti mesečno	Do 500km zasebnih poti mesečno	Nad 500km zasebnih poti mesečno
1. leto	297,89 €	595,78 €	238,31 €	476,62 €
2. leto	253,21 €	506,41 €	202,57 €	405,13 €
3. leto	208,52 €	417,05 €	166,82 €	333,64 €
4. leto	163,84 €	327,68 €	131,07 €	262,14 €
5. leto	134,05 €	268,10 €	107,24 €	214,48 €

Vir: lastno delo.

Podjetje na bonitete izračunane v tabeli 22, plača 16,10 % prispevek, kar je prikazano v tabeli 23.

Tabela 23: Prispevki podjetja od vrednosti bonitete

	Prispevki, ki jih podjetje plača od vrednosti bonitete (16,10% od bonitete)			
	Podjetje plača gorivo za privatno uporabo		Podjetje ne plača goriva za privatno uporabo	
	Do 500km zasebnih poti mesečno	Nad 500km zasebnih poti mesečno	Do 500km zasebnih poti mesečno	Nad 500km zasebnih poti mesečno
1. leto	47,96 €	95,92 €	38,37 €	76,74 €
2. leto	40,77 €	81,53 €	32,61 €	65,23 €
3. leto	33,57 €	67,15 €	26,86 €	53,72 €
4. leto	26,38 €	52,76 €	21,10 €	42,20 €
5. leto	21,58 €	43,16 €	17,27 €	34,53 €

Vir: lastno delo.

Za potrebe izračuna bova predpostavila, da zaposleni v vseh primerih letno prevoženih kilometrov naredi v zasebne namene več kot 500 kilometrov mesečno, podjetje pa mu krije gorivo tudi za te poti. Tako kot pri servisiranju je tudi strošek prispevkov od vrednostni bonitete

iz leta v leto različen, zato sva izračunala strošek prispevkov za bonitete za obdobje petih let in potem izračunala letno in mesečno povprečje ter ga prikazala v tabeli 24.

Kot je razvidno iz tabele 24, znaša petletni strošek, ki ga ima podjetje s prispevki za bonitete v primeru, da zaposleni uporablja službeno vozilo več kot 500 kilometrov v zasebne namene, podjetje pa plačuje gorivo za te poti, 4.086,22 evrov. Kar pomeni, da mora podjetje vsako leto povprečno v roku pet letnega poslovnega najema za vsako Škodo Octavio Selection 2.0 TDI DSG s ceno 31.774,95 evrov plačati 817,24 evrov prispevkov za bonitete.

Tabela 24: Povprečni letni prispevki podjetja od vrednosti bonitete

Strošek prispevkov od vrednosti bonitete, ki jih plača podjetje		
V 5 letih	Letno povprečje	Mesečno povprečje
4.086,22 €	817,24 €	68,10 €

Vir: lastno delo.

Vse zgoraj omenjene stroške poslovnega najema sva zbrala v tabelo 25 ter izračunala mesečni in letni strošek poslovnega najema Octavie Selection 2.0 TDI DSG za obdobje pet let glede na letno prevožene kilometre.

Tabela 25: Pregled stroškov poslovnega najema Octavie Selection 2.0 TDI DSG za obdobje petih let glede na letno prevožene kilometre

Letno prevoženi kilometri	Mesečni strošek najema	Letni strošek najema	Enkratni strošek obdelave	Cena goriva	Poraba (l/100km)	Mesečni strošek goriva	Letni strošek goriva	Strošek Adblue	Letni strošek čiščenja	Letni sklad za potrošni material	Vinjeta	Letni prispevek za boniteto (16,10%)*	Mesečni strošek avta	Letni strošek avta
10.000	660,52 €	7.926,24 €	183,00 €	1,528 €	4,70	59,85 €	718,16 €	40,50 €	420,00 €	20 €	117,50 €	817,24 €	841,35 €	10.096,24 €
15.000	719,47 €	8.633,64 €	183,00 €	1,528 €	4,70	89,77 €	1.077,24 €	60,75 €	420,00 €	30 €	117,50 €	817,24 €	932,75 €	11.192,97 €
20.000	742,53 €	8.910,36 €	183,00 €	1,528 €	4,70	119,69 €	1.436,32 €	81,00 €	420,00 €	40 €	117,50 €	817,24 €	988,25 €	11.859,02 €
25.000	789,91 €	9.478,92 €	183,00 €	1,528 €	4,70	149,62 €	1.795,40 €	101,25 €	420,00 €	50 €	117,50 €	817,24 €	1.068,08 €	12.816,91 €
30.000	833,95 €	10.007,40 €	183,00 €	1,528 €	4,70	179,54 €	2.154,48 €	121,50 €	420,00 €	60 €	117,50 €	817,24 €	1.144,56 €	13.734,72 €
35.000	866,33 €	10.395,96 €	183,00 €	1,528 €	4,70	209,46 €	2.513,56 €	141,75 €	420,00 €	70 €	117,50 €	817,24 €	1.209,38 €	14.512,61 €
40.000	907,08 €	10.884,96 €	183,00 €	1,528 €	4,70	239,39 €	2.872,64 €	162,00 €	420,00 €	80 €	117,50 €	817,24 €	1.282,58 €	15.390,94 €
45.000	1.024,43 €	12.293,16 €	366,00 €	1,528 €	4,70	269,31 €	3.231,72 €	182,25 €	420,00 €	90 €	117,50 €	817,24 €	1.435,42 €	17.225,07 €
50.000	1.061,01 €	12.732,12 €	366,00 €	1,528 €	4,70	299,23 €	3.590,80 €	202,50 €	420,00 €	100 €	117,50 €	817,24 €	1.504,45 €	18.053,36 €

Vir: lastno delo.

Pomembno je poudariti, da se all-inclusive poslovni najem da skleniti do maksimalno 200.000 skupno prevoženih kilometrov, kar pomeni, da bi morali v primeru, ko vozilo prevozi več kot 40.000 kilometrov letno zamenjati vozilo prej kot v petih letih. To privede do dodatnega stroška pri vozilih, ki prevozijo več kot 45.000 kilometrov letno, saj je potrebno vozilo prej kot v petih letih vrniti in najeti novega. Pri teh vozilih sva dodala strošek obdelave nove pogodbe ob predpostavki, da lahko ob času sklenitve nove pogodbe najamejo enako vozilo za enak denar. Pri takih kilometrih letno se mesečni strošek precej podraži, saj sva se odločila, da bova vozilo najela za obdobje treh let, saj vozilo s 50.000 letno prevoženih kilometrov četrto leto že preseže 200.000 kilometrov na števci, česar Porsche Leasing SLO d.o.o. na primer pri all-inclusive poslovnem najemu ne dovoljuje. Ravno zaradi tega pride do precej velikega preskoka med

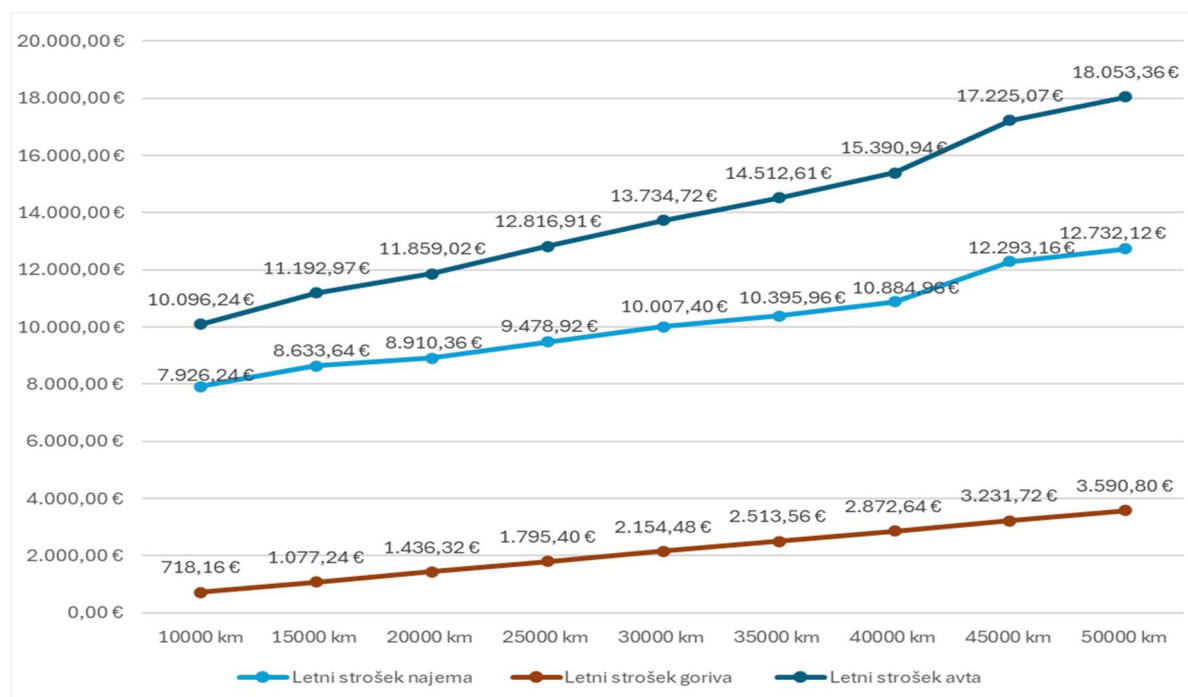
letnim in mesečnim stroškom najema pri predpostavki, da avtomobil letno prevozi 45.000 km in 50.000 km.

Ker računava strošek enega samega vozila sva zanemarila strošek skrbnika voznega parka, saj se po izteku pogodbe avtomobil preprosto vrne in se najame novega. Za ostale opravke povezane z vozilom pa bi zadolžila samega uporabnika vozila, saj le teh pri novem vozilu naj ne bi bilo veliko.

V spodnjih slikah 5 in sliki 6 sva zbrala mesečni in letni strošek vozila Škoda Octavia Selection 2.0 TDI DSG, ki ga podjetje pridobi v uporabo preko all-inclusive operativnega lizinga. Strošku mesečnega obroka all-inclusive poslovnega najema sva dodala strošek obdelave, strošek goriva, strošek AdBlue, strošek čiščenja, sklad za potrošni material, vinjeto ter prispevke od vrednosti bonitet, katere plača podjetje samo.

Poudariti je potrebno tudi dejstvo, da je potrebno pri all-inclusive poslovnem najemu precej točno napovedati kilometre, saj Porsche Finance Group zaračunava tako presežene kilometre kot tudi premalo prevoženih kilometrov glede na pogodbeno določila. Dovoljeno odstopanje pri poročanju preseženih ali manj prevoženih kilometrov znaša 5.000 kilometrov v celotnem času trajanja pogodbe, v nasprotnem primeru se za vsak preveč ali premalo prevožen kilometer plača kazen glede na posamezno pogodbo.

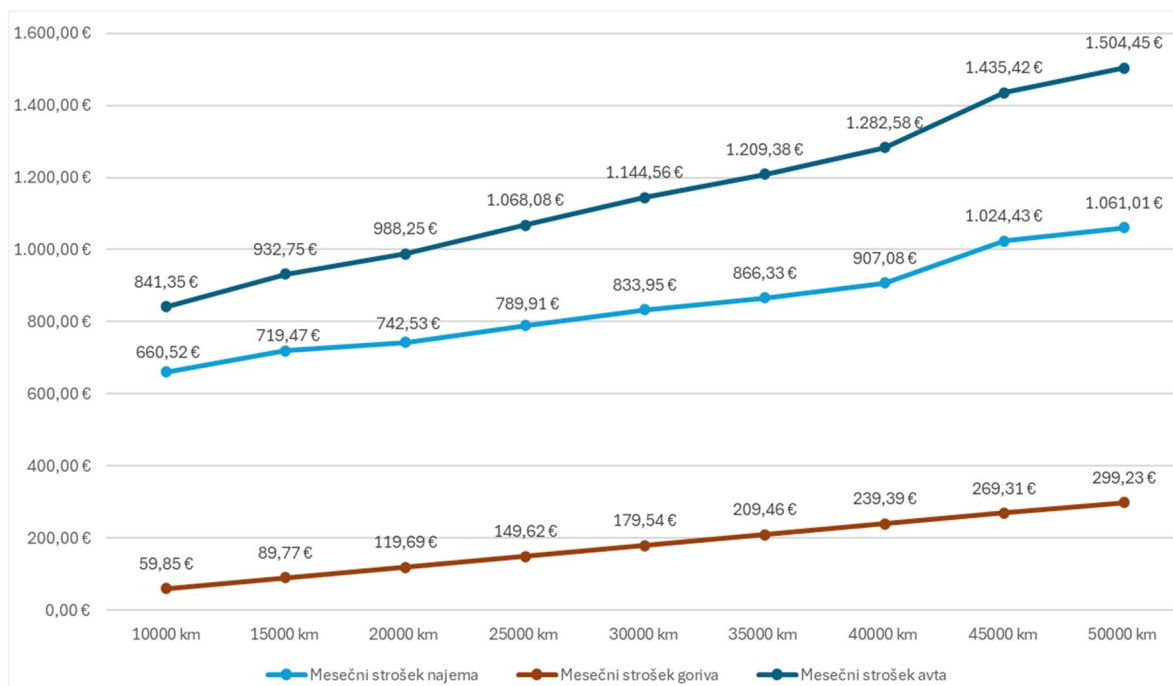
Slika 5: Letni strošek vozila pridobljenega s poslovnim lizingom s celovito storitvijo glede na letno prevožene kilometre



Vir: lastno delo.

Pri letnem kot tudi mesečnem strošku se vidi velik preskok iz letne kilometrine 40.000 kilometrov na 45.000 kilometrov, in sicer zaradi najema novega vozila. Porsche leasing ne dovoljuje skupno število prevoženih kilometrov vozila čez 200.000 kilometrov, zato sva se odločila za trajanje najema 36 mesecev oz. 3 leta, da ne presežemo 200.000 prevoženih kilometrov, poleg tega pa so 3 leta najema najbližje sredini petletne najemne dobe in so cenovno optimalna. Najem za štiri leta in potem ponovni najem za eno leto bi znatno podražil situacijo.

Slika 6: Mesečni strošek vozila pridobljenega s poslovnim lizingom s celovito storitvijo glede na letno prevožene kilometre



Vir: lastno delo.

5.3 Izračuni v primeru izbire nakupa službenega vozila

Pri nakupu vozila podjetje vse stroške, ki nastanejo z lastninjenjem, vožnjo in vzdrževanjem avtomobila krije samo. Prvi in zagotovo največji strošek je nakup samega vozila, pri čemer večina prodajalcev omogoča nakup z denarjem ali finančni lizing. Konfiguracija Škode Octavie Selection 2.0 TDI DSG, ki sva jo naredila s pomočjo uradnega Škoda konfiguratorja je pokazala, da bi ta podjetje stala 34.842,74 evrov. Da bo izračun stroškov nakupa in vzdrževanja vozila primerljiv z izračunom stroškov poslovnega najema, sva se tudi pri nakupu odločila za petletno časovnico. Tako lahko začetno investicijo v vozilo za namene primerjave s poslovnim najemom razdelimo na obdobje petih let. Tako nas vozilo vsako leto stane 20% začetne cene vozila z DDV, kar je v našem primeru 6.968,55 evrov letno. Glede na to, da gre za novo vozilo, ki bo veliko časa na cesti, je polni avtomobilski kasko skorajda ne obvezen. Tako kot pri poslovnem najemu sva se odločila za polni avtomobilski kasko s 300 evrov odbitne franšize in s pomočjo spletnega kalkulatorja Generali izračunala letni strošek polnega kasko zavarovanja.

Izbrala sva premijski razred 14 oziroma razred z 0% bonusom. Znesek na spletnem kalkulatorju se je ustavil pri 1.486, 93 evrov letno.

Pri nakupu vozila je pred njegovo uporabo potrebno poravnati letno dajatev za uporabo cest, postopek prijave vozila in vinjeta. Letna dajatev za uporabo cestnin s postopkom stane 198,08 evrov, vinjeta pa še dodatnih 117,5 evrov letno. Ob starosti štirih let bo avto potreboval tudi tehnični pregled, ki stane 38,24 evrov. Ta strošek nastane enkrat na pet let, kar pomeni da ga lahko razdeliva na obdobje petih let.

Da avtomobil uspešno služi svojemu namenu in nas v ključnih trenutkih pripelje do cilja ga je potrebno ustrezno servisirati. Redno servisiranje je strošek, ki se iz leta v leto spreminja. Kakšno leto servisiranje stane par sto evrov, že drugo leto pa nas lahko stane več kot tisoč evrov. S tem razlogom sva stroške servisiranja izračunala za pet letno časovno obdobje, kolikor časa bo avtomobil tudi v našem lastništvu. Iz tega podatka sva potem izračunala letno povprečje stroškov servisiranja. Plan servisiranja in cene posameznih servisnih storitev sva pridobila od pooblaščenega serviserja vozil Škoda iz okolice Ljubljane. Škoda predpisuje servisni pregled z menjavo olja vsake dve leti oziroma na vsake 30.000 prevoženih kilometrov, odvisno od tega, kaj nastopi prej. To pomeni, da bo avtomobil, ki letno prevozi 10.000 kilometrov v petletnem obdobju lastništva na servisnem pregledu samo dvakrat, medtem ko bo avtomobil, ki prevozi 50.000 kilometrov letno, na servisnem pregledu v petletnem obdobju lastništva kar sedem krat. Cena servisnega pregleda z menjavo olja je 310 evrov z DDV. Na vsake dve leti oziroma vsake 30.000 kilometrov pa je prav tako potrebna menjava zavrtnega olja, ki stane 45 evrov. Poleg malih servisnih pregledov bodo vozila, ki skupno presežejo 210.000 kilometrov, deležna obsežnejšega servisa, ki obsega mali servis, menjavo zobatega jermena in menjavo vodne črpalke. Tak servis z davkom na dodano vrednost stane 1.210 evrov. Deležna pa ga bodo vozila, za katera predpostavljamo, da letno prevozijo 45.000 in 50.000 kilometrov. Na pooblaščenem servisu Škoda so nam svetovali, da se na okoli 60.000 prevoženih kilometrih menja ploščice, pri 120.000 kilometrih pa je navadno potrebna menjava zavornih ploščic in diskov. Menjava sprednjih zavornih ploščic po podatkih Škoda serviserja stane 235 evrov, zadnjih pa 240 evrov. Delo in material za menjavo sprednjih in zadnjih zavornih ploščic v kompletu z zavornimi diski pa skupaj znaša 1.140 evrov z DDV. Če bo službena Octavia prevozila zgolj 10.000 kilometrov letno ob normalni vožnji ne bo deležna ne menjave zavornih ploščic, predvsem pa ne menjave zavornih ploščic v kompletu z zavornimi diski, medtem ko bo Octavia, ki prevozi 50.000 kilometrov letno deležna dveh menjav zavornih ploščic in dveh menjav zavornih ploščic z zavornimi diski. Pooblaščen serviser je opozoril tudi, da je na vozilu vsake 90.000 kilometrov potrebno zamenjati filter goriva, filter zraka in filter kabine. Za vsako predpostavko letno prevoženih kilometrov sva naredila povprečni letni strošek servisiranja in ga upoštevala pri stroških lastninjenja vozila, stroške servisiranja pa zbrala v tabeli 26.

Vozila Škoda imajo štiriletno jamstvo oziroma do prevoženih 160.000 kilometrov. Ker bo vozilo v lasti podjetja pet let sva na konfiguratorju obkljukala opcijo podaljšanja jamstva. Tako bo vozilo v garanciji pet let oziroma do 200.000 kilometrov, odvisno od tega, kaj nastopi prej. Vozili, ki letno prevozita 45.000 in 50.000 kilometrov bosta v vsakem primeru izven garancije.

Zato sva za le ti vozili naredila poseben letni sklad v primeru okvar, ki jih ne krije več garancija. Za vozilo, ki prevozi 45.000 kilometrov letno ta sklad znaša 1.000 evrov v zadnjem letu, ko vozilo prekorači 200.000 kilometrov. Pri vozilu, ki letno prevozi 50.000 kilometrov letno pa sklad znaša 2.000 evrov v zadnjem letu lastništva. Ker gre za enoleten sklad samo v zadnjem letu lastništva sva strošek razdelila na obdobje petih let.

Tabela 26: Stroški servisiranja v petletnem obdobju lastninjenja vozila po podatkih pooblaščenega serviserja

	10.000km	15.000km	20.000km	25.000km	30.000km	35.000km	40.000km	45.000km	50.000km
Strošek servisnih pregledov z menjavo olja	710,00 €	710,00 €	1.065,00 €	1.420,00 €	1.775,00 €	1.775,00 €	2.130,00 €	2.130,00 €	2.485,00 €
Cena servisa (vsake 2 leti ali vsake 30.000 km)	355,00 €	355,00 €	355,00 €	355,00 €	355,00 €	355,00 €	355,00 €	355,00 €	355,00 €
Predvideno število potrebnih malih servisov v 5 letih	2	2	3	4	5	5	6	6	7
Strošek menjav zavornih oblog	0,00 €	475,00 €	475,00 €	475,00 €	475,00 €	950,00 €	950,00 €	950,00 €	950,00 €
Cena menjave zavornih oblog	475,00 €	475,00 €	475,00 €	475,00 €	475,00 €	475,00 €	475,00 €	475,00 €	475,00 €
Predvideno število menjav zavornih oblog v 5 letih	0	1	1	1	1	2	2	2	2
Strošek menjav zavornih oblog in diskov	0,00 €	1.170,00 €	1.170,00 €	1.170,00 €	1.170,00 €	1.170,00 €	1.170,00 €	1.170,00 €	2.340,00 €
Cena menjave zavornih oblog in diskov (na cca 120.000 km)	1.170,00 €	1.170,00 €	1.170,00 €	1.170,00 €	1.170,00 €	1.170,00 €	1.170,00 €	1.170,00 €	1.170,00 €
Predvideno število menjav zavornih oblog v 5 letih	0	1	1	1	1	1	1	1	2
Strošek menjav filtra goriva	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	102,00 €	102,00 €	102,00 €
Cena menjave filtra goriva (vsake 90.000km)	102,00 €	102,00 €	102,00 €	102,00 €	102,00 €	102,00 €	102,00 €	102,00 €	102,00 €
Predvideno število menjav filtra goriva v 5 letih	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Strošek menjav filtra zraka	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	65,00 €	65,00 €	65,00 €
Cena menjave filtra zraka (vsake 90.000km)	65,00 €	65,00 €	65,00 €	65,00 €	65,00 €	65,00 €	65,00 €	65,00 €	65,00 €
Predvideno število menjav filtra zraka v 5 letih	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Strošek menjav filtra kabine	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	90,00 €	90,00 €	90,00 €
Cena menjave filtra kabine (vsake 90.000km)	90,00 €	90,00 €	90,00 €	90,00 €	90,00 €	90,00 €	90,00 €	90,00 €	90,00 €
Predvideno število menjav filtra kabine v 5 letih	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Strošek velikega servisa (vsakih 210.000km)	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	1.210,00 €	1.210,00 €
Cena velikega servisa	1.210,00 €	1.210,00 €	1.210,00 €	1.210,00 €	1.210,00 €	1.210,00 €	1.210,00 €	1.210,00 €	1.210,00 €
Predvideno število velikih servisov v 5 letih	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Sklad za izredna popravila	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	1.000,00 €	2.000,00 €
5 letni strošek rednega servisiranja	710,00 €	2.355,00 €	2.710,00 €	3.065,00 €	3.420,00 €	3.895,00 €	4.507,00 €	5.717,00 €	7.242,00 €
Letni strošek rednega servisiranja	142,00 €	471,00 €	542,00 €	613,00 €	684,00 €	779,00 €	901,40 €	1.143,40 €	1.448,40 €
Letni strošek sklada za izredno servisiranje	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	200,00 €	400,00 €
Letni strošek rednega in izrednega servisiranja	142,00 €	471,00 €	542,00 €	613,00 €	684,00 €	779,00 €	901,40 €	1.343,40 €	1.848,40 €

Vir: lastno delo.

S pogostimi vožnjami avtomobil porablja tudi različna maziva, tekočine in potrošni material. Vse to je strošek podjetja, saj je vozilo v njihovi lasti. Govora je na primer o čistilu za stekla, hladilni tekočini in olju. Tako sva glede na letno prevožene kilometre naredila letni sklad za vsako vozilo, iz katerega uporabnik vozila črpa sredstva za zgoraj navedene stroške. Za službeno vozilo, ki bo letno prevozilo zgolj 10.000 kilometrov bi sklad znašal 20 evrov letno. Sklad se nato za vsakih dodatnih 5.000 kilometrov letno poveča za 10 evrov. Kar pomeni, da bo imelo službeno vozilo, ki bo prevozilo 50.000 kilometrov letno sklad za potrošni material, olja in maziva v vrednosti 100 evrov.

Pnevmatike so edini stik vozila s cestiščem, zato jih je potrebno redno menjati. Na spletni strani Sebringa je podatek, da pnevmatike ob lepi vožnji zdržijo okoli 75.000 kilometrov (Sebring, brez datuma). Novo naročena Škoda Octavia po podatkih uvoznika, ne glede na to kdaj je dobavljena, pride opremljena z letnimi pnevmatikami in sicer so glede na najino konfiguracijo le te velikosti 205/55R17. Kar pomeni, da moramo kupiti tudi zimske pnevmatike, set Michelinovih Alpin 6 stane 794,36 evrov. Poleg nakupa seta zimskih pnevmatik službeno vozilo, ki prevozi več kot 35.000 kilometrov letno potrebuje za čas življenjske dobe uporabe dva seta zimskih pnevmatik. Poleg seta letnih pnevmatik, ki so na vozilu ob dobavi je potreben

nakup še dodatnega seta letnih, saj po podatkih Sebringa pnevmatike zdržijo maksimalno 75.000 kilometrov. Set letnih pnevmatik Michelin Primacy 4 v dimenziji 205/55R17 stane na dan 31.7.2024 556,84 evrov (<https://gumenadom.si/p-9839-letne-pnevmatike-michelin-205-55-r17-w-primacy-4>). Dotrajane pnevmatike bi menjali tako, da bi jih zamenjali ob redni menjavi iz zimskih na letne ali letnih na zimske, s tem pa ne bi bilo dodatnih stroškov menjave med letom. Pnevmatike je potrebno menjati dvakrat letno, pomladi iz zimskih na letne pnevmatike in jesen iz letnih na zimske. Premontaža 17 colskih pnevmatik s centriranjem pri verigi servisnih storitev Autostop stane 56 evrov (Amonte, brez datuma). Poleg tega pa moramo pnevmatike še shraniti. Pozimi imamo na hrambi letne pnevmatike brez platišč, poleti pa hranimo zimske pnevmatike brez platišč. Avtostop nam za letno hranjenje pnevmatik zaračuna 25 evrov.

Kot pri avtomobilu, ki ga pridobimo preko poslovnega najema, bomo tudi kupljeno vozilo na stroške podjetja zunaj in znotraj očistili enkrat mesečno. Tudi tu sva upoštevala ponudbo vulkanizerstva Groš, ki prevzamejo vozilo na zelenem naslovu, ga očistijo zunaj in znotraj ter ga vrnejo na željen naslov za ceno 35 evrov (Groš, brez datuma). Čiščenje na račun podjetja pripada vsem avtom enkrat mesečno, bodisi prevozijo 10.000 kilometrov letno ali pa 50.000 kilometrov letno. Tako letni strošek za čiščenje avtomobila znaša 420 evrov.

Poleg obrokov operativnega lizinga velik strošek predstavlja tudi gorivo. Za izračun stroška goriva sva uporabila aktualno ceno goriva izven avtocest. Ta je na dan 31.7.2024 znašala 1,528 evra na liter (Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, brez datuma). Po proizvajalčevih podatkih, dostopnih na spletni strani Škode Slovenija naj bi bila kombinirana poraba izbrane Octavie 4,7 litra na 100 prevoženih kilometrov (Škoda Slovenija, brez datuma b). Z zgoraj navedenimi podatki sva izračunala letni in mesečni strošek goriva, ki za 10.000 prevoženih znaša 59,85 evrov mesečno in 718,16 evrov letno. Pri 50.000 prevoženih kilometrih letno se mesečni strošek poveča na 299,23 evra, letni strošek goriva pa na 3.590,80 evra. Novejši dizelski motorji za zmanjšanje emisij potrebujejo tudi tekočino AdBlue, po navedbah časnika Avto-fokus je poraba tekočine AdBlue med 1,0 litra in 1,5 litra na tisoč prevoženih kilometrov (Avto medija, 2022). Za potrebe našega izračuna sva izbrala povprečno porabo 1,25 litra na tisoč prevoženih kilometrov. Cena AdBlue tekočine v Petrolovi spletni trgovini znaša na dan 31.7.2024 32,40 evrov za 10 litrov oziroma 3,24 evra na liter (<https://www.petrol.si/eshop/avto-oprema-in-avtomobilizem/motorna-olja--maziva-in-tekocine-za-vozila/adblue/adblue---10-l-skuBL-PIS-105029>). Z danimi podatki je strošek AdBlueja 40,50 evra letno ob predpostavki, da avto letno prevozi 10.000 kilometrov. Če avto prevozi 50.000 kilometrov se letni strošek poveča na 202,50 evra.

Tudi pri nakupu službenega vozila ne smemo zanemariti in pozabiti na obveznost plačila prispevka na boniteto. Gre za strošek, ki ga imajo podjetja, ki dovoljujejo uporabo službenega vozila v zasebne namene. Podjetje ima obveznost plačila 16,10 % prispevkov od vrednosti bonitete.

Da lahko izračunava letni strošek prispevkov delodajalca za bonitete, sva se najprej lotila izračuna same bonitete za Octavio Selection 2.0 TDI DSG s ceno 34.842,72 evrov. Boniteta znaša 1,5% vrednosti vozila z DDV. V primeru da zaposleni v zasebne namene mesečno prevozi manj kot 500 kilometrov se vrednost vozila zmanjša za 50%. Če pa delodajalec plačuje gorivo tudi za zasebne poti se vrednost vozila poveča za 25%. Ker se z amortizacijo manjša vrednost vozila se manjša tudi vrednost bonitete in prvo leto tako znaša 1,5% vrednosti vozila z DDV, od drugega do četrtega leta se boniteta vsako leto zmanjša za 15%, peto leto pa se le ta zmanjša za 10%. Izračuni vseh štirih možnosti obračuna bonitete so prikazane v tabeli 27.

Tabela 27: Izračun mesečne bonitete

	Mesečni znesek bonitete			
	Podjetje plača gorivo za privatno uporabo		Podjetje ne plača goriva za privatno uporabo	
	Do 500km zasebnih poti mesečno	Nad 500km zasebnih poti mesečno	Do 500km zasebnih poti mesečno	Nad 500km zasebnih poti mesečno
1. leto	326,65 €	653,30 €	261,32 €	522,64 €
2. leto	277,65 €	555,31 €	222,12 €	444,24 €
3. leto	228,66 €	457,31 €	182,92 €	365,85 €
4. leto	179,66 €	359,32 €	143,73 €	287,45 €
5. leto	146,99 €	293,99 €	117,59 €	235,19 €

Vir: lastno delo.

Podjetje glede na vrednost bonitete izračunane v tabeli 27 plača samo 16,10 % prispevek, vrednosti pa so prikazane v tabeli 28.

Tabela 28: Prispevki podjetja od vrednosti bonitete

	Prispevki, ki jih podjetje plača od vrednosti bonitete (16,10% od bonitete)			
	Podjetje plača gorivo za privatno uporabo		Podjetje ne plača goriva za privatno uporabo	
	Do 500km zasebnih poti mesečno	Nad 500km zasebnih poti mesečno	Do 500km zasebnih poti mesečno	Nad 500km zasebnih poti mesečno
1. leto	52,59 €	105,18 €	42,07 €	84,15 €
2. leto	44,70 €	89,40 €	35,76 €	71,52 €
3. leto	36,81 €	73,63 €	29,45 €	58,90 €
4. leto	28,93 €	57,85 €	23,14 €	46,28 €
5. leto	23,67 €	47,33 €	18,93 €	37,87 €

Vir: lastno delo.

Za potrebe izračuna bova predpostavila, da zaposleni v vseh primerih letno prevoženih kilometrov naredi v zasebne namene več kot 500 kilometrov mesečno, podjetje pa mu krije gorivo tudi za te poti. Kot pri servisiranju, je tudi strošek prispevkov od vrednostni bonitete iz leta v leto različen, zato sva izračunala strošek prispevkov za bonitete za obdobje petih let in potem izračunala letno in mesečno povprečje ter ga prikazala v tabeli 29.

Tabela 29: Povprečni letni prispevki podjetja od vrednosti bonitete

Strošek prispevkov od vrednosti bonitete, ki jih plača podjetje		
V 5 letih	Letno povprečje	Mesečno povprečje
4.480,75 €	896,15 €	74,68 €

Vir: lastno delo.

Kot je razvidno iz podatkov, zbranih v tabeli 29, znaša petletni strošek, ki ga ima podjetje s prispevki od vrednosti bonitet v primeru več kot 500 kilometrske zasebne uporabe in pokritja goriva s strani podjetja 4.480,75 evrov. Kar pomeni, da mora podjetje vsako leto povprečno za vsako Škodo Octavio Selection 2.0 TDI DSG s ceno 34.842,74 evrov plačati 896,15 evrov prispevkov za bonitete.

Tabela 30: Povprečni letni strošek lastninjenja avtomobila v petletnem obdobju glede na letno število prevoženih kilometrov

Letno prevoženi kilometri	10.000 km	15.000 km	20.000 km	25.000 km	30.000 km	35.000 km	40.000 km	45.000 km	50.000 km
Nakupna cena vozila	34.842,74 €	34.842,74 €	34.842,74 €	34.842,74 €	34.842,74 €	34.842,74 €	34.842,74 €	34.842,74 €	34.842,74 €
Letni strošek amortizacije	6.968,55 €	6.968,55 €	6.968,55 €	6.968,55 €	6.968,55 €	6.968,55 €	6.968,55 €	6.968,55 €	6.968,55 €
Mesečni strošek amortizacije	580,71 €	580,71 €	580,71 €	580,71 €	580,71 €	580,71 €	580,71 €	580,71 €	580,71 €
Zavarovanje	1.486,93 €	1.486,93 €	1.486,93 €	1.486,93 €	1.486,93 €	1.486,93 €	1.486,93 €	1.486,93 €	1.486,93 €
Letna dajatev, postopek	198,08 €	198,08 €	198,08 €	198,08 €	198,08 €	198,08 €	198,08 €	198,08 €	198,08 €
Tehnični pregled 1x na 4 leta	38,24 €	38,24 €	38,24 €	38,24 €	38,24 €	38,24 €	38,24 €	38,24 €	38,24 €
Tehnični pregled preračunan na letni strošek	7,65 €	7,65 €	7,65 €	7,65 €	7,65 €	7,65 €	7,65 €	7,65 €	7,65 €
Vinjeta	117,50 €	117,50 €	117,50 €	117,50 €	117,50 €	117,50 €	117,50 €	117,50 €	117,50 €
Adblue	40,50 €	60,75 €	81,00 €	101,25 €	121,50 €	141,75 €	162,00 €	182,25 €	202,50 €
Sklad za izredna popravila	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	1.000,00 €	2.000,00 €
Letni strošek rednega servisiranja	142,00 €	471,00 €	542,00 €	613,00 €	684,00 €	779,00 €	901,40 €	1.143,40 €	1.448,40 €
Letni strošek sklada za izredno servisiranje	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	200,00 €	400,00 €
Letni strošek rednega in izrednega servisiranja	142,00 €	471,00 €	542,00 €	613,00 €	684,00 €	779,00 €	901,40 €	1.343,40 €	1.848,40 €
Potrošni material	20 €	30 €	40 €	50 €	60 €	70 €	80 €	90 €	100 €
Pnevmatike (zimске)									
205/55r17	794,36 €	794,36 €	794,36 €	794,36 €	794,36 €	1.588,72 €	1.588,72 €	1.588,72 €	1.588,72 €
Pnevmatike (letne)									
205/55r17*	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	556,84 €	556,84 €	556,84 €	556,84 €
Strošek pnevmatik letno	158,87 €	158,87 €	158,87 €	158,87 €	158,87 €	429,11 €	429,11 €	429,11 €	429,11 €
Premontaža pnevmatik 2x letno	112 €	112 €	112 €	112 €	112 €	112 €	112 €	112 €	112 €
Letna hramba pnevmatik	25 €	25 €	25 €	25 €	25 €	25 €	25 €	25 €	25 €
Poraba (l/100 km)	4,70	4,70	4,70	4,70	4,70	4,70	4,70	4,70	4,70
Cena goriva	1,528 €	1,528 €	1,528 €	1,528 €	1,528 €	1,528 €	1,528 €	1,528 €	1,528 €
Letni strošek goriva	718,160 €	1.077,240 €	1.436,320 €	1.795,400 €	2.154,480 €	2.513,560 €	2.872,640 €	3.231,720 €	3.590,800 €
Letni strošek čiščenja	420,00 €	420,00 €	420,00 €	420,00 €	420,00 €	420,00 €	420,00 €	420,00 €	420,00 €
Letni prispevek za boniteto (16,10%)*	896,15 €	896,15 €	896,15 €	896,15 €	896,15 €	896,15 €	896,15 €	896,15 €	896,15 €
Prihodek od prodaje po 5 letih uporabe	17.000,00 €	16.000,00 €	15.000,00 €	14.500,00 €	14.000,00 €	13.500,00 €	13.000,00 €	12.000,00 €	11.000,00 €
Prihodek od prodaje razdeljen na leta uporabe	3.400,00 €	3.200,00 €	3.000,00 €	2.900,00 €	2.800,00 €	2.700,00 €	2.600,00 €	2.400,00 €	2.200,00 €
Letni strošek avtomobila	7.891,39 €	8.799,72 €	9.450,05 €	10.000,38 €	10.550,71 €	11.395,28 €	11.997,01 €	13.018,34 €	14.102,67 €
Mesečni strošek avtomobila	657,62 €	733,31 €	787,50 €	833,36 €	879,23 €	949,61 €	999,75 €	1.084,86 €	1.175,22 €

*avto je dobavljen na setu letnih pnevmatik

Vir: lastno delo.

Po petih letih je vozilo še vedno v lasti podjetja in ga ni potrebno vrniti lizingodajalcu. Da je primerjava najema in nakupa smotrna tudi vozilo, ki si ga lastimo, na koncu uporabe prodamo, dobljeno kupnino pa razdelimo na petletno obdobje kot prihodek od prodaje, ki zmanjšuje mesečni strošek lastninjenja vozila. Na spletnem portalu prodaje vozil sva našla primerljive pet let stare Škode Octavie Combi in glede na prevožene kilometre izračunala povprečno prodajno ceno naše Octavie čez pet let. Prodaja vozila je lahko dolgotrajen proces ali pa celo obstaja tveganje, da se vozilo ne proda, poleg tega pa v večjih flotah službenih vozil potrebujemo skrbnika voznega parka, ki skrbi za prodajo odsluženih vozil. Zato je po najinem mnenju

najlažja opcija menjave »staro za novo«, kjer se ni potrebno ukvarjati s prodajo vozila in tvegati, da se vozilo ne bo prodalo. V premislek moramo vseeno vzeti dejstvo, da avtohiše za rabljena vozila običajno ponudijo nižji znesek, kot bi ga iztržili z neposredno prodajo na portalih.

V tabeli 30 so zbrani vsi stroški lastninjenja vozila v petletnem obdobju. Ker so nekateri stroški enkratne narave sva izračunala letno povprečje stroškov lastninjenja. Za službeno vozilo, ki si ga podjetje lasti in letno prevozi 10.000 kilometrov bo podjetje povprečno mesečno stalo 657,61 evrov. Strošek vozila, ki letno prevozi 50.000 kilometrov je 1.175,22 evrov.

Če si podjetje ne more privoščiti celotnega zneska nakupa vozila, potem se lahko odloči za finančni lizing ali kredit. Ta opcija sicer dodatno zviša strošek nakupa vozila, vendar podjetju pusti sredstva, ki jih lahko vloži v druge, dobičkonosnejše projekte. Škoda ponuja Hudobro 1% financiranje, kjer mesečni obrok financiranja znaša 1% cene vozila. Kljub temu pa mora podjetje plačati 36% pologa, kar znaša 12.003 evrov. Ker računamo petletni strošek avtomobila bo tudi obdobje finančnega lizinga znašalo 60 mesecev. Mesečni obrok financiranja znaša 348,43 evrov. Torej mora podjetje poleg 12.003 evrov pologa na koncu finančnega najema preko mesečnih obrokov plačati še kumulativno 25.882,60 evrov. V skupnem znesku za plačilo so vključeni stroški obdelave, skupni znesek financiranja in ostanek vrednosti po koncu financiranja (4.876,80 evrov). Nakupni strošek Škode Octavie z obrestmi financiranja tako znaša 37.886,27 evra, kar letni strošek pridobitve poveča za 609,51 evrov, mesečni strošek pa za 50 evrov v primerjavi z nakupom brez lizinga.

5.4 Izračuni v primeru izbire uporabe lastnega vozila v službene namene

Izračun kilometrine glede na letno prevožene kilometre je najpreprostejši izračun izmed treh, saj podjetje zaposlenemu plača le stroške kilometrov, ki jih je zaposleni naredil s svojim lastnim vozilom v službene namene. Kilometrina za službene poti je v letu 2024 enaka tisti v letu 2023 in sicer znaša 0,43 evra na kilometer (Data, 2024).

Tabela 31: Letni in mesečni strošek kilometrine glede na letno prevožene kilometre

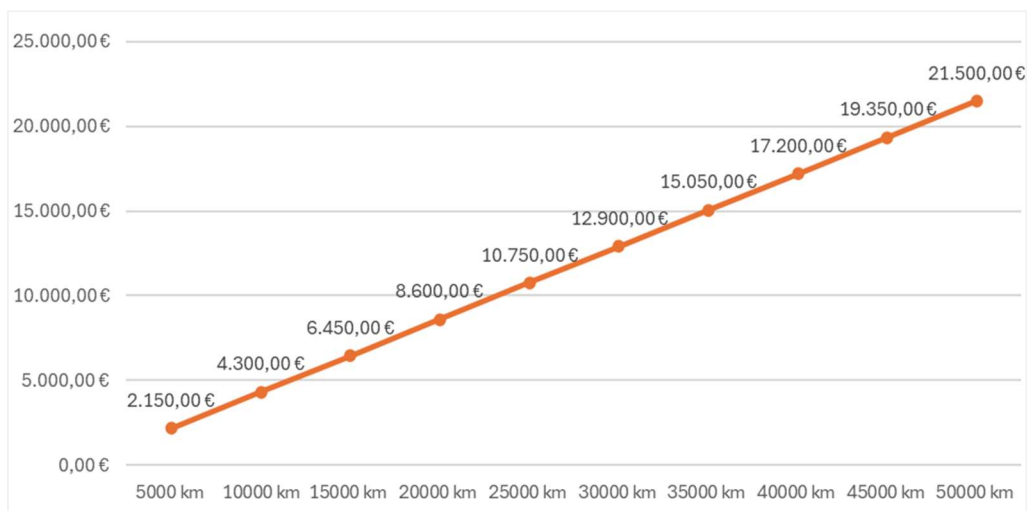
Letno prevoženi kilometri	Cena na kilometer	Mesečni strošek	Letni strošek
5.000	0,43 €/km	179,17 €	2.150,00 €
10.000	0,43 €/km	358,33 €	4.300,00 €
15.000	0,43 €/km	537,50 €	6.450,00 €
20.000	0,43 €/km	716,67 €	8.600,00 €
25.000	0,43 €/km	895,83 €	10.750,00 €
30.000	0,43 €/km	1.075,00 €	12.900,00 €
35.000	0,43 €/km	1.254,17 €	15.050,00 €
40.000	0,43 €/km	1.433,33 €	17.200,00 €
45.000	0,43 €/km	1.612,50 €	19.350,00 €
50.000	0,43 €/km	1.791,67 €	21.500,00 €

Vir: lastno delo.

Kot je razvidno iz tabele 31 sva se lotila izračuna mesečnega in letnega stroška kilometrine za poslovne poti glede na število prevoženih kilometrov. Izračunala sva, kakšni mesečni in letni stroški kilometrine bi za podjetje nastali glede na število prevoženih kilometrov. Za analizo sva

si izbrala 5.000 kilometrov, 10.000 kilometrov, 15.000 kilometrov, 20.000 kilometrov, 25.000 kilometrov, 30.000 kilometrov, 35.000 kilometrov, 40.000 kilometrov, 45.000 kilometrov in 50.000 letno prevoženih kilometrov. Mesečni in letni stroški kilometrine so izraženi v tabeli 31.

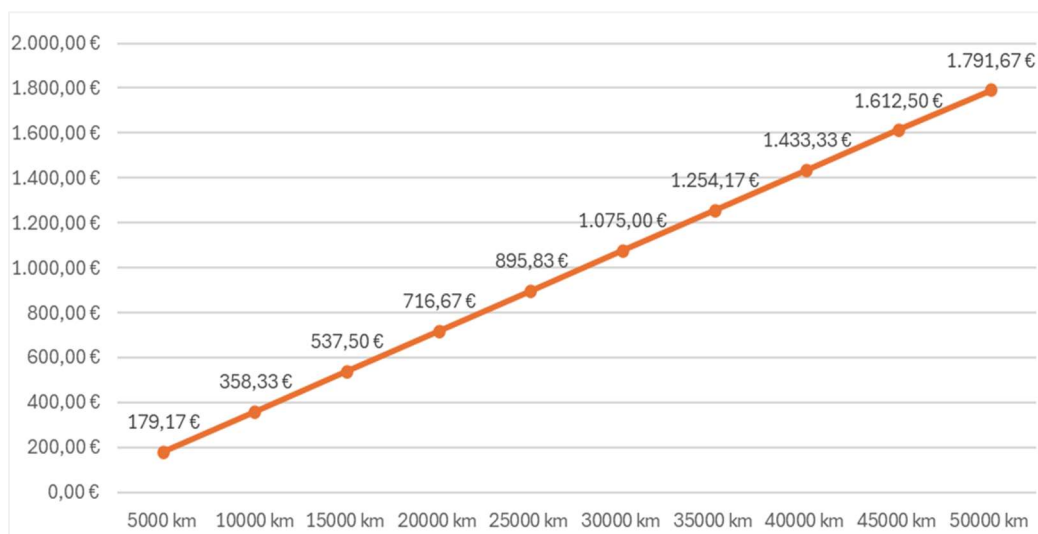
Slika 7: Letni strošek kilometrine glede na letno prevožene kilometre



Vir: lastno delo.

Tako slika 7 kot tudi slika 8 prikazujeta mesečne in letne stroške kilometrine glede na prevožene kilometre in obe nakazujeta na navadno linearno funkcijo. Pri tej obliki uporabe vozila za opravljanje dejavnosti podjetja ni skritih in nepredvidenih stroškov, saj v primeru, da se karkoli zgodi z vozilom samim to ni strošek podjetja, kot tudi ni neposredno strošek podjetja gorivo niti nič ostalega, kar je potrebno za vzdrževanje in vožnjo vozila.

Slika 8: Mesečni strošek kilometrine glede na letno prevožene kilometre



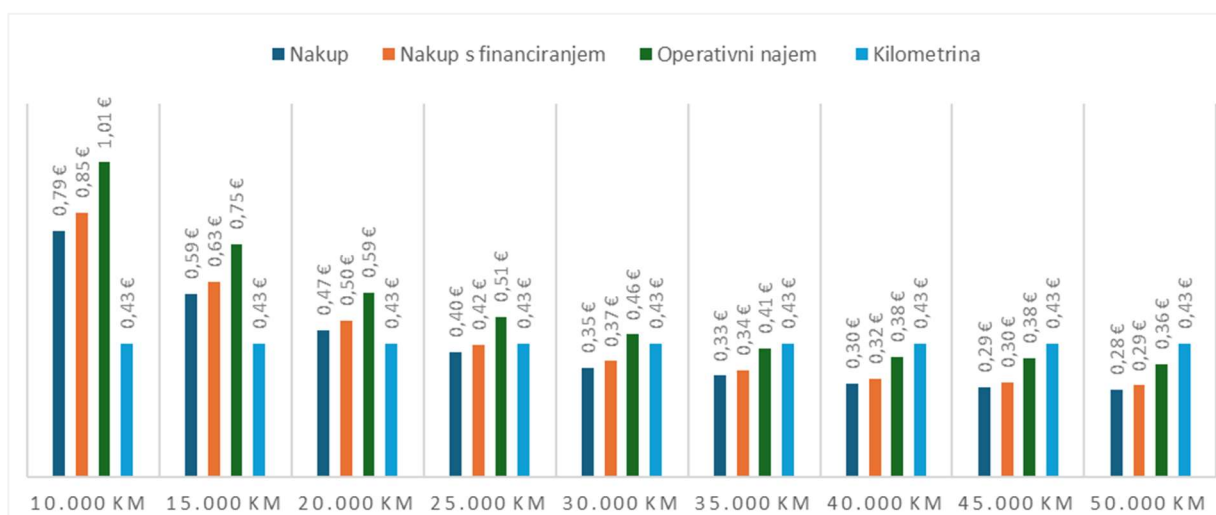
Vir: lastno delo.

Mesečni strošek kilometrine je, kot je prikazano v sliki 8, 179,17 evrov ob predpostavki, da avtomobil letno prevozi 5.000 kilometrov v službene namene. Strošek kilometrine raste proporcionalno s prevoženimi kilometri, in sicer se na vsake 1.000 kilometrov poveča za 430 evrov. Pri 50.000 prevoženih kilometrih v službene namene je tako mesečni strošek kilometrine kar 1.791,67 evrov, kar predstavlja natanko desetkratnik zneska za 5.000 prevoženih kilometrov letno.

5.5 Interpretacija ter primerjava rezultatov posameznih izbir

Rezultati posameznih izbir službenih vozil so si zelo različni, razlike pa se opazijo tudi glede na letno prevožene kilometre službenega vozila. Cena prevoženega kilometra se pri poslovnem najemu in nakupu vozila s povečanjem letno prevoženih kilometrov niža. Pri izplačilu kilometrine pa je cena prevoženega kilometra fiksna in vnaprej jasno znana in sicer znaša 0,43 evra na kilometer.

Slika 9: Cena prevoženega kilometra glede na izbrano pridobitev vozila



Vir: lastno delo.

Slika 9 prikazuje primerjavo stroškov prevoženega kilometra glede na različne načine financiranja vozila in število prevoženih kilometrov na letni ravni. Na grafu so predstavljene štiri možnosti: nakup vozila, nakup vozila s financiranjem, poslovni najem ter izplačilo kilometrine zaposlenemu, pri čemer so stroški prevoženega kilometra prikazani za razpon od 10.000 kilometrov do 50.000 kilometrov letno. Iz slike 9 je razvidno, da so pri manjšem številu prevoženih kilometrov, na primer pri 10.000 kilometrov, stroški poslovnega najema najvišji, saj znašajo kar 1,01 evra na kilometer, medtem ko so stroški nakupa nekoliko nižji, in sicer 0,79 evra. Kilometrina v tem primeru izstopa kot najugodnejša izbira, saj je cena kilometra konstantna in znaša 0,43 evra na prevožen kilometer. Ko se število prevoženih kilometrov povečuje, se na primer pri 15.000 kilometrov ali 20.000 kilometrov cena prevoženega kilometra za poslovni najem in nakup postopoma znižuje, vendar poslovni najem še vedno ostaja nekoliko

dražji od drugih treh možnosti. Kilometrini ne glede na vse ostaja konstantna, kar pomeni, da se cena ne spreminja in ostaja 0,43 evra na kilometer. Ta konstantnost lahko predstavlja manjše tveganje za tiste, ki niso prepričani, koliko kilometrov bodo letno prevozili. Predvsem je to problematično pri poslovnem najemu, kjer najemodajalec kaznuje najemnika z doplačilom za premalo ali preveč prevoženih kilometrov skozi celoten poslovni najem. Pri večjih prevoženih razdaljah, denimo pri 40.000 kilometrov ali več, se stroški med nakupom in poslovnim najemom približajo, kar kaže, da postane poslovni najem finančno vse bolj ugoden, vendar je nakup, kot tudi nakup s financiranjem, še vedno cenejši. Pri 50.000 kilometrih na leto je opaziti, da je cena za nakup (0,28 evra na prevožen kilometer) skoraj enaka kot cena za nakup s financiranjem (0,28 evra na prevožen kilometer) in precej podobna ceni za poslovni najem (0,36 evra na prevožen kilometer). To nakazuje, da pri višjih razdaljah postanejo stroški bolj primerljivi med vsemi možnostmi. Na splošno slika 9 jasno prikazuje, da je optimalna izbira načina financiranja vozila močno odvisna od letno prevoženih kilometrov. Za manjše razdalje je izplačilo kilometrini najugodnejša alternativa, medtem ko pri večjih razdaljah nakup postaja bolj racionalna finančna odločitev nakupa, saj ponuja ugodnejšo ceno prevoženega kilometra v primerjavi s poslovnim najemom.

Da je odločitev glede izbire financiranja službenega vozila lažja, sva izračunala točke preloma med različnimi načini pridobitve vozil, ki prikazujejo pri koliko letno prevoženih kilometrih je menjava načina pridobitve vozila finančno smotrna.

Kot prikazujejo podatki v sliki 10, točke preloma med nakupom in poslovnim najemom ni mogoče izračunati, ker se stroškovni krivulji nakupa in najema nikoli ne sekata. Točka preloma med krivuljama mesečnih stroškov nakupa in izplačila kilometrini se sekata pri 22.631 kilometrih letno. Točka preloma v tem primeru pomeni, da je strošek nakupa in vzdrževanja vozila mesečno enako visok kot strošek izplačila kilometrini pri takšni prevoženi razdalji. Pred točko preloma je izplačilo kilometrini bistveno ugodnejše, po točki preloma pa se stroškovna učinkovitost premakne v prid kupljenega vozila. V sliki 10 sta jasno vidna še dva preloma in sicer prvi pri 24.559 letno prevoženih kilometrih. V tej točki krivulja stroškov kupljenega vozila s financiranjem seka krivuljo stroškov izplačila kilometrini. Pred to točko je ugodnejše izplačilo kilometrini, če pa služben avtomobil letno prevozi več kot 24.559 kilometrov pa je cenejša izbira nakupa vozila s financiranjem. Zadnji prelom je pri 33.026 letno prevoženih kilometrih, kjer krivulja stroškov poslovnega najema seka krivuljo stroškov izplačila kilometrini. Ta točka preloma podjetju signalizira, da sta v primeru, da službeno vozilo letno prevozi 33.026 kilometrov, opcija poslovnega najema in izplačila kilometrini stroškovno enaki. Pred to točko je izplačilo kilometrini za uporabo zasebnega vozila v službene namene bolj smotrno in stroškovno učinkovitejše. Po točki preloma pa so nižji stroški v primeru, da podjetje vozilo pridobi preko poslovnega najema.

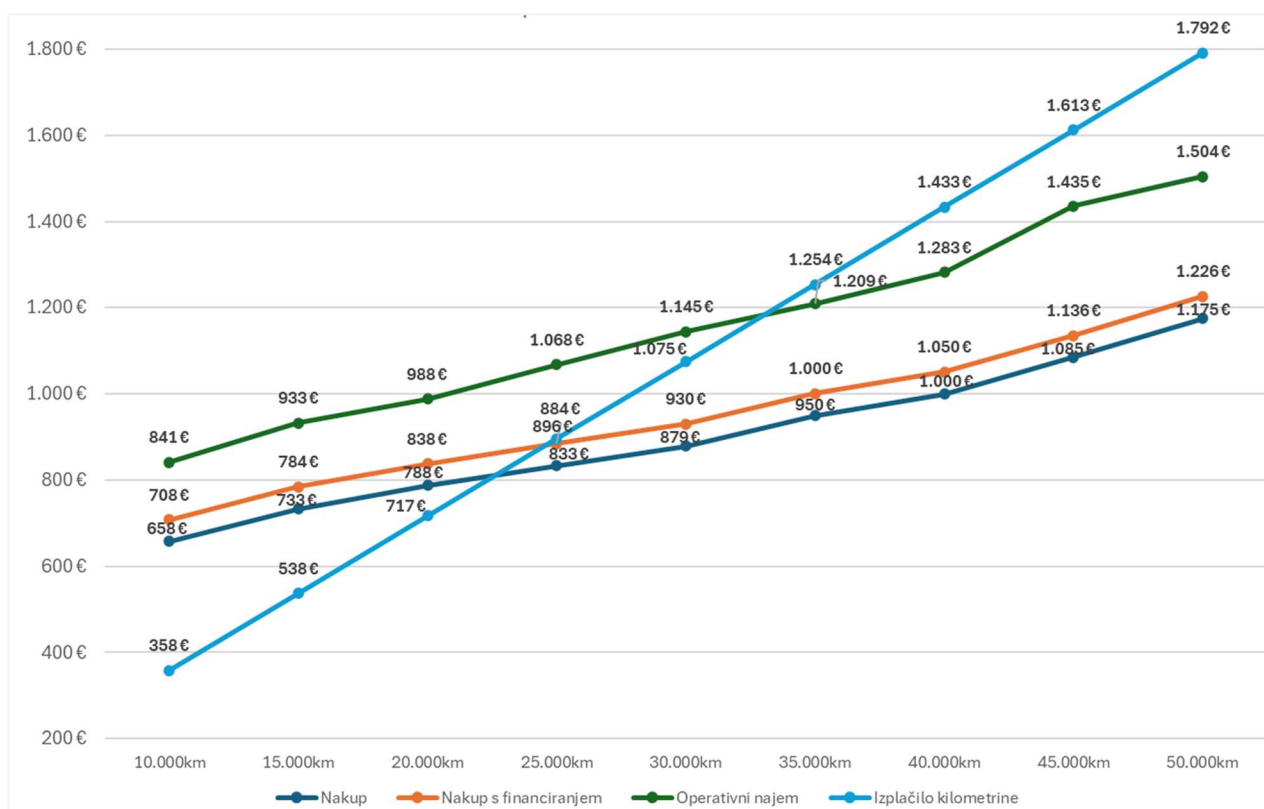
Opazno je, da so stroški pri kilometrini na začetku (pri 10.000 kilometrov) najnižji, saj znašajo približno 358,33 evrov mesečno, vendar se z večanjem letno prevoženih kilometrov hitro povečujejo. Pri 50.000 letno prevoženih kilometrih dosežejo najvišjo vrednost, ki znaša 1.791,67 evrov, kar kaže, da kilometrini postane najdražja izbira za tiste, ki veliko vozijo.

Nakup avtomobila ima bolj postopno rast stroškov, mesečni stroški pa naraščajo počasneje. Pri 10.000 kilometrih znašajo približno 657,62 evrov, pri 50.000 kilometrih pa se povečajo na 1.175,22 evrov. Poslovni najem se giblje nekje med obema drugima možnostima. Pri nižjih prevoženih kilometrih je poslovni najem dražji od nakupa, a cenejši od kilometrine, pri 10.000 kilometrih znaša 841,35 evrov, pri 50.000 kilometrih pa 1.504,45 evrov.

Na splošno slika 10 jasno prikazuje, da je kilometrina najbolj ugodna za manjše število prevoženih kilometrov, vendar stroški dramatično in linearno naraščajo z večanjem prevoženih razdalj. Nakup postane vse bolj ugoden pri večjem številu prevoženih kilometrov, saj stroški naraščajo počasneje. Poslovni najem je bolj stabilna možnost z vidika konstantnosti stroškov, vendar ni najcenejša, zlasti pri večjem številu prevoženih kilometrov.

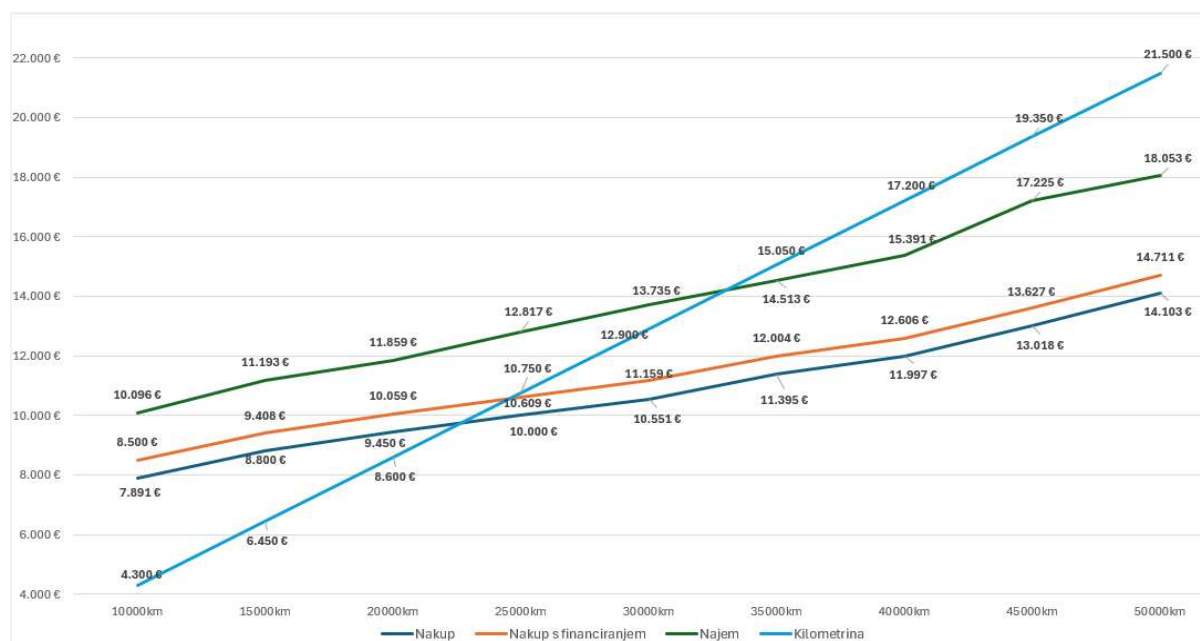
Slika 11 prikazuje enako primerjavo kot slika 10, le da je izračun narejen na letni ravni, kjer so razlike v stroških še očitnejše. Točke preloma so na enakih mestih in sicer pri 22.631 kilometrih za krivulji izplačila kilometrine ter nakupa, pri 24.559 letno prevoženih kilometrih za stroške kupljenega vozila s financiranjem in stroške izplačila kilometrine ter pri 33.026 prevoženih kilometrih letno med krivuljama poslovnega najema ter izplačila kilometrine zaposlenim, ki za službene namene uporabljajo zasebno vozilo.

Slika 10: Mesečni strošek lastninjenja službenega avtomobila glede na vrsto pridobitve ter letno prevoženih kilometrov



Vir: lastno delo.

Slika 11: Letni strošek lastninjenja službenega avtomobila glede na vrsto pridobitve ter letno prevoženih kilometrov



Vir: lastno delo.

Pri interpretaciji podatkov je potrebno poudariti, da je pri lizingu in kilometrini mesečni strošek precej fiksni, pri nakupu vozila pa lahko ta zelo niha. Če na primer strmoglavijo cene rabljenih vozil na trgu, bo mesečni strošek vozila veliko dražji. Enaka težava nastane v primeru, ko se z vozilom vozi bolj dinamično, posledično se lahko poveča tudi obraba pnevmatik in zavornega sistema, eskalira pa tudi možnosti okvar.

5.6 Intervju in pregled dejanske uporabe službenih vozil v praksi

Da bi samo uporabo kot tudi računovodenje službenih vozil spoznala še iz praktičnega vidika, sva izvedla intervju z zaposleno osebo, ki dela v oddelku računovodstva podjetja z velikim voznim parkom službenih vozil. Z izvedenim intervjujem sva želela izvedeti, katerega načina pridobitve službenih vozil se poslužujejo v velikem podjetju in kako to računovodijo.

Intervju sva izvedla z Nino Jankovič, vodjo računovodstva v podjetju Medis d.o.o. Medis je farmacevtsko podjetje in je del Medis Group, ki je skupno prisotno na več kot petnajstih trgih srednje, južne in vzhodne Evrope. Medis d.o.o. je imel leta 2023 zaposlenih 179 oseb, čez celotno skupino pa zaposluje skoraj 400 oseb. V oddelku računovodstva imajo zaposlenih deset oseb, ki skrbijo za računovodstvo vseh podjetij znotraj skupine. V okviru njihove dejavnosti zaposleni opravljajo naloge registracije zdravil, usklajevanje in komunikacije z zavarovalnicami in poslovnimi partnerji, trženje, medicinska podpora javnosti in distribucija zdravil in medicinskih pripomočkov. Za potrebe teh nalog, ki se velikokrat opravljajo na terenu,

imajo določeni zaposleni zagotovljena službena vozila, konkretnije službene osebne avtomobile.

Za vozni park skrbi več oseb, ki opravljajo poleg zadolžitev za službena vozila tudi druge aktivnosti znotraj podjetja. Podjetje nima zaposlene zgolj ene osebe, čigar primarna zadolžitev bi bila celovita skrb za službena vozila. V Medisu imajo zadolženo osebo, ki sklepa pogodbe z najemodajalcem in jih vnaša v interni sistem, osebo, ki skrbi za premike vozil v skupini in poroča odgovorni osebi podatke za obračun bonitet, osebo ki obračuna bonitete, osebo, ki knjiži račune v povezavi s službenimi vozili ter vodi register osnovnih sredstev, kjer so zavedena vozila in osebo, ki občasno pregleduje vozila.

Služben avtomobil dobijo zaposleni, ki imajo to pravico navedeno in določeno v njihovi pogodbi o zaposlitvi. Vodstvo podjetja in nadrejeni ocenijo, kateri zaposleni za opravljanje svojih nalog potrebujejo službeno vozilo, poleg tega pa imajo tudi interni pravilnik, ki se uporablja za ustrezno razporeditev vozil glede delovnih mest in vsebuje tudi določbe glede cen vozil, saj imajo zaposleni določen proračun, v okviru katerega si lahko izberejo službeno vozilo. Vsak zaposlen ima v pogodbi drugačne določbe, saj različni zaposleni pokrivajo različna območja Slovenije in tudi območja izven države, zato imajo v pogodbah različne letne omejitve o prevoženih kilometrih in različna vozila. V večji meri ima vsak zaposlen svoje službeno vozilo in je tudi edini uporabnik službenega vozila tekom sklenjenega najema. Torej je službeno vozilo v uporabi zgolj ene osebe, ne uporabljajo koncepta delitve službenih vozil. V primeru, ko zaposleni zapusti podjetje pred iztekom najema in obdobja njegove uporabe službenega vozila imajo v podjetju dogovor, da je v takšnem primeru vozilo na voljo za uporabo tudi drugim zaposlenim, ki vozilo potrebujejo za opravljanje dela. V primeru okvare službenih vozil dobijo zaposleni nadomestno vozilo. Uslužbenec ima po pogodbi z najemodajalcem pravico službeno vozilo uporabljati največ do 200.000 prevoženih kilometrov. Po tem, ko se s službenim vozilom prevozi tolikšno število kilometrov, se jim vozilo vrne. Doba vrnitve je odvisna od tega, koliko je pogodbeno določilo za letno prevožene kilometre. Če zaposleni zaradi narave dela opravijo manj kot toliko kilometrov v predvidenem časovnem obdobju, se jim lahko naredi aneks k pogodbi in se poslovni najem podaljša za maksimalno eno leto.

V matičnem podjetju v Sloveniji imajo najetih 93 službenih vozil. V večji meri se poslužujejo poslovnega najema. Že vsaj petnajst let imajo s partnerji pogodbe o poslovnem najemu vozil. Kot že omenjeno, imajo zaposleni zaradi okoliščin svojih dejavnosti različne pogoje uporabe vozil, iz tega pa izhaja tudi, da so pogodbe za poslovni najem za posamezna vozila med seboj različna, predvsem glede kilometrov in trajanja najemne pogodbe. Za pridobitev službenih vozil preko poslovnega najema so se odločili na podlagi dejstva, da večina zaposlenih vsakodnevno dela terensko delo in da letno prevozijo več kot 30.000 kilometrov, torej bi bila uporaba zasebnih vozil zaposlenih nesmotna, po drugi strani pa bi za lastna vozila potrebovali tudi zaposlene, ki bi primarno skrbeli zgolj za tako velik vozni park, čemur niso naklonjeni. Občasno se sicer poslužujejo uporabe zasebnih vozil zaposlenih za službene poti, vendar to obsega zgolj občasna izobraževanja, udeležitev na kongresih ali nekatere službene poti v druga podjetja v skupini Medis. Uporabniki Medisovih službenih vozil morajo enkrat mesečno in sicer do petega

dne v mesecu oddati potni nalog s prilogami kot dokazilo opravljenih službenih poteh preteklega meseca in navedene prevožene kilometre. Referent v računovodstvu preveri relacije in tudi porabo goriva glede na navedene prevožene razdalje. Stroške v povezavi s potnim nalogom oziroma službenimi potmi v tem podjetju razporejajo in knjižijo glede na stroškovna mesta in sicer na zaposlenega ali pa celoten oddelek.

Gospa Jankovič je bila v obdobju prehoda na novi MSRP 16 standard odgovorna za uvedbo standarda v poslovne knjige podjetij v skupini Medis. Ker je prenovljen standard zahteval skrbno preučitev pogodb, saj mora računovodska klasifikacija temeljiti na vsebini pogodb, so imela podjetja več dela s pregledom pogodb in vnašanjem le teh v informacijski sistem. Kot največji izziv prehoda na standard MSRP 16 je za skupino Medis navedla vzpostavitev in nastavitev novega sistema za vodenje vozil po novi zakonodaji in prenos vseh vozil v register osnovnih sredstev. Vse to je tudi za mnoga podjetja zahtevalo veliko dodatnega časa in denarja, saj so zaradi kompleksnosti postopkov pogosto morala pridobiti nove informacijske sisteme, s katerimi lahko čim učinkoviteje računovodijo najem službenih vozil in vodenje evidenc najemnih pogodb, ki se nenehoma spreminjajo zaradi izteka najema, sprememb določb v pogodbah ali celo kraj vozil. Pred uvedbo MSRP 16 določil je bilo računovodenje v praksi precej enostavnejše, saj so zneske mesečnih najemnin vozil knjižili na stroške najemnin, po novem sistemu pa morajo obračunavati tudi amortizacijo in obresti. V povezavi z amortizacijo pa so imela podjetja v praksi tudi dilemo, ali bo ta davčno priznana, saj je doba najema vozil običajno triletna, davčno priznana amortizacija pa petletna. Kasneje so pristojni organi podjetjem izdali pojasnilo in poenoteno navodilo, da se za obdobje davčno priznane amortizacije v primeru najema vozil šteje čas veljavnosti najemne pogodbe. Kot v drugih podjetjih so se tudi Medisovi računovodski izkazi zaradi spremenjene računovodske obravnave spremenili, in sicer pravijo, da se je povečala skupna vrednost sredstev in obveznosti v bilanci stanja, pomemben vpliv pa se je pokazal tudi na finančne kazalnike, predvsem na ključne kazalnike kot je kazalnik donosnosti sredstev in EBITDA.

Za velika podjetja kot je Medis skupina, kjer je za službena vozila značilno predvsem veliko število prevoženih letnih kilometrov, v praksi ni smiselna uporaba in najem električnih službenih vozil. Terenski delavci dnevno ali tedensko prevozijo veliko preveč kilometrov in imajo časovno omejen delovnik, zaradi česar bi bilo vmesno polnjenje vozil zelo zamudno. Ocenili so, da za potrebe njihovih podjetij Slovenija še nima dovolj razširjene ponudbe polnilnic za hitro polnjenje električnih vozil, prav tako pa imajo električna vozila še vedno prekratek domet s polno baterijo za njihove potrebe.

Pri vodenju računovodenja tako velikega voznega parka se zagotovo hitro ugotovi, da je standard zastavljen pomanjkljivo ali ne prijazno do uporabnikov. Gospa Jankovič meni, da so nekatera pravila ostala še nedefinirana in nejasna. Največjo težavo so sprva imeli z določanjem diskontne stopnje in ocenjevanjem trajanja najema. Oba faktorja sta pomembna zaradi njunega vpliva na pripoznanje sredstev in obveznosti v bilanci stanja. Dodatne smernice s strani izdajatelja standardov bi podjetjem zmanjšala dilemo in nujo po samointerpretaciji takšnih

določil. Prav tako se jim zdi, da bi podjetja potrebovala daljše obdobje prilagoditve ob tako velikih spremembah računovodenja, zlasti z vidika priprave informacijskih sistemov.

5.7 Priporočilo podjetjem in uporabnikom

Uporabnike službenih vozil lahko razdelimo na dve skupini, in sicer uporabnike, ki lahko službena vozila uporabljajo v zasebne namene in uporabnike, kateri službena vozila uporabljajo zgolj za namene poslovanja podjetja. Uporaba službenega vozila v zasebne namene je korist, ki jo zaposlenemu omogoča podjetje z omogočanjem uporabe službenega vozila v zasebne namene. To korist imenujemo boniteta. Bonitete se obračunavajo za službena vozila z notranjim izgorevanjem in hibridna vozila, katera zaposleni uporabljajo v zasebne namene. Bonitet za električna službena vozila, ne glede na njihovo vrednost, zaenkrat še ni oziroma znašajo 0%, kar pomeni, da so veliko ugodnejša alternativa za uporabnike kot vozila z notranjim izgorevanjem. Izbira pogonskega goriva pa ne vpliva na uporabnike, ki službenih vozil ne smejo uporabljati v zasebne namene.

Zaposleni, ki uporabljajo službena vozila naj se zavedajo, da način pridobitve vozila nima neposrednega vpliva na njihove stroške, saj podjetje krije večino izdatkov, kot so gorivo in vzdrževanje. Drugače pa je pri izplačilu kilometrine za službene poti pri uporabi njihovih zasebnih vozil, kjer vse stroške vozila nosi uporabnik sam, podjetje pa mu za vsak prevožen kilometer plača 0,43 evra.

Pri pripravi priporočil podjetjem glede uporabe in pridobitve službenih vozil je ključno, da se upoštevajo tako finančni kot poslovni vidiki. Na podlagi analize različnih načinov pridobitve službenih vozil (najem, nakup ali uporaba zasebnega vozila v službene namene) je priporočljivo, da podjetja temeljito preučijo svoje potrebe in značilnosti poslovanja, preden sprejmejo odločitev.

Prvi in najpomembnejši kriterij pri odločitvi katero opcijo uporabe službenega vozila izbrati je letno prevožena kilometrina. Če podjetje načrtuje, da bo posamezno službeno vozilo prevozilo manj kot 22.631 kilometrov letno, je smiselno razmisliti o izplačilu kilometrine zaposlenemu za uporabo njegovega zasebnega vozila v službene namene. Ta pristop je stroškovno ugodnejši v primerjavi z nakupom ali najemom vozila. Ko pa število prevoženih kilometrov preseže to mejo, je finančno ugodnejša opcija nakup vozila, v primeru, da bo vozilo uporabljalo vsaj pet let. V primeru, da podjetje načrtuje velike investicije ali potrebuje sredstva za bilo kater drug razlog, se naj odloči za najem vozila s financiranjem, kjer je začetna investicija zgolj 36% investicije nakupa vozila z gotovino, vendar je na mesečni ravni ta oblika pridobitve dražja za 50 evrov. Poslovni najem je veliko stabilnejša, a dražja rešitev. Omogoča bolj konstantne mesečne stroške, kar podjetjem omogoča enostavnejše načrtovanje denarnih tokov. Vendar je ta možnost običajno dražja od nakupa ne glede na letno prevožene kilometre. Mesečni strošek poslovnega najema in izplačila kilometrine pa se izenačijo pri letno prevoženih 33.026 kilometrih, saj je po tem številu kilometrov poslovni najem cenejši od izplačila kilometrine.

Podjetja naj razmislijo tudi o možnosti električnih službenih vozilih. Ta prinašajo prednosti predvsem pri boniteti za uporabnike, saj ta znaša 0 % ne glede na vrednost vozila. Čeprav so električna vozila dražja za nakup, se ta strošek lahko izravna s prihranki pri davčnih olajšavah in nižjih operativnih stroških. Vendar pa je pri izbiri električnega vozila ključno oceniti praktičnost glede na dejavnost podjetja, saj niso vsa podjetja primerna za uporabo tovrstnih vozil zaradi omejenega dosega in drugih omejitev, kot je daljše polnjenje in relativno slaba pokritost Slovenije s polnilnicami.

Podjetja, predvsem velika in tista, ki kotirajo na borzi in so tako medijsko kot tudi drugače bolj izpostavljena, naj pri odločitvah upoštevajo ključne finančne kazalnike, kot sta donosnost sredstev in donosnost kapitala. Pri izbiri med najemom in nakupom je pomembno oceniti, kako bo pridobitev vozila vplivala na kazalnike uspešnosti podjetja in prosti denarni tok, ki bi ga lahko podjetje namenilo za druge naložbe namesto za vozila.

Prav tako je potrebno poudariti, da je nakup odločitev, ki na začetku zahteva veliko denarno investicijo. To lahko nekaterim podjetjem zmanjša denarna sredstva, ki bi jih lahko drugače uporabilo za investicije v sredstva ali sam razvoj, kar bi doprineslo dodaten dobiček. Začetna investicija pri poslovnem najemu ni potrebna, če se podjetje odloči tako. Sicer je lahko tudi nakup opravljen preko kredita ali finančnega najema, vendar to same stroške nakupa podraži zaradi obrestnih mer. Fiksna pogodbeni obrestna mera na leto za Škodo Octavio znaša 7,49 %, po izračunu na spletni strani tako strošek vozila poveča za malo več kot 3.047 evrov skozi pet letno obdobje lastninjenja.

Nadzorni organi, predvsem revizorji oziroma revizijske hiše naj bodo v povezavi s službenimi vozili pozorni predvsem pri pregledu utemeljitev službenih poti. Razlog za to se skriva za dejstvom, da se v praksi pogosto dogaja, da zaposleni (ob dogovoru z delodajalcem), katerim je omogočena uporaba službenega vozila v zasebno uporabo v poskusu omejevanja zasebno prevoženih kilometrov izdajajo in pišejo potne naloge za službene poti, ki se v resnici niso zgodile. Tako ostanejo še vedno znotraj okvira 500 kilometrov nižje obračunane mesečne zasebne uporabe. Zakonodajnim organom ali računovodskim ustanovam oziroma strokovnim organizacijam svetujeva, da za olajšanje pogojev podjetjem standarde ali druge smernice, ki jih izdajajo in odrejajo, skušajo opredeliti čimbolj celostno, natančno in brez dvomljivih ali dvoumnih navedb. Prav tako naj ob večjih spremembah, ki za podjetja pomenijo celovito spremembo sistemov ali evidenc in načina delovanja le tem omogočijo daljši prehodni čas med starimi in novimi zavezami in standardi, saj se jim tako zagotovi dovolj časa za učinkovito implementacijo sprememb.

6 SKLEP

V magistrskem delu sva se osredotočila na proučevanje računovodskih in davčnih vidikov uporabe službenih vozil. Le ta so za številna podjetja ogromen strošek, a vseeno del nujno potrebnih osnovnih sredstev, ki jih potrebujejo za nemoteno poslovanje.

Za optimalno vodenje voznega parka in nižanje stroškov le tega ter delovanje podjetja v skladu s predpisi je razumevanje računovodskega in davčnega vidika službenih vozil ključna za sprejemanje odločitev vezanih na vozni park. Nepravilna odločitev pridobitve ali uporabe službenih vozil ima za podjetje lahko velike finančne posledice. Skozi raziskavo sva podrobno analizirala tri glavne načine uporabe službenih vozil in sicer nakup službenih vozil, poslovni najem službenih vozil s celovito storitvijo ter uporabo zasebnih vozil zaposlenih v službene namene. Vsak izmed teh načinov ima svoje prednosti, slabosti in zahteve, ki jih morajo podjetja skrbno preučiti glede na svoje specifične potrebe in strategije.

Nakup službenih vozil je znan kot najbolj klasična metoda pridobitve službenih vozil. Ta podjetju zagotavlja največji nadzor nad osnovnimi sredstvi. Podjetju omogoča večjo prilagodljivost pri uporabi vozil, hkrati pa lahko samostojno razpolagajo z vozilom ter opravljajo vzdrževanje ter druge poslovne vidike. Največja pomanjkljivost je ta, da lahko nakup vozila brez financiranja privede do visokih oportunitetnih stroškov, saj bi podjetje lahko denar vložen v nakup vozila investirala drugam in bila s tem deležna zaslužka bodisi obresti, rasti vrednostnih papirjev ali rasti prodaje zaradi investiranja v raziskave in razvoj. Poleg oportunitetnih stroškov pa je potrebno opozoriti, da nakup predstavlja veliko investicijo in visok začetni finančni izdatek, kar lahko omeji likvidnost podjetja in pomeni večje finančno tveganje, zlasti v primeru hitre izgube vrednosti vozil. Prav tako lahko pri lastninjenju vozila nastanejo nepredvideni stroški s servisiranjem in težave s prodajo vozila. Podjetja morajo tudi natančno spremljati spremembe v zakonodaji, saj lahko nepravilno knjiženje oziroma računovodenje in davčna obravnava privede do zapletov in tveganj pri poslovanju in revidiranju.

Najem službenih vozil je alternativna možnost, ki se vse bolj uveljavlja, predvsem zaradi ne obremenjenosti podjetja z birokracijo, vzdrževanjem in popravili ter večje likvidnosti podjetja. Ta način podjetjem omogoča, da ohranijo večjo finančno fleksibilnost, saj jim ni potrebno zagotoviti visokega začetnega vložka v nakup vozila, stroški vzdrževanja in servisiranja pa so pogosto vključeni v pogodbe o najemu in so vključena v mesečni strošek. Kljub tem prednostim pa je dolgoročni najem lahko finančno dražji. Novi standardi in poenotenje slovenskih z mednarodnimi standardi so z letom 2019 prinesli novitete glede računovodenja najema službenih vozil, njihova implementacija pa je bila za podjetja velik projekt in je prinesla nemalo preglavic.

Uporaba zasebnih vozil zaposlenih v službene namene prinaša konstantno strukturo stroškov na prevožen kilometer in je za podjetje še najenostavnejša. Povračilo kilometrine zaposlenim, ki uporabljajo svoja vozila za službene dejavnosti, je davčno priznано do zakonsko določene višine, kar omogoča preprosto in pregledno obračunavanje stroškov. Ta model je posebej primeren za manjša podjetja ali tista podjetja, ki nimajo potrebe po večjem voznem parku in nimajo veliko službenih poti. Vendar pa je pravilno evidentiranje kilometrine ključno, saj nepravilnosti lahko privedejo do dodatnih davčnih obremenitev. Poleg tega se pri pogostejši uporabi zasebnih vozil v službene namene pojavljajo izzivi glede zagotavljanja skladnosti s pravili o varnosti in vzdrževanju vozil, saj so te naloge v pristojnosti zaposlenih samih. Poleg

tega pa tudi za zaposlenega predstavljajo večje finančno breme vzdrževanja, kljub temu, da je upravičen do povračila kilometrine.

Pri izbiri službenega vozila je pomemben vidik, ki je iz leta v leto bolj uveljavljen, in sicer trajnost. Naraščajoče okoljske zahteve v zakonodaji in prizadevanja za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov počasi vodijo podjetja k iskanju bolj trajnostnih rešitev tudi za službena vozila. Električna in hibridna vozila postajajo vse bolj privlačna predvsem zaradi spodbud, kot so davčne olajšave in subvencije, ki jih mnoge države znotraj EU ponujajo, med njimi tudi Slovenija. Kljub vsem olajšavam in spodbudam, ki so na voljo podjetjem, le ta počasi elektrificirajo svoje vozne parke, saj je uporaba električnih vozil pogosto omejena zaradi pomanjkanja ustrezne infrastrukture ali samih zmožnosti avtomobilov, kar je potrdila tudi vodja računovodstva podjetja s 93 službenimi vozili ga. Nina Jankovič.

Z analizo sva pokazala, da ni enotne rešitve, ki bi bila optimalna za vsa podjetja. Vsak izmed preučevanih modelov uporabe službenih vozil ima svoje značilnosti, ki lahko za nekatera podjetja predstavljajo prednosti, za nekatera podjetja pa slabosti. Pri primerjavi stroškov najema in nakupa Škode Octavie Combi z izplačilom kilometrine sva prišla do točk preloma, v katerih je podjetju smotrno zamenjati obliko pridobitve službenega vozila. Do 22.631 letno prevoženih kilometrov je izplačilo kilometrine cenejše kot najem, nakup z gotovino ali nakup s financiranjem. Po tej točki je nakup službenega vozila cenejši. V primeru, da podjetje nima likvidnosti in si ne more privoščiti celotnega zneska nakupa vozila se lahko odloči za finančni lizing. V primeru Škoda financiranja podjetje plača 36% vrednosti vozila kot polog, ostalo pa preko obrokov. Takšna oblika nakupa je 50 evrov mesečno dražja kot nakup z gotovino, vendar vseeno cenejša od poslovnega najema. Glede na izplačilo kilometrine pa je le ta opcija od nakupa s financiranjem cenejša samo v primeru, da službeno vozilo prevozi manj kot 24.559 kilometrov letno. Po tej točki je v vsakem primeru cenejši nakup, bodisi s financiranjem ali pri plačilu v celotnem znesku. Ko podjetje tehta med opcijama nakupa in poslovnega najema je nakup v celotnem razponu letno prevoženih kilometrov cenejši. Obstaja pa kilometrina, po kateri je poslovni najem cenejši kot izplačilo kilometrine in sicer je to pri 33.026 kilometrih letno. Poleg samega stroškovnega vidika nakup službenih vozil ponuja večjo avtonomijo in nadzor, vendar prinaša večje začetne izdatke in večjo odgovornost za upravljanje sredstev. Poslovni najem omogoča podjetjem razdelitev stroškov vozila na mesečno raven, vendar je dolgoročno dražja možnost od nakupa vozila, uporaba zasebnih vozil v službene namene pa je za podjetja z malo službenimi potmi najcenejša rešitev. Potrebno je poudariti, da je službeno vozilo, predvsem avtomobil, v velikih primerih nagrada za zaposlenega. Zato v takšnih primerih podjetja niti ne razmišljajo o izplačilu kilometrine za uporabo zasebnega vozila v službene namene.

Na podlagi vseh ugotovitev priporočamo podjetjem, da pri izbiri načina uporabe službenih vozil upoštevajo specifične značilnosti svojega poslovanja, finančno zmogljivost in dolgoročne cilje. Pomembno je, da podjetja pri tem tesno sodelujejo z davčnimi in računovodskimi strokovnjaki, ki jim lahko pomagajo pri pravilni obravnavi stroškov in davčnih posledic, ter spremljajo zakonodajne spremembe, ki bi lahko vplivale na njihov vozni park. Poleg tega je ključnega

pomena, da podjetja razmislijo tudi o trajnostnih vidikih svoje strategije in v prihodnosti raziščejo možnosti za prehod na okolju prijaznejša prevozna sredstva.

LITERATURA IN VIRI

1. ACEA. (2023a, 18. maj). *New commercial vehicle registrations (in units)*. <https://www.acea.auto/figure/new-commercial-vehicle-registrations-in-units/>
2. ACEA. (2023b, 18. maj). *New commercial vehicle registrations and annual GDP growth in the EU*. <https://www.acea.auto/figure/new-commercial-vehicle-registrations-and-annual-gdp-growth-in-the-eu/>
3. ACEA. (2023c, 12. junij). *Electric commercial vehicles: Tax benefits and purchase incentives 2023*. <https://www.acea.auto/fact/electric-commercial-vehicles-tax-benefits-and-purchase-incentives-2023/>
4. ACEA. (2023d, 5. julij). *Electric cars: Tax benefits and purchase incentives*. https://www.acea.auto/files/Electric_cars-Tax_benefits__purchase_incentives_2023.pdf
5. ALD Automotive. (brez datuma). *Najem z nami*. Pridobljeno 31. julija 2024 s <https://www.ayvens.com/sl-si/najem-z-nami/eti-avtomobil>
6. Amonte. (brez datuma). *Menjava gum*. Pridobljeno 31. julija 2024 s <https://avtostop.si/vulkanizerstvo/menjava-gum/>
7. AMZS. (2024, 2. februar). *Slovenski avtomobilski trg v letu 2023: Vsak deseti prodani osebni avto je bil električen*. <https://www.amzs.si/motorevija/v-zarometu/avto-moto/2024-02-02-slovenski-avtomobilski-trg-v-letu-2023-vsak-deseti-prodani-osebni-avto-je-bil-elektricen>
8. AMZS. (brez datuma). *Izračun stroškov registracije*. Pridobljeno 31. julija 2024 s <https://www.amzs.si/storitve/pregledi-in-registracije/registracija-vozil/izracun-stroskov-registracije>
9. Aneks h Kolektivni pogodbi za negospodarske dejavnosti (Ur. l. RS, št. 88/2021)
10. ASD Group. (2022, 28. oktober). *France: All About The French Tax On Company Vehicles (TVS)*. Pridobljeno 13. junija 2024 s <https://www.asd-int.com/en/france-all-about-the-french-tax-on-company-vehicles-tvs/>
11. Avto medija. (2022, 16. marec). *Sedem stvari, ki jih morate vedeti o AdBlue*. *Avto fokus*. https://www.avto-fokus.si/Novice/Sedem_stvari_ki_jih_morate_vedeti_o_AdBlue
12. Bajuk Mušič, A. (2018a, 25. april). *Poslovni najemi*. IKS 05/2018. Zveza računovodij, finančnikov in revizorjev Slovenije.
13. Bajuk Mušič, A. (2018b, 31. maj). *Finančni najem*. IKS 06/2018. Zveza računovodij, finančnikov in revizorjev Slovenije
14. Bajuk Mušič, A. (2018c, 27. junij). *MSRP 16 - Najemi*. IKS 07/2018. Zveza računovodij, finančnikov in revizorjev Slovenije
15. Bajuk Mušič, A. (2019, 27. februar). *Prehod na SRS 2019 za najemnike*. IKS 03/2019. Zveza računovodij, finančnikov in revizorjev Slovenije

16. Belga News Agency. (2022, 4. november). *Belgium towering leader in Europe in subsidising company cars*. <https://www.belganewsagency.eu/belgium-towering-leader-in-europe-in-subsidising-company-cars>
17. Bohte, D. (brez datuma). GZS. *Kdaj ima zavezanec pravico do odbitka davka na dodano vrednost pri motornih vozilih?*. Pridobljeno 4. julija 2024 s https://www.gzs.si/skupne_naloge/informacije_in_pomoc/vsebine/Infopika/Pogostavpra%C5%A1anja/Davki/45352
18. British Polish Chamber of Commerce. (brez datuma). *Company car for business and private purposes and tax returns of employees and managers*. Pridobljeno 13. junija 2024 s <https://bpcc.org.pl/company-car-for-business-and-private-purposes-and-tax-returns-of-employees-and-managers/>
19. Bukovnik Leva, M. in Mlinarič, B. (2009). *Temelji računovodstva*. Zavod IRC.
20. Data. (2018, 24. januar). *Amortizacija sredstev* [objava na blogu]. <https://data.si/blog/amortizacija-osnovnih-sredstev/>
21. Data. (2023, 3. november). *Metode amortizacije in njen vpliv na obdavčitev* [objava na blogu]. <https://data.si/blog/metode-amortizacije/>
22. Data. (2024, 11. marec). *Kilometrina 2024 – kakšni zneski veljajo za 2024?* [objava na blogu]. Pridobljeno 9. avgusta 2024 s <https://data.si/blog/kilometrina-2024/>
23. Dataforce. (2020, 30. junij). *Transport & Environment: Company Car Report*. https://te-cdn.ams3.digitaloceanspaces.com/files/2020_10_Dataforce_company_car_report.pdf
24. Dijaški dom Drava Maribor. (2024, 1. januar). *Pravilnik o uporabi službenega vozila v Dijaškem domu Drava Maribor*. Pridobljeno 30. maja 2024 s <https://dddrava.si/wp-content/uploads/2024/03/Pravilnik-o-uporabi-sluzbenega-vozila-DD-Drava.pdf>
25. Dom Lukavci. (2001, 18. september). *Pravilnik o uporabi službenih vozil in privatnih vozil v službene namene*. https://lukavci.si/docs/Pravilnik_o_uporabi_sluzbenih_vozil.pdf
26. Finančna uprava Republike Slovenije. (2018, junij). *Vračilo trošarine za komercialni prevoz*. https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.fu.gov.si%2Ffileadmin%2FInternet%2FDavki_in_druge_dajatve%2FPodrocja%2FTrosarine%2FOpis%2FVracilo_trosarine_za_komercialni_prevoz.docx&wdOrigin=BROWSELINK
27. Finančna uprava Republike Slovenije. (2019, 29. april). *Pridobitev prevoznega sredstva iz druge države članice*. Pridobljeno 3. julija 2024 s https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Ffu.gov.si%2Ffileadmin%2FInternet%2FDavki_in_druge_dajatve%2FPoslovanje_z_nami%2FNovodila_in_pojasnila%2F2019%2F0920-7191_2018-19_Pridobitev_prevoznega_sredstva_iz_druge_drzave_clanice_EU.docx&wdOrigin=BROWSELINK
28. Finančna uprava Republike Slovenije. (2022, november). *Davek na motorna vozila (ZDMV-I)*. https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.fu.gov.si%2Ffileadmin%2FInternet%2FDavki_in_druge_dajatve%2FPodrocja%2FDavek_na_mot

- orna_vozila%2FOpis%2FDavek_na_motorna_vozila_ZDMV-1.docx&wdOrigin=BROWSELINK
29. Finančna uprava Republike Slovenije. (2024, junij). *Olajšava za investiranje*. https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.fu.gov.si%2Ffileadmin%2FInternet%2FDavki_in_druge_dajatve%2FPodrocja%2FDavek_od_dohodkov_pravnih_oseb%2FOpis%2FOlajšava_za_investiranje.docx&wdOrigin=BROWSELINK
 30. Finančna uprava Republike Slovenije. (brez datuma). *Uvoz avtomobila iz tretjih držav*. Pridobljeno 5. julija 2024 s https://www.fu.gov.si/zivljenjski_dogodki_prebivalci/uvoz_avtomobila_iz_tretjih_drzav
 31. Finančni urad Republike Slovenije. (2024, februar). *Letno poročilo Finančne uprave Republike Slovenije za leto 2023*. <https://www.gov.si/assets/organi-v-sestavi/FURS/Strateski-dokumenti/2024/Letno-porocilo-Financne-uprave-za-leto-2023.pdf>
 32. Firmenwagen. (2022, 19. april). *Leaseplan Ranking ermittelte die beliebtesten Firmenautos 2021*. Pridobljeno 10. junija 2024 s <https://firmenwagen.co.at/news/leaseplan-ranking-ermittelte-die-beliebtesten-firmenautos-2021/>
 33. Firmenwagen. (2023, 21. april). *Firmenwagen in Österreich zu 80 Prozent geleast*. Pridobljeno 10. junija 2024 s <https://firmenwagen.co.at/statistik/firmenwagen-in-oesterreich-zu-80-prozent-geleast/>
 34. Forum Media d.o.o. (brez datuma). *Interni pravilnik o uporabi službenih vozil in lastnih vozil v službene namene*. Pridobljeno 3. junija s [google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwj81Ia0za2GAXWq7QIHHWu6DwIQFnoECBUQAQ&url=https%3A%2F%2Fracunovodski-praktikum.si%2Fdocuments%2F545%2FPravilnik_o_uporabi_sluzbenega_vozila_1.doc&usg=AOvVaw1EBInrkEyvVeot5Sk3m_9M&opi=89978449](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwj81Ia0za2GAXWq7QIHHWu6DwIQFnoECBUQAQ&url=https%3A%2F%2Fracunovodski-praktikum.si%2Fdocuments%2F545%2FPravilnik_o_uporabi_sluzbenega_vozila_1.doc&usg=AOvVaw1EBInrkEyvVeot5Sk3m_9M&opi=89978449)
 35. French Payroll Expert. (brez datuma). *Company car: Benefit in kind*. Pridobljeno 13. junija 2024 s <https://frenchpayrollexpert.fr/car-usage-french-payroll/>
 36. Generali Slovenija. (brez datuma). *G24 Avto Zavarovanja*. Pridobljeno 27. julij 2024 s <https://avto.g24.si/>
 37. Groš. (brez datuma). *Ročna avtopralnica*. Pridobljeno 13. avgusta 2024 s <https://vulkanizerstvo-gros.com/avtopralnica/>
 38. Inšpektorat Republike Slovenije za delo. (brez datuma b). *Letno poročilo o delu Inšpektorata Republike Slovenije za delo za leto 2022*. Pridobljeno 1. julija 2024 s <https://www.gov.si/assets/organi-v-sestavi/IRSD/LETNA-POROCILA-IRSD/Letno-porocilo-o-delu-IRSD-za-leto-2022.pdf>
 39. Inšpektorat Republike Slovenije za delo. (brez datuma a). *O Inšpektoratu za delo*. Pridobljeno 1. julija 2024 s <https://www.gov.si/drzavni-organi/organi-v-sestavi/inspektorat-za-delo/>

40. Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo. (2024, 17. maj). *Letno poročilo o delu Inšpektorata RS za infrastrukturo za leto 2023*. <https://www.gov.si/assets/organi-v-sestavi/IRSI/Dokumenti/letna-porocila/Porocilo-o-delu-IRSI-za-leto-2023.pdf>
41. Inšpektorat Republike Slovenije za infrastrukturo. (brez datuma). *O Inšpektoratu za infrastrukturo*. Pridobljeno 1. julija 2024 s <https://www.gov.si/drzavni-organi/organi-v-sestavi/inspektorat-za-infrastrukturo/o-inspektoratu/>
42. Izračunaj Stroške. (brez datuma). *Stroški vozila*. <https://izracunajstroske.si/stroski-vozila/>
43. Javna Agencija Republike Slovenije za varnost prometa. (2022, 2. maj). *Kategorije vozil*. <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.avp-rs.si%2Fwp-content%2Fuploads%2F2022%2F03%2Fkategorije-in-tipi-nadgradnje-1-4-22-objava.doc&wdOrigin=BROWSELINK>
44. Kovačič, R. (brez datuma). *Spletni priročnik: Spletni priročnik avtomobili v službeni rabi*. Pridobljeno 3. junija 2024 s <https://alea.dzs.si/dokumenti/dokument.asp?id=12#kaz4>
45. Lex Localis. (brez datuma). *Pravilnik o uporabi službenih vozil Občine Vodice in uporabi privatnih vozil v službene namene*. Pridobljeno 2. junija 2024 s <http://www.lexlocalis.info/KatalogInformacij/VsebinaDokumenta.aspx?SectionID=cc769f9c-6933-4987-ba3d-5119cfead2d2>
46. Ministrstvo za javno upravo. (2024, 21. marec). *Prvič registrirana vozila, po mesecih*. Pridobljeno 9. junija 2024 s <https://podatki.gov.si/dataset/prvic-registrirana-vozila-po-mesecih>
47. Ministrstvo za javno upravo. (brez datuma). *Portal javnih naročil Republike Slovenije*. Pridobljeno 18. julija 2024 s <https://www.enarocanje.si/#/>
48. Ministrstvo za notranje zadeve. (brez datuma). *Urejanje in nadzor cestnega prometa*. Pridobljeno 1. julija 2024 s <https://www.policija.si/delovna-podrocja/urejanje-in-nadziranje-cestnega-prometa>
49. Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo. (brez datuma). *Regulirane cene naftnih derivatov*. Pridobljeno 31. julija 2024 s <https://www.energetika-portal.si/podrocja/energetika/cene-naftnih-derivatov/regulirane-cene-naftnih-derivatov/>
50. Odar, M., Hartman, D., Dr. Horvat, R., Jerman, S., Kranjc, M., Mušič, A in Zdolšek, D. (2024). *Slovenski računovodski standardi (2024)* (1. izd.). Slovenski inštitut za revizijo.
51. Osnovna šola Vrhovci. (2006, 24. junij). *Pravilnik o uporabi službenega vozila Osnovne šole Vrhovci*. https://www.os-vrhovci.si/files/2012/08/pravilnik_o_uporabi_sluzbenega_vozila.pdf
52. Pavšič, G. (2022, 4. oktober) *Razkrivamo: 100 poslovno vodilnih avtotrgovcev v Sloveniji*. <https://siol.net/avtomoto/novice/sto-najvecjih-v-sloveniji-koliko-denarja-se-obrne-v-avtoposlu-589351>
53. Peoitaly. (2024, 31. marec). *Can employer of record offer a company car in Italy? Yes, Peoitaly can!* [objava na blogu]. Pridobljeno 13. junija 2024 s <https://www.peoitaly.com/blog/article/58/can-employer-of-record-offer-a-company-car-in-italy-yes-peoitaly->

- can.html#:~:text=The%20provision%20of%20a%20company,the%20extent%20of%20personal%20use.
54. Porsche Inter Auto. (2024, 30. julij). *Škoda Octavia 2024*. Pridobljeno 31. julija 2024 s <https://www.porscheinterauto.net/skoda-octavia/amp/>
 55. Porsche Inter Auto. (brez datuma). *Optimizacija voznega parka*. <https://fleet.porscheinterauto.net/fleet-novice/optimizacija-voznega-parka-fleet/>
 56. Porsche Leasing. (2024a, 14. avgust). *Informativna ponudba za operativni leasing vozila in storitve upravljanja voznega parka podjetja Porsche Leasing, z dne 14.8.2024* (interni dokument). Porsche Leasing.
 57. Porsche Leasing. (2024b, 14. avgust). *Informativna ponudba za operativni leasing vozila in storitve upravljanja voznega parka podjetja Porsche Leasing, z dne 14.8.2024* (interni dokument). Porsche Leasing.
 58. Porsche Leasing. (2024c, 14. avgust). *Informativna ponudba za operativni leasing vozila in storitve upravljanja voznega parka podjetja Porsche Leasing, z dne 14.8.2024* (interni dokument). Porsche Leasing.
 59. Porsche Leasing. (2024č, 14. avgust). *Informativna ponudba za operativni leasing vozila in storitve upravljanja voznega parka podjetja Porsche Leasing, z dne 14.8.2024* (interni dokument). Porsche Leasing.
 60. Porsche Leasing. (2024d, 14. avgust). *Informativna ponudba za operativni leasing vozila in storitve upravljanja voznega parka podjetja Porsche Leasing, z dne 14.8.2024* (interni dokument). Porsche Leasing.
 61. Porsche Leasing. (2024e, 14. avgust). *Informativna ponudba za operativni leasing vozila in storitve upravljanja voznega parka podjetja Porsche Leasing, z dne 14.8.2024* (interni dokument). Porsche Leasing.
 62. Porsche Leasing. (2024f, 14. avgust). *Informativna ponudba za operativni leasing vozila in storitve upravljanja voznega parka podjetja Porsche Leasing, z dne 14.8.2024* (interni dokument). Porsche Leasing.
 63. Porsche Leasing. (2024g, 14. avgust). *Informativna ponudba za operativni leasing vozila in storitve upravljanja voznega parka podjetja Porsche Leasing, z dne 14.8.2024* (interni dokument). Porsche Leasing.
 64. Porsche Leasing. (2024h, 14. avgust). *Informativna ponudba za operativni leasing vozila in storitve upravljanja voznega parka podjetja Porsche Leasing, z dne 14.8.2024* (interni dokument). Porsche Leasing.
 65. Prusnik, M. (2019, 25. april). *Oslabitev opredmetenih osnovnih sredstev. IKS 05/2019*. Zveza računovodij, finančnikov in revizorjev Slovenije.
 66. Računsko sodišče Republike Slovenije. (2015, 20. marec). *Revizijsko poročilo o pravilnosti poslovanja Upravnega sodišča Republike Slovenije*. https://www.rs-rs.si/fileadmin/user_upload/revizija/356/UpravnoSodisce.pdf
 67. Sebring. (brez datuma). *Življenjska doba pnevmatik*. <https://www.sebring-tires.com/si/svetovalec/zivljenjske-pnevmatike.html>

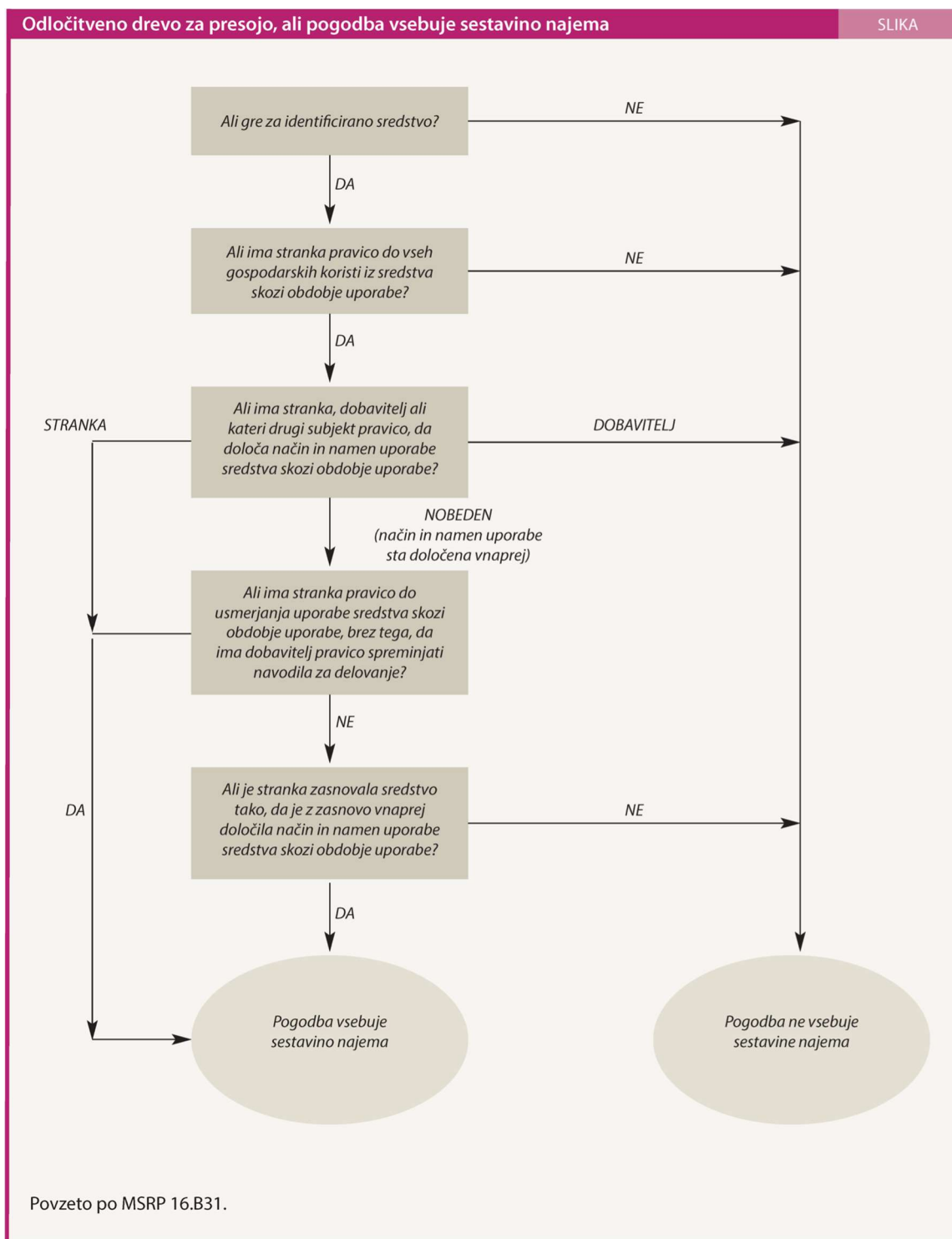
68. Smučarska zveza Slovenije. (2018, 1. junij). *Pravilnik o uporabi službenih vozil*. https://sloski.si/wp-content/uploads/2021/10/Pravilnik_o_uporabi_slubenih_vozil_2018.pdf
69. Statista. (2022, februar). *Leading company car model in Germany in 2021*. Pridobljeno 6. junija 2024 s <https://www.statista.com/statistics/986024/company-cars-new-registrations-by-model-germany/>
70. Statista. (2024a, 12. januar). *Meistbestellte Dienstwagen in Österreich*. Pridobljeno 6. junija 2024 s <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1304515/umfrage/meistbestellte-dienstwagen-in-oesterreich/>
71. Statista. (2024b, 22. februar). *Firmenwagen in Deutschland*. Pridobljeno 6. junija 2024 s <https://de.statista.com/themen/7320/firmenwagen/#topicOverview>
72. Statista. (2024c, 4. april). *Anzahl der Personenkraftwagen in Deutschland nach Halter von 2014 bis 2024*. Pridobljeno 6. junija 2024 s <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/154574/umfrage/anteil-gewerblicher-pkw-in-deutschland-nach-ausgewaehlten-haltergruppen/#statisticContainer>
73. Statista. (2024č, 31. julij). *Car ownership in Austria as of June 2024*. <https://www-statista-com.nukweb.nuk.uni-lj.si/forecasts/1001271/car-ownership-in-austria>
74. Statista. (2024d, 31. julij). *Car ownership in the Netherlands as of June 2024*. <https://www-statista-com.nukweb.nuk.uni-lj.si/forecasts/825824/car-by-type-in-the-netherlands>
75. Statista. (2024e, 31. julij). *Car ownership in Germany as of June 2024*. <https://www-statista-com.nukweb.nuk.uni-lj.si/forecasts/998697/car-ownership-in-germany>
76. Statista. (2024f, 31. julij). *Car ownership in Sweden as of June 2024*. <https://www-statista-com.nukweb.nuk.uni-lj.si/forecasts/826586/car-ownership-in-sweden>
77. Statista. (2024g, 31. julij). *Car ownership in Poland as of June 2024*. <https://www-statista-com.nukweb.nuk.uni-lj.si/forecasts/826293/car-ownership-in-poland>
78. Statista. (2024h, 31. julij). *Car ownership in France as of June 2024*. <https://www-statista-com.nukweb.nuk.uni-lj.si/forecasts/998299/car-ownership-in-france>
79. Statista. (2024i, 31. julij). *Car ownership in Spain as of June 2024*. <https://www-statista-com.nukweb.nuk.uni-lj.si/forecasts/1001368/car-ownership-in-spain>
80. Statista. (2024j, 5. avgust). *Car ownership in Italy as of June 2024*. <https://www-statista-com.nukweb.nuk.uni-lj.si/forecasts/1000797/car-ownership-in-italy>
81. Statista. (2024k, 2. avgust). *Car ownership in Finland as of June 2024*. <https://www-statista-com.nukweb.nuk.uni-lj.si/forecasts/823259/car-ownership-in-finland>
82. Statistik Austria. (2024, 3. junij). *Kfz Neuzulassungen*. Pridobljeno 10. junija 2024 s <https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/fahrzeuge/kfz-neuzulassungen>
83. Summit Leasing. (brez datuma). *Pogosta vprašanja : Kaj je finančni lizing vozil?*. <https://www.summit-leasing.si/pogosta-vprasanja/kaj-je-financni-lizing-vozil/>
84. Škoda Slovenija. (brez datuma a). *Octavia Combi*. Pridobljeno 31. julija 2024 s https://konfigurator.skoda.si/cc-si/sl_SI_SKODA23/C/reference-models/595

85. Škoda Slovenija. (brez datuma b). *Nova Octavia Combi*. Pridobljeno 27. julija 2024 s <https://www.skoda.si/nova-octavia-combi/nova-octavia-combi>
86. Škoda Škerjanec. (2024a, 19. avgust). *Servisni plan in stroški servisiranja za Octavio Combi 1,5 TSI mHEV Selection DSG 110 kW s strani podjetje Škoda Škerjanec na dan 31.7.2024*. Interni dokument.
87. Škoda Škerjanec. (2024b, 19. avgust). *Servisni plan in stroški servisiranja za Octavio Combi 2,0 TDI Selection DSG 110 kW s strani podjetje Škoda Škerjanec na dan 31.7.2024*. Interni dokument.
88. Športna zveza Krško. (2016, 10. oktober). *Pravilnik o uporabi službenih vozil v lasti Športne zveze Krško in privatnih vozil v službene namene*. Pridobljeno 2. junija 2024 s <https://www.szkrsko.com/sportna-zveza-krsko-pravilnik-vozil>
89. Tehnis Media. (2022, 19. marec) *Kdo je v letu 2021 prodal največ gospodarskih vozil?* <https://www.etransport.si/novice/kdo-je-v-letu-2021-prodal-najvec-gospodarskih-vozil>
90. Teknoxgroup Slovenija. (brez datuma). *Najem strojev*. <https://www.teknoxgroup.com/si/storitve/najem-strojev/>
91. Turk, I. in Melavc, D. (2001). *Računovodstvo*. Moderna organizacija.
92. Univerza na Primorskem. (2009, 30. november). *Pravilnik o uporabi službenih vozil na UP*. <https://www.upr.si/files/static/327>
93. Uredba o davčni obravnavi povračil stroškov in drugih dohodkov iz delovnega razmerja. Ur. l. RS, št. 140/06, 76/08, 63/17, 71/18, 104/21, 114/21, 87/22, 113/22 in 162/22.
94. Uredba o uporabi službenih avtomobilov v organih državne uprave, Ur. l. RS, št. 60/99, 1/04, 62/06, 116/21 in 69/23.
95. Volkswagen Avstrija. (brez datuma a). *PKW Sachbezug in Österreich 2024*. <https://www.volkswagen.at/unternehmer/sachbezug-firmenauto>
96. Volkswagen Avstrija. (brez datuma b). *Vorteile von Elektroautos für Unternehmer*. <https://www.volkswagen.at/unternehmer/vorteile-elektroautos>
97. Your Europe. (2023, 2. januar). *Uporaba službenega vozila v tujini*. Pridobljeno 13. junija 2024 s https://europa.eu/youreurope/citizens/vehicles/cars/company-cars/index_sl.htm
98. Zagajšek, L. M. (2023, december). *Pravilnik o uporabi službenih vozil*. https://www.academia.edu/110515557/PRAVILNIK_O_UPORABI_SLU%C5%BDENIH_VOZIL?uc-sb-sw=31892826
99. Zakon o davku na dodano vrednost (ZDDV-1). Ur. l. RS, št. 13/11 – uradno prečiščeno besedilo, 18/11, 78/11, 38/12, 83/12, 86/14, 90/15, 77/18, 59/19, 72/19, 196/21 – ZDOsk, 3/22, 29/22 – ZUOPDCE, 40/23 – ZDavPR-B in 122/23.
100. Zakon o davku od dohodkov pravnih oseb (ZDDPO-2). Ur. l. RS, št. 117/06, 56/08, 76/08, 5/09, 96/09, 110/09 – ZDavP-2B, 43/10, 59/11, 24/12, 30/12, 94/12, 81/13, 50/14, 23/15, 82/15, 68/16, 69/17, 79/18, 66/19, 172/21, 105/22 – ZZNŠPP in 12/24.
101. Zakon o delovnih razmerjih (ZDR-1). Ur. l. RS, št. 21/13, 78/13 – popr., 47/15 – ZZSDT, 33/16 – PZ-F, 52/16, 15/17 – odl. US, 22/19 – ZPosS, 81/19, 203/20 –

- ZIUPOPDVE, 119/21 – ZČmIS-A, 202/21 – odl. US, 15/22, 54/22 – ZUPŠ-1, 114/23 in 136/23 – ZIUZDS.
102. Zakon o dohodnini (ZDoh-2). Ur. l. RS, št. 13/11 – uradno prečiščeno besedilo, 9/12 – odl. US, 24/12, 30/12, 40/12 – ZUJF, 75/12, 94/12, 52/13 – odl. US, 96/13, 29/14 – odl. US, 50/14, 23/15, 55/15, 63/16, 69/17, 21/19, 28/19, 66/19, 39/22, 132/22 – odl. US, 158/22 in 131/23 – ZORZFS.
103. Zakon o javnem naročanju (ZJN-3), Ur. l. RS, št. 91/15, 14/18, 121/21, 10/22, 74/22 – odl. US, 100/22 – ZNUZSZS, 28/23 in 88/23 – ZOPNN-F.
104. Zakon o javnih financah (ZJF), Ur. l. RS, št. 11/11 – uradno prečiščeno besedilo, 14/13 – popr., 101/13, 55/15 – ZFisP, 96/15 – ZIPRS1617, 13/18, 195/20 – odl. US, 18/23 – ZDU-1O in 76/23.
105. Zakon o motornih vozilih (ZMV-1). Ur. l. RS, št. 75/17 in 92/20 – ZPrCP-E.
106. Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP-UPB7). Ur. l. RS, št. 156/21 – uradno prečiščeno besedilo in 161/21 – popr.
107. Zakon o varnosti in zdravju pri delu (ZVZD-1). Ur. l. RS, št. 43/11.

PRILOGE

Priloga 1: Odločitveno drevo presoje najema po MSRP-16 standardu



Vir: Bajuk Mušič (2018c).

Priloga 2: Cene Octavie Combi Selection 1.5 TSI DSG mHEV in 2.0 TDI DSG na dan 31.7.2024

SKODA

✓ Modeli

✓ Osnova za konfiguracijo

✓ Nivo opreme

Motor

Dizajn

Oprema

Moje vozilo Škoda

Izberite motor

<



>

Emission CO₂ 119 g/km

Poraba goriva 4,6 l/100km

1.5 TSI DSG mHEV

Tehnični podatki >

Bencin (blagi) Hibrid

DSG 7-stopenjski avt

110 kW (150 KM)

Emission CO₂ 114 - 139 g/km

Poraba goriva 5 - 6,1 l/100km

od 28.997,- €

od 287,- € mes.

Izberi

Dizel

2.0 TDI DSG

Tehnični podatki >

Dizel

DSG 7-stopenjski avt

110 kW (150 KM)

Emission CO₂ 119 - 139 g/km

Poraba goriva 4,6 - 5,3 l/100km

od 30.411,- €

od 301,- € mes.

✓

Vir: Škoda Slovenija (brez datuma a).

2

**Priloga 3: Izračun letnega kasko zavarovanja za OCTAVIA Combi 2,0 TDI Selection
DSG 110 kW 5 vr. (2024) na dan 31.7.2024**



VAŠA PREMIJA

130,43 € na mesec

1.486,93 € na leto

Vaše zavarovanje

Obvezno	55,38 €
Kasko	58,34 €
AO - PLUS	11,08 €
Asistenca	3,10 €
Nezgodno zavarovanje	2,17 €
Pravna zaščita	0,36 €
Zelena karta	0,00 €

Vir: Generali Slovenija (brez datuma).

Priloga 4: Izračun letnega kasko zavarovanja za OCTAVIA Combi 1,5 TSI mHEV Selection DSG 110 kW 5 vr. (2024) na dan 31.7.2024

 	
VAŠA PREMIJA	
126,82 € na mesec	
1.445,74 € na leto	
Vaše zavarovanje	
Obvezno	55,38 €
Kasko	54,73 €
AO - PLUS	11,08 €
Asistenca	3,10 €
Nezgodno zavarovanje	2,17 €
Pravna zaščita	0,36 €
Zelena karta	0,00 €

Vir: <https://avto.g24.si/>.

Priloga 5: Izračun letnih dajatev in postopka in tehničnega pregleda za Octavio Combi 2,0 TDI Selection DSG 110 kW na dan 31.7.2024

Izračun stroškov registracije

Izračun *

Osební avtomobil do 5 sedežev

Tehnični pregled *

Osební avto (masa do 2.5 T)

Letna dajatev *

nad 1800 ccm do vključno 2500 ccm

Število mesecev *

12

Postopek povezan z registracijo vozila *

Prijava vozila (2 novi tablici)

Izračunaj

Informativni izračun registracije

Storitev	Cena
Tehnični pregled	38.28 €
Letna dajatev	153.00 €
Postopek	45.08 €
SKUPAJ	236.36 €

Vir: AMZS (brez datuma).

Priloga 6: Izračun letnih dajatev, postopka in tehničnega pregleda za Octavia Combi 1,5 TSI mHEV Selection DSG 110 kW na dan 31.7.2024

Izračun stroškov registracije

Izračun *
Osební avtomobil do 5 sedežev

Tehnični pregled *
Osební avto (masa do 2.5 T)

Letna dajatev *
nad 1350 ccm do vključno 1800 ccm

Število mesecev *
12

Postopek povezan z registracijo vozila *
Prijava vozila (2 novi tablici)

Izračunaj

Informativni izračun registracije

Storitev	Cena
Tehnični pregled	38.28 €
Letna dajatev	96.00 €
Postopek	45.08 €
SKUPAJ	179.36 €

Vir: AMZS (brez datuma).

Priloga 7: Servisni plan in stroški servisiranja za Octavio Combi 1,5 TSI mHEV Selection DSG 110 kW na dan 31.7.2024

Stroški servisov za sledeče vozilo:

- Škoda Octavia Combi Selection 1.5 TSi mHEV DSG (110kw)
 - Cena ~~LongLife servisnega pregleda z menjavo olja~~ (na 30k km ali 2 leti kar je prej): ~~275 EUR Z DDV – glej opombe spodaj~~
 - Cena **menjave DSG olja** in na koliko km/let se dela: NI PREDVIDENE MENJAVE ZA VAŠ TIP VOZILA
 - Cena **menjave zavornih ploščič spredaj in zadaj:**
Spredaj ploščice: 235 eur
Zadaj ploščice: 240 eur
 - Cena **menjave zavornih ploščič in diskov spredaj : 585 eur z ddv**
 - Cena **menjave zavornih ploščič in diskov zadaj : 555 eur**
 - **Veliki servis** cena in na koliko km/let(če ga tsi sploh ima) :

Ima pri 180000 km in stane **950 eur**
 - Menjava **svečk** ? cena in na koliko km – Vsakih 60.000 km ali 48 mesecev : **215 eur**

Opomba:

Poleg servisnega pregleda z menjavo olja se menjajo spodnji filtri glede na kilometre oz leta še dodatno:

FILTER KABINE: VSAKIH 60000 KM ALI 2 LETI: **85 EUR**

FILTER ZRAKA – NA 90.000 KM: **65 EUR**

ZAVORNA TEKOČINA- menjava in delo vsaki 2 koledarski leti: **45 eur**

Vir: Škoda Škerjanec (2024a).

Priloga 8: Servisni plan in stroški servisiranja za Octavio Combi 2,0 TDI Selection DSG 110 kW na dan 31.7.2024

Stroški servisov za sledeče vozilo:

- Škoda Octavia Combi Selection 2.0 TDi DSG (110kw)
 - Cena **LongLife servisnega pregleda z menjavo olja** (na 30k km ali 2 leti kar je prej): **310 eur z ddy – glej opombo**
 - Cena menjave **DSG olja** in na koliko km/let se dela- nima predvidene menjave
 - Cena **menjave zavornih ploščič spredaj in zadaj:**
Spredaj ploščice: 235 eur
Zadaj ploščice: 240 eur
 - Cena **menjave zavornih ploščič in diskov spredaj in zadaj :**
KOMPLET SPREDAJ: 585 EUR
KOMPLET ZADAJ: 555 EUR
 - **Veliki servis** cena in na koliko km/let:
Servis na 210000 km : **1210 eur - SERVIS+ MENJAVA VODNE ČRPALKE IN JERMENOV**

Opomba:

- Vsakih 90.000 ~~kilometrov~~ JE POTREBNO ZAMENJATI ŠE:

Filter goriva: 102 eur

Filter zraka: 65 eur

- Menjava filter kabine: 90 eur

-ZAVORNA TEKOČINA- menjava in delo vsaki 2 koledarski leti: **45 eur**

Vir: Škoda Škerjanec (2024b).

Priloga 9: Konfiguracija Škode Octavie Selection 2.0 TDI DSG

Dizajn



[Prilagodi >](#)
Barva zunanosti **Brilijantna srebrna kovinska**
497,14 €



[Prilagodi >](#)
Oblazinjenje LOFT črna
sedež: črna/siva - vrata: črna/črna



[Prilagodi >](#)
aluminijasta platišča "ROTARE aero" ⓘ
srebrna, 7,0Jx17", s pnevmatikami 205/55R17

Oprema



brez oznake modela in motorja na ⓘ
0,- €



Paket Light & View Plus ⓘ
958,66 €



Paket za pomoč pri vožnji Basic: ⓘ
543,14 €

podaljšano jamstvo za 5. leto
536,80 €



proaktivna zaščita potnikov ⓘ
175,12 €



stranski zračni blazini in zračni zavesi ⓘ
307,18 €

Skupno
2.520,90 €

Prilagodi opremo

Serijska oprema

Cena

Osnovna cena	31.824,70 €
Dizajn	497,14 €
Oprema	2.520,90 €
Skupno	34.842,74 €

Vir: Škoda Slovenija (brez datuma a).

Priloga 10: Predračun mesečnega obroka All-Inclusive poslovnega najema za Škodo Octavio Combi Selection 2.0 TDI DSG za obdobje petih let in 10.000 kilometrov letno

 **PORSCHE LEASING**
MEMBER OF PORSCHE BANK GROUP

Informativna ponudba za operativni leasing vozila in storitve upravljanja voznega parka št.: 02311273

Ponudbo pripravila: Eva Povrženik, telefon: 5303-778, e-pošta: eva.povrzenik.ext@porsche.si

Stranka: [REDACTED]

PODATKI O VOZILU

Model: ŠKODA Octavia Combi Selection 2.0 TDI DSG, novo vozilo

Vrsta in moč motorja: 110 KW Oblika karoserije: M1 - Potniško vozilo, do 9 sedežev

Barva (zunanost/notranost): BELEGM - Brilljantna srebrna kov. Vrsta goriva: Diesel (D)

Cena vozila po ceniku brez dodatne opreme (MPC z DDV): 31.824,70 EUR

Cena vozila po ceniku z dodatno opremo (MPC z DDV): 34.842,74 EUR

Cena vozila s popustom (PC z DDV): 31.774,95 EUR

PARAMETRI PONUDBE

Doba najema: 60 mesecev Predvideno št. kilometrov/leto: 10.000 Skupno št. kilometrov: 50.000

Mesečna najemina: ☒ fiksna ☐ variabilna

Pri pravi informativne ponudbe smo upoštevali višino SWAP-a veljavnega na dan prijave ponudbe. V kolikor med sprejetjem ponudbe in sklenitvijo ustreznih pogodb o financiranju na podlagi te ponudbe pride do spremembe višine SWAP-a, si leasingpodajalec pridržuje pravico do spremembe višine mesečnega obroka najema v skladu s spremembo višine SWAP-a veljavim na dan sklenitve pogodbe o financiranju. Več o SWAP-u si lahko preberete na <https://www.porscheleasing.si/podjetje/pogosta-vprasanja/>

OPERATIVNI LEASING

Delna najemina brez DDV: 0,00 EUR Delna najemina z DDV: 0,00 EUR

Znesek financiranja brez DDV: 26.045,04 EUR Znesek financiranja z DDV: 31.774,95 EUR

STORITVE UPRAVLJANJA VOZNEGA PARKA - vrsta obračuna vzdrževanja in pnevmatik: Fiksno

☒ Vzdrževanje vozila ☐ Porsche Leasing Asistenca ☐ Stroški vinjete ☐ GAP zavarovanje

☒ Vzdrževanje pnevmatik ☒ Stroški registracije ☐ Gorivo ☐ ShareToo PURE

☒ Zavarovanje vozila ☒ Plačilo stroškov za uporabo cest ☐ Kartica za gorivo

IZRAČUN

Cena mesečnega najema in storitev upravljanja voznega parka brez DDV: 463,58 EUR DDV: 101,99 EUR z DDV: 565,57 EUR

Mesečni znesek zavarovanja (z 8,5 % DPZP): 94,95 EUR

Skupna mesečna obveznost brez DDV: 558,53 EUR DDV: 101,99 EUR z DDV: 660,52 EUR

* Velja za primer, da je v ponudbo vključena storitev zavarovanje vozila.

** Na storitev zavarovanje DDV ni obračunan na podlagi 1. točke 44. člena Zakona o davku na dodano vrednost.

Skupna mesečna obveznost vključuje stroške upravljanja.

Cena več prevoženega KM z DDV: 0,374 EUR

Cena manj prevoženega KM z DDV: 0,187 EUR

 **PORSCHE LEASING**
MEMBER OF PORSCHE BANK GROUP

Inf. ponudba: 02311273

OPERATIVNI LEASING in STORITVE UPRAVLJANJA VOZNEGA PARKA

Vzdrževanje vozila: V fiksno pogodbo o vzdrževanju so vključeni vsi redni in izredni servisi ter popravila potrebna zaradi običajne rabe (zavore, ipd.).

Vzdrževanje: Pod vzdrževanje pnevmatik je vključen tudi komplet zimskih pnevmatik in neomejena zamenjava obrabljenih pnevmatik (letnih in zimskih, ko je dogovorjena storitev vzdrževanja pnevmatik z neomejenimi števili kompletov pnevmatik), ko le-te dosežejo zakonsko določen minimalni profil. V storitev vzdrževanja pnevmatik je vključena tudi pre montaža, centriranje in skladiščenje pnevmatik.

Velikost platišča (palcev): 17

Višja kvaliteta pnevmatik: DA

Št. kompletov pnevmatik (letno/zimskie): omejeno (8/1)

Stroški registracije: Podjetje Porsche Leasing SLO d.o.o. v celoti poravnava vse potrebne stroške in dajatve povezane z novo registracijo vozila (reg. balise, str. registracije), kot tudi z vsakoletnim podajanjem registracije vozila, stroški tehničnega pregleda in odjave vozila ob isteku dobe najema.

Povračilo stroškov za uporabo cest: Podjetje Porsche Leasing SLO d.o.o. v celoti poravnava letno dajatev povračila za uporabo cest, določenega uporabo cest: s strani RS (Direkcija RS za ceste).

Porsche Leasing asistenca: Storitve ni zajeta v ponudbi

Zavarovanje:

- Zavarovanje avtomobilske odgovornosti (AO) DA
- Zavarovanje voznika (AO+) DA
- Nesgodno zavarovanje voznika in potnikov DA
- Asistenca v primeru jasnih dogodkov DA
- Zavarovanje pravne zaščite DA
- Kasko zavarovanje vozila (AK) z odbitno franšizo 1%
- Delne kasko kombinacije: tatvina, naravne nesreče, steklo, svetlobna telesa, divjad, nadomestno vozilo do 10 dni, parkirišče

Premija zavarovanja ni fiksna in se lahko spreminja glede na spremembo cenik zavarovalnice oz. spremembo davčne zakonodaje Republike Slovenije.

Više prednost: Škodo dogajanje ne vpliva na spremembo višine premije zavarovanja. Na višino zavarovane premije vpliva le morebitna sprememba davčne zakonodaje Republike Slovenije.

GAP zavarovanje: Storitve ni zajeta v ponudbi

Gorivo: Storitve ni zajeta v ponudbi

Stroški vinjete: Storitve ni zajeta v ponudbi

Kraj in datum ponudbe: Ljubljana, 14. 08. 2024

Informativna ponudba je veljavna 5 dni od dneva izdaje ponudbe. Za informativno ponudbo veljajo trenutno aktualni Pogodbeni pogoji za operativni leasing in Splošni pogoji pogodbe o upravljanju voznega parka.

Spodaj podpisani potrjujejem prejeto ponudbo in se strinjam z nje vsebino. Potrilem služ kot podlaga za pripravo pogodbe.

Vir: Porsche Leasing (2024a).

Priloga 11: Predračun mesečnega obroka All-Inclusive poslovnega najema za Škodo Octavio Combi Selection 2.0 TDI DSG za obdobje petih let in 15.000 kilometrov letno



PORSCHE
LEASING
MEMBER OF PORSCHE BANK GROUP

Informativna ponudba za operativni leasing vozila
in storitve upravljanja voznega parka št.: **02311278**

Ponudbo pripravila: Eva Povrženič, telefon: 5303-778, e-pošta: eva.povrzenic.ext@porsche.si

Stranka: XXXXXXXXXX

PODATKI O VOZILU

Model: ŠKODA Octavia Combi Selection 2.0 TDI DSG, novo vozilo

Vrsta in moč motorja: 110 KW Oblika karoserije: M1 - Potniško vozilo, do 9 sedežev

Barva (zunanost/notranost): 8EBEGM - Brilljantna srebrna kov. Vrsta goriva: Diesel (D)

Cena vozila po ceniku brez dodatne opreme (MPC z DDV): 31.824,70 EUR

Cena vozila po ceniku z dodatno opremo (MPC z DDV): 34.842,74 EUR

Cena vozila s popustom (PC z DDV): 31.774,95 EUR

PARAMETRI PONUDBE

Doba najema: 60 mesecev Predvideno št. kilometrov/leto: 15.000 Skupno št. kilometrov: 75.000

Mesečna najemina: ☒ fiksna ☐ variabilna

Pri prijavi informativne ponudbe smo upoštevali višino SWAP-a veljavnega na dan prijave ponudbe. V kolikor med sprejemom ponudbe in sklenitvijo ustrečne pogodbe o financiranju na podlagi te ponudbe pride do spremembe višine SWAP-a, si leasingodajalec pridržuje pravico do spremembe višine mesečnega obroka najema v skladu s spremembo višine SWAP-a veljavnim na dan sklenitve pogodbe o financiranju. Več o SWAP-u si lahko preberete na <https://www.porscheleasing.si/podjetje/pogosta-vprasanja/>

OPERATIVNI LEASING

Delna najemina brez DDV: 0,00 EUR Delna najemina z DDV: 0,00 EUR

Znesek financiranja brez DDV: 26.045,04 EUR Znesek financiranja z DDV: 31.774,95 EUR

STORITVE UPRAVLJANJA VOZNEGA PARKA - vrsta obračuna vzdrževanja in pnevmatik: Fiksno

☒ Vzdrževanje vozila ☐ Porsche Leasing Asistenca ☐ Stroški vinjete ☐ GAP zavarovanje

☒ Vzdrževanje pnevmatik ☒ Stroški registracije ☐ Gorivo ☐ ShareToo PURE

☒ Zavarovanje vozila ☒ Plačilo stroškov za uporabo cest ☐ Kartica za gorivo

IZRAČUN

Cena mesečnega najema in storitev upravljanja voznega parka brez DDV: 511,89 EUR DDV: 112,62 EUR z DDV: 624,51 EUR

Mesečni znesek zavarovanja (z 8,5 % DPZP): 94,95 EUR

Skupna mesečna obveznost brez DDV:** 606,84 EUR **DDV:** 112,62 EUR **z DDV:** 719,46 EUR



PORSCHE
LEASING
MEMBER OF PORSCHE BANK GROUP

Inf. ponudba: **02311278**

OPERATIVNI LEASING in STORITVE UPRAVLJANJA VOZNEGA PARKA

Vzdrževanje vozila: V fiksno pogodbo o vzdrževanju so vključeni vsi redni in izredni servisi ter popravila potrebna zaradi običajne rabe (zavore, ipd.).

Vzdrževanje pnevmatik: Pod vzdrževanje pnevmatik je vključen tudi komplet zimskih pnevmatik in neomejena zamenjava obrabljenih pnevmatik (letnih in zimskih, ko je dogovorjena storitev vzdrževanja pnevmatik z neomejenim številom kompletov pnevmatik), ko le-te dosežejo zakonsko določen minimalni profil. V storitev vzdrževanja pnevmatik je vključena tudi premonaža, centriranje in skladiščenje pnevmatik.

Velikost platišča (palcev): 17 palcev

Višina kvaliteta pnevmatik: DA

Št. kompletov pnevmatik (letne/zimске): omejeno (1/1)

Stroški registracije: Podjetje Porsche Leasing SLO d.o.o. v celoti poravnava vse potrebne stroške in dajateve povezane z novo registracijo vozila (reg. tablice, str. registracije), kot tudi z vsakoletnim podaljšanjem registracije vozila, stroški tehničnega pregleda in odjave vozila ob izteku dobe najema.

Povračilo stroškov za uporabo cest: Podjetje Porsche Leasing SLO d.o.o. v celoti poravnava letno dajatev povračila za uporabo cest, določenega s strani RS (Direkcija RS za ceste).

Porsche Leasing asistenca: Storitvi ni zajeta v ponudbi

Zavarovanje:

• Zavarovanje avtomobilske odgovornosti (AO)	DA
• Zavarovanje vozilnika (AOH)	DA
Zavarovalnica Sava d.d.	DA
• Nezgodbno zavarovanje vozilnika in potnikov	DA
• Asistenca v primeru škodnih dogodkov	DA
• Zavarovanje pravne zaščite	DA
• Kasno zavarovanje vozila (AK) z odbitno franšizo	1%
• Delne kasko kombinacije: tatvina, naravne nesreče, steklo, svetlobna telesa, divjad, nadomestno vozilo do 10 dni, parkiranje	

Premija zavarovanja ni fiksna in se lahko spreminja glede na spremembo cenik zavarovalnice oz. spremembe davčne zakonodaje Republike Slovenije.

Vaše prednosti: Škodno dogajanje ne vpliva na spremembo višine premije zavarovanja. Na višino zavarovalne premije vpliva le morebitna sprememba davčne zakonodaje Republike Slovenije.

GAP zavarovanje: Storitvi ni zajeta v ponudbi

Gorivo: Storitvi ni zajeta v ponudbi

Stroški vinjete: Storitvi ni zajeta v ponudbi

Vir: Porsche Leasing (2024b).

Priloga 12: Predračun mesečnega obroka All-Inclusive poslovnega najema za Škodo Octavio Combi Selection 2.0 TDI DSG za obdobje petih let in 20.000 kilometrov letno

PORSCHE
LEASING
MEMBER OF PORSCHE BANK GROUP

Informativna ponudba za operativni leasing vozila
in storitve upravljanja voznega parka št.: 02311280

Ponudbo pripravila: Eva Povrženič, telefon: 5303-778, e-pošta: eva.povrzenic.ext@porsche.si

Stranka: XXXXXXXXXX

PODATKI O VOZILU

Model: ŠKODA Octavia Combi Selection 2.0 TDI DSG, novo vozilo

Vrsta in moč motorja: 110 KW Oblika karoserije: M1 - Potniško vozilo, do 9 sedežev

Barva (zunanost/hotranost): BE8EGM - Brilljantna srebrna kov. Vrsta goriva: Diesel (D)

Cena vozila po ceniku brez dodatne opreme (MPC z DDV): 31.824,70 EUR

Cena vozila po ceniku z dodatno opremo (MPC z DDV): 34.842,74 EUR

Cena vozila s popustom (PC z DDV): 31.774,95 EUR

PARAMETRI PONUDBE

Doba najema: 60 mesecev Predvideno št. kilometrov/leto: 20.000 Skupno št. kilometrov: 100.000

Mesečna najemnina: ☒ fiksna ☐ variabilna

Pri prijavi informativne ponudbe smo upoštevali višino SWAP-a veljavnega na dan prijave ponudbe. V kolikor med sprejemom ponudbe in sklenitvijo ustreznih pogodb o financiranju na podlagi te ponudbe pride do spremembe višine SWAP-a, si leasingodajalec pridržuje pravico do spremembe višine mesečnega obroka najema v skladu s spremembo višine SWAP-a veljavnim na dan sklenitve pogodbe o financiranju. Več o SWAP-u si lahko preberete na <https://www.porscheleasing.si/podjetje/bogata-vprasanja/>

OPERATIVNI LEASING

Delna najemnina brez DDV: 0,00 EUR Delna najemnina z DDV: 0,00 EUR

Znesek financiranja brez DDV: 26.045,04 EUR Znesek financiranja z DDV: 31.774,95 EUR

STORITVE UPRAVLJANJA VOZNEGA PARKA - vrsta obračuna vzdrževanja in pnevmatik: Fiksno

☒ Vzdrževanje vozila ☐ Porsche Leasing Asistenca ☐ Stroški vinjete ☐ GAP zavarovanje

☒ Vzdrževanje pnevmatik ☒ Stroški registracije ☐ Gonivo ☐ ShareToo PURE

☒ Zavarovanje vozila ☒ Plačilo stroškov za uporabo cest ☐ Kartica za gorivo

IZRAČUN

Cena mesečnega najema in storitev upravljanja voznega parka brez DDV: 530,80 EUR DDV: 116,78 EUR z DDV: 647,58 EUR

Mesečni znesek zavarovanja (z 8,5 % DPZP): 94,95 EUR

Skupna mesečna obveznost brez DDV*: 625,75 EUR DDV: 116,78 EUR z DDV: 742,53 EUR

PORSCHE
LEASING
MEMBER OF PORSCHE BANK GROUP

Inf. ponudba: 02311280

OPERATIVNI LEASING in STORITVE UPRAVLJANJA VOZNEGA PARKA

Vzdrževanje vozila: V fiksno pogodbo o vzdrževanju so vključeni vsi redni in izredni servisi ter popravila potrebna zaradi običajne rabe (zavore, ipd.).

Vzdrževanje pnevmatik: Pod vzdrževanje pnevmatik je vključen tudi komplet zimskih pnevmatik in neomejena zamenjava obrabljenih pnevmatik (letnih in zimskih, ko je dogovorjena storitev vzdrževanja pnevmatik z neomejenim številom kompletov pnevmatik), ko le-te dosežejo zakonsko določen minimalni profil. V storitev vzdrževanja pnevmatik je vključena tudi prenovačila, centriranje in skladščanje pnevmatik.

Velikost platišča (palcovi): 17 palcev

Višina kvaliteta pnevmatik: DA

Št. kompletov pnevmatik (letne/zimskie): omejeno (1/1)

Stroški registracije: Podjetje Porsche Leasing SLO d.o.o. v celoti poravnava vse potrebne stroške in dajatve povezane z novo registracijo vozila (reg. tablice, str. registracije), kot tudi z vsakoletnim podaljšanjem registracije vozila, stroški tehničnega pregleda in odjave vozila ob izteku dobe najema.

Povračilo stroškov za uporabo cest: Podjetje Porsche Leasing SLO d.o.o. v celoti poravnava letno dajatev povračila za uporabo cest, določenega s strani RS (Direkcija RS za ceste).

Porsche Leasing asistenc: Storitve ni zajeta v ponudbi

Zavarovanje:

- Zavarovanje avtomobilske odgovornosti (AO) DA
- Zavarovanje voznika (AO+) DA
- Zavarovalnica Sava d.d. DA
- Neizpolno zavarovanje voznika in potnikov DA
- Asistenca v primeru škodljivih dogodkov DA
- Zavarovanje pravne zaščite DA
- Kasko zavarovanje vozila (AK) z odbitno franšizo 1%
- Delne kasko kombinacije: tatvina, naravne nesreče, steklo, svetlobna telesa, divjad, nadomestno vozilo do 10 dni, parkirnišče

Premija zavarovanja ni fiksna in se lahko spreminja glede na spremembo cenik zavarovalnice oz. spremembe davčne zakonodaje Republike Slovenije.

Vaše prednosti: Škodo dogajanje ne vpliva na spremembo višine premije zavarovanja. Na višino zavarovalne premije vpliva le morebitna sprememba davčne zakonodaje Republike Slovenije.

GAP zavarovanje: Storitve ni zajeta v ponudbi

Gorivo: Storitve ni zajeta v ponudbi

Stroški vinjete: Storitve ni zajeta v ponudbi

Vir: Porsche Leasing (2024c).

Priloga 13: Predračun mesečnega obroka All-Inclusive poslovnega najema za Škodo Octavio Combi Selection 2.0 TDI DSG za obdobje petih let in 25.000 kilometrov letno

PORSCHE
LEASING
MEMBER OF PORSCHE BANK GROUP

Informativna ponudba za operativni leasing vozila
in storitve upravljanja voznega parka st: 02311282

Ponudbo pripravi: Eva Povrženik, telefon: 5303-778, e-pošta: eva.povrzenic.ext@porsche.si

Stranka: XXXXXXXXXX

PODATKI O VOZILU

Model: ŠKODA Octavio Combi Selection 2.0 TDI DSG, novo vozilo

Vrsta in moč motorja: 110 KW Oblika karoserije: M1 - Potniško vozilo, do 9 sedežev

Barva (zunanjost/notranjost): 8E8EGM - Briljantna srebrna kov. Vrsta goriva: Diesel (D)

Cena vozila po ceniku brez dodatne opreme (MPC z DDV): 31.824,70 EUR

Cena vozila po ceniku z dodatno opremo (MPC z DDV): 34.842,74 EUR

Cena vozila s popustom (PC z DDV): 31.774,95 EUR

PARAMETRI PONUDBE

Doba najema: 60 mesecev Predvideno št. kilometrov/leto: 25.000 Skupno št. kilometrov: 125.000

Mesečna najemina: ☒ fiksna ☐ variabilna

Pri pripravi informativne ponudbe smo upoštevali višino SWAP-a veljavnega na dan priprave ponudbe. V kolikor med sprejemom ponudbe in sklenitvijo ustreznih pogodb o financiranju na podlagi te ponudbe pride do spremembe višine SWAP-a, si leasingodajalec pridržuje pravico do spremembe višine mesečnega obroka najema v skladu s spremembo višine SWAP-a veljavnim na dan sklenitve pogodbe o financiranju. Več o SWAP-u si lahko preberete na <https://www.porscheleasing.si/podjetje/pogosta-vprasanja/>

OPERATIVNI LEASING

Delna najemina brez DDV: 0,00 EUR Delna najemina z DDV: 0,00 EUR

Znesek financiranja brez DDV: 26.045,04 EUR Znesek financiranja z DDV: 31.774,95 EUR

STORITVE UPRAVLJANJA VOZNEGA PARKA - vrsta obračuna vzdrževanja in pnevmatik: Fiksno

☒ Vzdrževanje vozila ☐ Porsche Leasing Asistenca ☐ Stroški vinjete ☐ GAP zavarovanje

☒ Vzdrževanje pnevmatik ☒ Stroški registracije ☐ Gorivo ☐ ShareToo PURE

☒ Zavarovanje vozila ☒ Plačilo stroškov za uporabo cest ☐ Kartica za gorivo

IZRAČUN

Cena mesečnega najema in storitev upravljanja voznega parka brez DDV: 569,64 EUR DDV: 125,32 EUR z DDV: 694,96 EUR

Mesečni znesek zavarovanja (z 8,5 % DPZP): 94,95 EUR

Skupna mesečna obveznost brez DDV: 664,59 EUR DDV: 125,32 EUR z DDV: 789,91 EUR

PORSCHE
LEASING
MEMBER OF PORSCHE BANK GROUP

Inf. ponudba: 02311282

OPERATIVNI LEASING IN STORITVE UPRAVLJANJA VOZNEGA PARKA

Vzdrževanje vozila: V fiksno pogodbo o vzdrževanju so vključeni vsi redni in izredni servisi ter popravila potrebna zaradi običajne rabe (zavore, ipd.).

Vzdrževanje pnevmatik: Pod vzdrževanje pnevmatik je vključen tudi komplet zimskih pnevmatik in neomejena zamenjava obrabljenih pnevmatik (letnih in zimskih), ko je dogovorjena storitev vzdrževanja pnevmatik z neomejenim številom kompletov pnevmatik, ki le-te dosežejo zakonsko določen minimalni profil. V storitev vzdrževanja pnevmatik je vključena tudi premontaža, centriranje in skladšččenje pnevmatik.

Velikost platišča (palcev): 17 palcev

Višina kvaliteta pnevmatik: DA

Št. kompletov pnevmatik (letno/zimsko): omejeno (1/2)

Stroški registracije: Podjetje Porsche Leasing SLO d.o.o. v celoti poravnava vse potrebne stroške in dajatve povezane z novo registracijo vozila (reg. tablice, str. registracije), kot tudi z vsakoletnim podajanjem registracije vozila, stroški tehničnega pregleda in odjave vozila ob izteku dobe najema.

Povračilo stroškov za uporabo cest: Podjetje Porsche Leasing SLO d.o.o. v celoti poravnava letno dajatev povračila za uporabo cest, določenega s strani RS (Direkcija RS za ceste).

Porsche Leasing asistenca: Storitve ni zajeta v ponudbi

Zavarovanje:

• Zavarovanje avtomobilske odgovornosti (AO)	DA
• Zavarovanje vozilnika (AO+)	DA
• Neodgovorno zavarovanje vozilnika in potnikov	DA
• Asistenca v primeru škodljivih dogodkov	DA
• Zavarovanje pravne zaščite	DA
• Kasko zavarovanje vozila (AK) z odbitno franšizo	1%
• Delne kasko kombinacije: tatvina, naravne nesreče, steklo, svetlobna telesa, dujad, nadomestno vozilo do 10 dni, parkirišče	

Premija zavarovanja ni fiksna in se lahko spreminja glede na spremembo cenik zavarovalnice oz. spremembe davčne zakonodaje Republike Slovenije.

Višje prednosti: Škodo doplačilo ne vpliva na spremembo višine premije zavarovanja. Na višino zavarovalne premije vpliva le morebitna sprememba davčne zakonodaje Republike Slovenije.

GAP zavarovanje: Storitve ni zajeta v ponudbi

Gorivo: Storitve ni zajeta v ponudbi

Stroški vinjete: Storitve ni zajeta v ponudbi

Vir: Porsche Leasing (2024č).

Priloga 14: Predračun mesečnega obroka All-Inclusive poslovnega najema za Škodo Octavio Combi Selection 2.0 TDI DSG za obdobje petih let in 30.000 kilometrov letno

PORSCHE
LEASING
MEMBER OF PORSCHE BANK GROUP

Informativna ponudba za operativni leasing vozila in storitve upravljanja voznega parka št.: 02311283

Ponudbo pripravila: Eva Povrženič, telefon: 5303-778, e-pošta: eva.povrzenic.ext@porsche.si

Stranka: XXXXXXXXXX

PODATKI O VOZILU

Model: ŠKODA Octavia Combi Selection 2.0 TDI DSG, novo vozilo

Vrsta in moč motorja: 110 KW Oblika karoserije: M1 - Potniško vozilo, do 9 sedežev

Barva (zunanjost/notranjost): BELEGM - Brilljantna srebrna kov. Vrsta goriva: Diesel (D)

Cena vozila po ceniku brez dodatne opreme (MPC z DDV): 31.824,70 EUR

Cena vozila po ceniku z dodatno opremo (MPC z DDV): 34.842,74 EUR

Cena vozila s popustom (PC z DDV): 31.774,95 EUR

PARAMETRI PONUDBE

Doba najema: 60 mesecev Predvideno št. kilometrov/leto: 30.000 Skupno št. kilometrov: 150.000

Mesečna najemina: ☒ fiksna ☐ variabilna

Pri prijavi informativne ponudbe smo upoštevali višino SWAP-a veljavnega na dan prijave ponudbe. V kolikor med sprejetjem ponudbe in sklenitvijo ustreznih pogodb o financiranju na podlagi te ponudbe pride do spremembe višine SWAP-a, si leasingodajalec pridržuje pravico do spremembe višine mesečnega obroka najema v skladu s spremembo višine SWAP-a veljavnim na dan sklenitve pogodb o financiranju. Višje o SWAP-u si lahko preberete na <https://www.porscheleasing.si/podjetje/pogosta-vprasanja/>

OPERATIVNI LEASING

Delna najemina brez DDV: 0,00 EUR Delna najemina z DDV: 0,00 EUR

Znesek financiranja brez DDV: 26.045,04 EUR Znesek financiranja z DDV: 31.774,95 EUR

STORITVE UPRAVLJANJA VOZNEGA PARKA - vrsta obračuna vzdrževanja in pnevmatik: Fiksno

☒ Vzdrževanje vozila ☐ Porsche Leasing Asistenca ☐ Stroški vinjete ☐ GAP zavarovanje

☒ Vzdrževanje pnevmatik ☒ Stroški registracije ☐ Gorivo ☐ Share Too PURE

☒ Zavarovanje vozila ☒ Plačilo stroškov za uporabo cest ☐ Kartica za gorivo

IZRAČUN

Cena mesečnega najema in storitev upravljanja voznega parka brez DDV: 605,74 EUR DDV: 133,26 EUR z DDV: 739,00 EUR

Mesečni znesek zavarovanja (z 8,5 % DPZP): 94,95 EUR

Skupna mesečna obveznost brez DDV: 700,69 EUR DDV: 133,26 EUR z DDV: 833,95 EUR

PORSCHE
LEASING
MEMBER OF PORSCHE BANK GROUP

Inf. ponudba: 02311283

OPERATIVNI LEASING in STORITVE UPRAVLJANJA VOZNEGA PARKA

Vzdrževanje vozila: V fiksno pogodbo o vzdrževanju so vključeni vsi redni in izredni servisi ter popravila potrebna zaradi običajne rabe (zavore, ipd.).

Vzdrževanje pnevmatik: Pod vzdrževanje pnevmatik je vključen tudi komplet zimskih pnevmatik in neomejena zamenjava obrabljenih pnevmatik (letnih in zimskih, ko je dogovorjena storitev vzdrževanja pnevmatik z neomejenim številom kompletov pnevmatik), ko letno običajno zakonito določen minimalni profil. V storitev vzdrževanja pnevmatik je vključena tudi premontaža, centriranje in skladiščenje pnevmatik.

Velikost platišča (palcov): 17 palcov

Višina kvaliteta pnevmatik: DA

Št. kompletov pnevmatik (letno/zimskih): omejeno (2/2)

Stroški registracije: Podjetje Porsche Leasing SLO d.o.o. v celoti poravnava vse potrebne stroške in dajatve povezane z novo registracijo vozila (reg. tablice, str. registracije), kot tudi z vsakoletnim podaljšanjem registracije vozila, stroški tehničnega pregleda in odjave vozila ob izteku dobe najema.

Povračilo stroškov za uporabo cest: Podjetje Porsche Leasing SLO d.o.o. v celoti poravnava letno dajatev povračila za uporabo cest, določenega s strani RS (Direkcija RS za ceste).

Porsche Leasing asistenca: Storitev ni zajeta v ponudbi

Zavarovanje:

• Zavarovanje avtomobilske odgovornosti (AO)	DA
• Zavarovanje voznika (AO+)	DA
• Nezgodbno zavarovanje voznika in potnikov	DA
• Asistenca v primeru škodljivih dogodkov	DA
• Zavarovanje pravne zaščite	DA
• Kasko zavarovanje vozila (AK) z odbitno franšizo	1%
• Delne kasko kombinacije: tatvina, naravne nesreče, steklo, svetilna telesa, dijak, nadomestno vozilo do 10 dni, parkiranje	

Premija zavarovanja ni fiksna in se lahko spreminja glede na spremembo cenik zavarovalnice oz. spremembo davčne zakonodaje Republike Slovenije.

Višje prejemni: Škodo oglašanje na vpis na spremembo višine premije zavarovanja. Na višino zavarovalne premije vpliva le morebitna sprememba davčne zakonodaje Republike Slovenije.

GAP zavarovanje: Storitev ni zajeta v ponudbi

Gorivo: Storitev ni zajeta v ponudbi

Stroški vinjete: Storitev ni zajeta v ponudbi

Vir: Porsche Leasing (2024d).

Priloga 15: Predračun mesečnega obroka All-Inclusive poslovnega najema za Škodo Octavio Combi Selection 2.0 TDI DSG za obdobje petih let in 35.000 kilometrov letno


MEMBER OF PORSCHE BANK GROUP

**Informativna ponudba za operativni leasing vozila
in storitve upravljanja voznega parka št.: 02311308**

Ponudbo pripravila: Eva Povrženič, telefon: 5303-778, e-pošta: eva.povrzenic.ext@porsche.si

Stranka: XXXXXXXXXX

PODATKI O VOZILU

Model: ŠKODA Octavia Combi Selection 2.0 TDI DSG, novo vozilo

Vrsta in moč motorja: 110 KW Oblika karoserije: M1 - Potniško vozilo, do 9 sedežev

Barva (zunanost/notranost): 8E8EGM - Brilljantna srebrna kov. Vrsta goriva: Diesel (D)

Cena vozila po cenu brez dodatne opreme (MPC z DDV): 31.824,70 EUR

Cena vozila po cenu z dodatno opremo (MPC z DDV): 34.842,74 EUR

Cena vozila s popustom (PC z DDV): 31.774,95 EUR

PARAMETRI PONUDBE

Doba najema: 60 mesecev Predvideno št. kilometrov/leto: 35.000 Skupno št. kilometrov: 175.000

Mesečna najemina: ☒ fiksna ☐ variabilna

Pri pripravi informativne ponudbe smo upoštevali višino SWAP-a veljavnega na dan priprave ponudbe. V kolikor med sprejemom ponudbe in sklenitvijo ustreznice pogodbe o financiranju na podlagi te ponudbe pride do spremembe višine SWAP-a, si leasingpodajalec pridržuje pravico do spremembe višine mesečnega obroka najema v skladu s spremembo višine SWAP-a veljavnim na dan sklenitve pogodbe o financiranju. Več o SWAP-u si lahko preberete na <https://www.porscheleasing.si/podjetje/pogosta-uprasanja/>

OPERATIVNI LEASING

Delna najemina brez DDV: 0,00 EUR Delna najemina z DDV: 0,00 EUR

Znesek financiranja brez DDV: 26.045,04 EUR Znesek financiranja z DDV: 31.774,95 EUR

STORITVE UPRAVLJANJA VOZNEGA PARKA - vrsta obračuna vzdrževanja in pnevmatik: Fiksno

☒ Vzdrževanje vozila ☐ Porsche Leasing Asistenca ☐ Stroški vinjete ☐ GAP zavarovanje

☒ Vzdrževanje pnevmatik ☒ Stroški registracije ☐ Gorivo ☐ ShareToo PURE

☒ Zavarovanje vozila ☒ Plačilo stroškov za uporabo cest ☐ Kartica za gorivo

IZRAČUN

Cena mesečnega najema in storitev upravljanja voznega parka brez DDV: 632,28 EUR DDV: 139,10 EUR z DDV: 771,38 EUR

Mesečni znesek zavarovanja (z 8,5 % DPZP): 94,95 EUR

Skupna mesečna obveznost brez DDV*: 727,23 EUR DDV: 139,10 EUR z DDV: 866,33 EUR


MEMBER OF PORSCHE BANK GROUP

Inf. ponudba: 02311308

OPERATIVNI LEASING in STORITVE UPRAVLJANJA VOZNEGA PARKA

Vzdrževanje vozila: V fiksno pogodbo o vzdrževanju so vključeni vsi redni in izredni servisi ter popravila potrebna zaradi običajne rabe (zavore, ipd.).

Vzdrževanje: Pod vzdrževanje pnevmatik je vključen tudi komplet zimskih pnevmatik in neomejena zamenjava obrabljenih pnevmatik (letnih in zimskih, ko je dogovorjena storitev vzdrževanja pnevmatik z neomejenim številom kompletov pnevmatik), ko le-te dosežejo zakonsko določen minimalni profil. V storitev vzdrževanja pnevmatik je vključena tudi pre montaža, centriranje in skladiščenje pnevmatik.

Velikost platišča (palcevi): 17 palcev

Višina kvaliteta pnevmatik: DA

Št. kompletov pnevmatik (letno/zimskie): omejeno (2/2)

Stroški registracije: Podjetje Porsche Leasing SLO d.o.o. v celoti poravnava vse potrebne stroške in daje povezano z novo registracijo vozila (reg. tablice, str. registracije), kot tudi z vsakoletnim podajanjem registracije vozila, stroški letnišnega pregleda in odjave vozila ob izteku dobe najema.

Povračilo stroškov za uporabo cest: Podjetje Porsche Leasing SLO d.o.o. v celoti poravnava letno dajatev povračila za uporabo cest, določenega s strani RS (Direkcija RS za ceste).

Porsche Leasing Storitve ni zajeta v ponudbi

asistenca:

Zavarovanje:

- Zavarovanje avtomobilske odgovornosti (AO) DA
- Zavarovanje vozilnika (AOV) DA
- Negodno zavarovanje vozilnika in potnikov DA
- Asistenca v primeru škodnih dogodkov DA
- Zavarovanje pravne zaščite DA
- Kasko zavarovanje vozila (AK) z odtušno franšizo 1%
- Delne kasko kombinacije: tatvina, naravne nesreče, steklo, svetlobna telesa, divjad, nadomestno vozilo do 10 dni, parkiranje

Premija zavarovanja ni fiksna in se lahko spreminja glede na spremembo cenik zavarovalnice oz. spremembe davčne zakonodaje Republike Slovenije.

Vaše prednosti: Škodo dogajanje ne vpliva na spremembo višine premije zavarovanja. Na višino zavarovalne premije vpliva le morebitna sprememba davčne zakonodaje Republike Slovenije.

GAP zavarovanje: Storitve ni zajeta v ponudbi

Gorivo: Storitve ni zajeta v ponudbi

Stroški vinjete: Storitve ni zajeta v ponudbi

Vir: Porsche Leasing (2024e).

Priloga 16: Predračun mesečnega obroka All-Inclusive poslovnega najema za Škodo Octavio Combi Selection 2.0 TDI DSG za obdobje petih let in 40.000 kilometrov letno

PORSCHE
LEASING
MEMBER OF PORSCHE BANK GROUP

Informativna ponudba za operativni leasing vozila
in storitve upravljanja voznega parka st.: 02311286

Ponudbo pripravila: **Eva Povrženič, telefon: 5303-778, e-pošta: eva.povrzenic.ext@porsche.si**

Stranka: [REDACTED]

PODATKI O VOZILU

Model: **ŠKODA Octavia Combi Selection 2.0 TDI DSG, nova vozila**

Vrsta in moč motorja: **110 KW** Oblika karoserije: **M1 - Potniško vozilo, do 9 sedežev**

Barva (zunanost/hotranost): **BELEGM - Briljantna srebrna ko.** Vrsta goriva: **Diesel (D)**

Cena vozila po cenu brez dodatne opreme (MPC z DDV): **31.824,70 EUR**

Cena vozila po cenu z dodatno opremo (MPC z DDV): **34.842,74 EUR**

Cena vozila s popustom (PC z DDV): **31.774,95 EUR**

PARAMETRI PONUDBE

Doba najema: **60** mesecev Predvideno št. kilometrov/leto: **40.000** Skupno št. kilometrov: **200.000**

Mesečna najemina: ☒ fiksna ☐ variabilna

Pri pripravi informativne ponudbe smo upoštevali vršno SWAP-a veljavnega na dan priprave ponudbe. V kolikor med sprejemom ponudbe in sklenitvijo ustreznih pogodb o financiranju na podlagi te ponudbe pride do spremembe vršne SWAP-a, si leasingodajalec pridržuje pravico do spremembe vršne mesečnega obroka najema v skladu s spremembo vršne SWAP-a veljavnem na dan sklenitve pogodbe o financiranju. Več o SWAP-u si lahko preberete na <https://www.porscheleasing.si/podjetje/pogosta-prasnanja/>

OPERATIVNI LEASING

Delna najemina brez DDV: **0,00 EUR** Delna najemina z DDV: **0,00 EUR**

Znesek financiranja brez DDV: **26.045,04 EUR** Znesek financiranja z DDV: **31.774,95 EUR**

STORITVE UPRAVLJANJA VOZNEGA PARKA - vrsta obračuna vzdrževanja in pnevmatik: **Fiksno**

☒ Vzdrževanje vozila ☐ Porsche Leasing Asistenca ☐ Stroški vinjete ☐ GAP zavarovanje

☒ Vzdrževanje pnevmatik ☒ Stroški registracije ☐ Gorivo ☐ ShareToo PURE

☒ Zavarovanje vozila ☒ Plačilo stroškov za uporabo cest ☐ Kartica za gorivo

IZRAČUN

Cena mesečnega najema in storitev upravljanja voznega parka brez DDV: **665,68 EUR** DDV: **146,45 EUR** z DDV: **812,13 EUR**

Mesečni znesek zavarovanja (z 8,5 % DPZP): **94,96 EUR**

Skupna mesečna obveznost brez DDV: **760,63 EUR** DDV: **146,45 EUR** z DDV: **907,08 EUR**

PORSCHE
LEASING
MEMBER OF PORSCHE BANK GROUP

Inf. ponudba: 02311286

OPERATIVNI LEASING in STORITVE UPRAVLJANJA VOZNEGA PARKA

Vzdrževanje vozila: V fiksno pogodbo o vzdrževanju so vključeni vsi redni in izredni servisi ter popravila potrebna zaradi običajne rabe (zavore, ipd.).

Vzdrževanje pnevmatik: Pod vzdrževanje pnevmatik je vključen tudi komplet cirkularnih pnevmatik in neomejena zamenjava obrabljenih pnevmatik (brez in cirkularnih, ko je dogovorjena storitev vzdrževanja pnevmatik z neomejenim številom kompletov pnevmatik), ki laže dosega zakonito določen minimalni profil. V storitev vzdrževanja pnevmatik je vključena tudi pre montaža, centriranje in skladščanje pnevmatik.

Velikost platišča (palcev): **17 palcev**

Višina kvaliteta pnevmatik: **DA**

Št. kompletov pnevmatik (letni/izredni): **omejeno (2/3)**

Stroški registracije: Podjetje Porsche Leasing SLO d.o.o. v celoti poravnava vse potrebne stroške in dajatve povezane z novo registracijo vozila (reg. tablice, str. registracije), kot tudi z vsakoletnim podaljšanjem registracije vozila, stroški letničnega pregleda in odjave vozila ob izteku dobe najema.

Povračilo stroškov za uporabo cest: Podjetje Porsche Leasing SLO d.o.o. v celoti poravnava letno dajatev povračila za uporabo cest, določenega v skladu s strani RS (Dinakija RS za ceste).

Porsche Leasing asistenca: Storitve ni zajeta v ponudbi

Zavarovanje:

- Zavarovanje avtomobilske odgovornosti (AO) DA
- Zavarovanje vozilnika (AO+) DA
- Zavarovalnica Sava d.d. DA
- Nezgodbno zavarovanje vozilnika in potnikov DA
- Asistenca v primeru škodljivih dogodkov DA
- Zavarovanje prave zaščite DA
- Kasko zavarovanje vozila (AK) z odbitno franšizo 1%
- Delne kasko kombinacije: tatvina, naravne nesreče, steklo, svetlobna telesa, dijak, nadomestno vozilo do 10 dni, parkiranje

Premija zavarovanja ni fiksna in se lahko spreminja glede na spremembo cenik zavarovalnice oz. spremembe davčne zakonodaje Republike Slovenije.

Vse prednosti: Škodo dopolnjevanje ne vpliva na spremembo vršne premije zavarovanja. Na vršno zavarovalno premijo vpliva le morebitno sprememba davčne zakonodaje Republike Slovenije.

GAP zavarovanje: Storitve ni zajeta v ponudbi

Gorivo: Storitve ni zajeta v ponudbi

Stroški vinjete: Storitve ni zajeta v ponudbi

Vir: Porsche Leasing (2024f).

Priloga 17: Predračun mesečnega obroka All-Inclusive poslovnega najema za Škodo Octavio Combi Selection 2.0 TDI DSG za obdobje treh let in 45.000 kilometrov letno


MEMBER OF PORSCHE BANK GROUP

Informativna ponudba za operativni leasing vozila
in storitve upravljanja voznega parka št.: **02311297**

Ponudbo pripravila: Eva Povrženit, telefon: 5303-778, e-pošta: eva.povrzenit@porsche.si

Stranka: XXXXXXXXXX

PODATKI O VOZILU
Model: ŠKODA Octavia Combi Selection 2.0 TDI DSG, novo vozilo
Vrsta in moč motorja: 110 KW Oblika karoserije: M1 - Potniško vozilo, do 9 sedežev
Barva (zunanost/notranost): SE8EGM - Brillantna srebrna kov, Vrsta goriva: Diesel (D)
Cena vozila po ceniku brez dodatne opreme (MPC z DDV): 31.824,70 EUR
Cena vozila po ceniku z dodatno opremo (MPC z DDV): 34.842,74 EUR
Cena vozila s popustom (PC z DDV): 31.774,95 EUR

PARAMETRI PONUDBE
Doba najema: 36 mesecev Predvideno št. kilometrov/leto: 45.000 Skupno št. kilometrov: 135.000
Mesečna najemina: ☒ fiksna ☐ variabilna

Pri pripravi informativne ponudbe smo upoštevali vršno SWAP-a veljavnega na dan priprave ponudbe. V kolikor med sprejetjem ponudbe in sklenitvijo ustreznih pogodb o financiranju na podlagi te ponudbe pride do spremembe vršne SWAP-a, si leasingodajalec pridržuje pravico do spremembe vršne mesečnega obroka najema v skladu s spremembo vršne SWAP-a veljavnim na dan sklenitve pogodbe o financiranju. Več o SWAP-u si lahko preberete na <https://www.porscheleasing.si/podjetje/pogosta-vprasanja/>

OPERATIVNI LEASING
Delna najemina brez DDV: 0,00 EUR Delna najemina z DDV: 0,00 EUR
Znesek financiranja brez DDV: 26.045,04 EUR Znesek financiranja z DDV: 31.774,95 EUR

STORITVE UPRAVLJANJA VOZNEGA PARKA - vrsta obračuna vzdrževanja in pnevmatik: Fiksno

☒ Vzdrževanje vozila ☐ Porsche Leasing Asistenca ☐ Stroški vinjete ☐ GAP zavarovanje
☒ Vzdrževanje pnevmatik ☒ Stroški registracije ☐ Gorivo ☐ ShareToo PURE
☒ Zavarovanje vozila ☒ Plačilo stroškov za uporabo cest ☐ Kartica za gorivo

IZRAČUN
Cena mesečnega najema in storitev upravljanja voznega parka brez DDV: 761,87 EUR DDV: 167,61 EUR z DDV: 929,48 EUR
Mesečni znesek zavarovanja (z 8,5 % DPZP): 94,95 EUR
Skupna mesečna obveznost brez DDV*: 856,82 EUR DDV: 167,61 EUR z DDV: 1.024,43 EUR


MEMBER OF PORSCHE BANK GROUP

Inf. ponudba: **02311297**

OPERATIVNI LEASING in STORITVE UPRAVLJANJA VOZNEGA PARKA

Vzdrževanje vozila: V fiksno pogodbo o vzdrževanju so vključeni vsi redni in izredni servisi ter popravila potrebna zaradi običajne rabe (zavore, ipd.).

Vzdrževanje pnevmatik: Pod vzdrževanje pnevmatik je vključen tudi komplet zimskih pnevmatik in neomejena zamenjava obrabljenih pnevmatik (letnih in zimskih, ko je dogovorjena storitev vzdrževanja pnevmatik z neomejenim številom kompletov pnevmatik), ko le-te dosežejo zakonsko določen minimalni profil. V storitev vzdrževanja pnevmatik je vključena tudi prenovača, centriranje in skladiščenje pnevmatik.

Velikost platišča (palcovi): 17 palcev
Vrsta kvaliteta pnevmatik: DA
Št. kompletov pnevmatik (letni/zimski): omejeno (1/2)

Stroški registracije: Podjetje Porsche Leasing SLO d.o.o. v celoti poravnava vse potrebne stroške in dajatve povezane z novo registracijo vozila (reg. tablice, str. registracije), kot tudi z vsakoletnim podajanjem registracije vozila, stroški letnega pregleda in odjave vozila ob izteku dobe najema.

Povračilo stroškov za uporabo cest: Podjetje Porsche Leasing SLO d.o.o. v celoti poravnava letno dajatev povračila za uporabo cest, določenega s strani RS (Direkcija RS za ceste).

Porsche Leasing Storitve ni zajeta v ponudbi

asistenca:

Zavarovanje:	• Zavarovanje avtomobilne odgovornosti (AO)	DA
	• Zavarovanje vozilnika (AO+)	DA
Zavarovalnica Sava d.d.	• Nalogodno zavarovanje vozilnika in potnikov	DA
	• Asistenca v primeru škodljivih dogodkov	DA
	• Zavarovanje pravne zaščite	DA
	• Kasko zavarovanje vozila (AK) z oddatno franšizo	1%
	• Delne kasko kombinacije: tatvina, naravne nesreče, steklo, svetlobna telesa, divjad, nadomestno vozilo do 10 dni, parkirnice	

Premija zavarovanja ni fiksna in se lahko spreminja glede na spremembo cenik zavarovalnice oz. spremembo davčne zakonodaje Republike Slovenije.

Višje prednosti: Škandno dogajanje ne vpliva na spremembo vršne premije zavarovanja. Na vršno zavarovalno premijo vpliva le morebitna sprememba davčne zakonodaje Republike Slovenije.

GAP zavarovanje: Storitve ni zajeta v ponudbi

Gorivo: Storitve ni zajeta v ponudbi

Stroški vinjete: Storitve ni zajeta v ponudbi

Vir: Porsche Leasing (2024g).

Priloga 18: Predračun mesečnega obroka All-Inclusive poslovnega najema za Škodo Octavio Combi Selection 2.0 TDI DSG za obdobje treh let in 50.000 kilometrov letno

PORSCHE
LEASING
MEMBER OF PORSCHE BANK GROUP

Informativna ponudba za operativni leasing vozila in storitve upravljanja voznega parka št.: 02311301

Ponudbo pripravila: Eva Povrženik, telefon: 5303-778, e-pošta: eva.povrzenik.ext@porsche.si

Stranka: XXXXXXXXXX

PODATKI O VOZILU

Model: ŠKODA Octavio Combi Selection 2.0 TDI DSG, novo vozilo

Vrsta in moč motorja: 110 KW Oblika karoserije: M1 - Potniško vozilo, do 9 sedežev

Barva (zunanost/hotranost): BE8EGM - Brilljantna srebrna kov Vrsta goriva: Diesel (D)

Cena vozila po ceniku brez dodatne opreme (MPC z DDV): 31.824,70 EUR

Cena vozila po ceniku z dodatno opremo (MPC z DDV): 34.842,74 EUR

Cena vozila s popustom (PC z DDV): 31.774,95 EUR

PARAMETRI PONUDBE

Doba najema: 36 mesecev Predvideno št. kilometrov/leto: 50.000 Skupno št. kilometrov: 150.000

Mesečna najemina: ☒ fiksna ☐ variabilna

Pri pripravi informativne ponudbe smo upoštevali višino SWAP-a veljavnega na dan priprave ponudbe. V kolikor med sprejetjem ponudbe in sklenitvijo ustrezne pogodbe o financiranju na podlagi te ponudbe pride do spremembe višine SWAP-a, si leasingodajalec pridržuje pravico do spremembe višine mesečnega obroka najema v skladu s spremembo višine SWAP-a veljavnim na dan sklenitve pogodbe o financiranju. Višje o SWAP-u si lahko preberete na <https://www.porscheleasing.si/podjetje/pogosta-vprasanja/>

OPERATIVNI LEASING

Delna najemina brez DDV: 0,00 EUR Delna najemina z DDV: 0,00 EUR

Znesek financiranja brez DDV: 26.045,04 EUR Znesek financiranja z DDV: 31.774,95 EUR

STORITVE UPRAVLJANJA VOZNEGA PARKA - vrsta obračuna vzdrževanja in pnevmatik: Fiksno

☒ Vzdrževanje vozila ☐ Porsche Leasing Asistenca ☐ Stroški vinjete ☐ GAP zavarovanje

☒ Vzdrževanje pnevmatik ☒ Stroški registracije ☐ Gorivo ☐ ShareToo PURE

☒ Zavarovanje vozila ☒ Plačilo stroškov za uporabo cest ☐ Kartica za gorivo

IZRAČUN

Cena mesečnega najema in storitev upravljanja voznega parka brez DDV: 791,85 EUR DDV: 174,21 EUR z DDV: 966,06 EUR

Mesečni znesek zavarovanja (z 8,5 % DPZP): 94,95 EUR

Skupna mesečna obveznost brez DDV: 886,80 EUR DDV: 174,21 EUR z DDV: 1.061,01 EUR

PORSCHE
LEASING
MEMBER OF PORSCHE BANK GROUP

Inf. ponudba: 02311301

OPERATIVNI LEASING in STORITVE UPRAVLJANJA VOZNEGA PARKA

Vzdrževanje vozila: V fiksno pogodbo o vzdrževanju so vključeni vsi redni in izredni servisi ter popravila potrebna zaradi običajne rabe (zavore, pd.).

Vzdrževanje: Pod vzdrževanje pnevmatik je vključen tudi komplet zimskih pnevmatik in neomejena zamenjava obrabljenih pnevmatik (letni in zimski, ko je dogovorjena storitev vzdrževanja pnevmatik z neomejenim številom kompletov pnevmatik), ko le-te dosežejo zakonsko določen minimalni profil. V storitev vzdrževanja pnevmatik je vključena tudi premonitaza, centriranje in skladšččenje pnevmatik.

Volavost pnevmatik (gumov): 17 letov

Višina kvaliteta pnevmatik: DA

Št. kompletov pnevmatik (letno/zimski): omejeno (2/2)

Stroški registracije: Podjetje Porsche Leasing SLO d.o.o. v celoti poravnava vse potrebne stroške in dajatve povezane z novo registracijo vozila (reg. tablice, str. registracije), kot tudi z vsakoletnim podajanjem registracije vozila, stroški tehničnega pregleda in odjave vozila ob izteku dobe najema.

Povračilo stroškov za uporabo cest: Podjetje Porsche Leasing SLO d.o.o. v celoti poravnava letno dajatev povračila za uporabo cest, določenega v strani RS (Direktiva RS za ceste).

Porsche Leasing asistenca: Storitve ni zajeta v ponudbi

Zavarovanje:

- Zavarovanje avtomobilske odgovornosti (AO) DA
- Zavarovanje vozilnika (AO+) DA
- Zavarovalnica Sava d.d. DA
- Nazgodnje zavarovanje vozilnika in potnikov DA
- Asistenca v primeru blaznih dogodkov DA
- Zavarovanje pravne zaščite DA
- Kasko zavarovanje vozila (AK) z odbitno franšizo 1%
- Delne kasko komponente: latvina, naravne nesreče, steklo, svetlobna telesa, dijad, nadomestno vozilo do 10 dni, parkiranje

Premija zavarovanja ni fiksna in se lahko spreminja glede na spremembo cenik zavarovalnice oz. spremembo davčne zakonodaje Republike Slovenije.

Više prednosti: Ščiteno dopolnjevanje na upliva na spremembo višine premije zavarovanja. Na višino zavarovalne premije upliva le morebitna sprememba davčne zakonodaje Republike Slovenije.

GAP zavarovanje: Storitve ni zajeta v ponudbi

Gorivo: Storitve ni zajeta v ponudbi

Stroški vinjete: Storitve ni zajeta v ponudbi

Vir: Porsche Leasing (2024h).

Priloga 19: Protokol in transkripcija intervjuja

PROTOKOL ZA INTERVJU - MAGISTRSKO DELO

Lana Hribovšek in Jan Jankovič (mentor: prof. dr. Marko Hočevar)

Datum in ura intervjuja: 14. 8. 2024; 18:00

Trajanje intervjuja: 45 minut

Intervjuvanec: Nina Jankovič

Funkcija v podjetju: Vodja računovodstva

Lepo pozdravljeni,

Sva Lana Hribovšek in Jan Jankovič, študenta na magistrskem študiju na Ekonomski fakulteti v Ljubljani. Za intervju sva vas prosila, ker potrebujemo praktično mnenje vodje računovodstva v podjetju z velikim voznim parkom v povezavi s temo, katero obravnavava v magistrskem delu.

Pogovor bo potekal predvidoma 60 minut. Vključeval bo predvsem vprašanja odprtega tipa, pri čemer naju bo zanimalo vaše mnenje oziroma pogled na obravnavano tematiko.

Preden začnemo naju zanima, ali dajete dovoljenje, da se intervju in naš pogovor snema. Posnetek nama bo v pomoč pri kasnejši transkripciji pogovora in oblikovanju besedila. Posnetek ne bo nikomur posredovan in nikjer objavljen.

Dovoli snemanje: DA NE

INTERVJU

Na kratko nam predstavite svoje trenutno delovno mesto. Kakšna je vaša vloga v podjetju v zvezi z voznim parkom? Katere so vaše ključne zadolžitve v povezavi z voznim parkom?

Zaposlena sem v farmacevtskem podjetju na delovnem mestu vodje računovodstva. V oddelku računovodstva je poleg mene zaposlenih še 9 ljudi, ki skrbimo za računovodstvo celotne skupine, tako matične Slovenske kot tudi trinajst tujih podružnic.. Glede najema, vodenja in obračunavanja bonitete se od države do države zakonsko razlikuje. V Sloveniji moramo upoštevati IFRS16, ko ga na primer v drugih državah ne smemo. Trenutno imamo v Sloveniji v najemu 93 vozil. Moja vloga v zvezi s službenimi vozili je bila uvedba sistema IFRS16 v poslovne knjige podjetij. V začetku smo vozila vodili v prilagojeni Excel tabeli, kar pa je bilo zelo zahtevno, saj se pogoji nenehno spreminjajo, zato smo se odločili, da jih prenesemo v program SAP. Za funkcioniranje programa je bilo potrebno v sistemu narediti določene nastavitve in vnesti vse pogodbe, za kar je bil potreben dodaten čas. Ko je vse delovalo in so bili podatki usklajeni je skrb za knjiženje in vodenje vozil prevzela referentka za osnovna sredstva.

Ali obstaja v vašem podjetju oseba, čigar primarna dejavnost znotraj podjetja je skrb za vozni park, oziroma ali to delo opravlja zaposleni poleg drugih zadolžitev, in kakšne so njegove naloge v vezi s tem?

Za vozni park skrbi več oseb:

- oseba, ki sklepa pogodbe z najemodajalcem in jih vnaša v sistem, skrbi za premike vozil v skupini in poroča podatke za obračun bonitet
- oseba, ki za vse zaposlene obračuna bonitete,
- oseba, ki izvaja občasni pregled vozil (čistoča vozila, ohranjenost...),
- oseba, ki knjiži račun in vodi register osnovnih sredstev.

Vse našteje osebe imajo poleg zgoraj opisanih zadolžitev še druge aktivnosti in zadolžitve znotaj podjetja, ni njihova primarna naloga skrb za vozni park službenih vozil.

Kako velik je vozni park v vašem podjetju?

V podjetju v Sloveniji imamo 93 najetih vozil, nekaj jih imamo tudi v tujih podružnicah.

Ali se uporabljajo še kakšna druga vrsta službenih vozil kot osebni avtomobil?

Ne, uporabljamo samo osebna vozila.

Za katere dejavnosti in opravila znotraj podjetja oziroma delovna mesta zaposleni uporabljajo službena vozila? Ali ima vsako vozilo enega uporabnika ali je kakšno vozilo v souporabi med več zaposlenimi?

V Medisu zaposleni potrebujejo službena vozila za opravljanje različnih terenskih opravil. Za obiskovanje bolnic, lekarn, poslovne sestanke s partnerji ali dobavitelji. Vsak uporabnik ima svoje vozilo, ki ga vozi ves čas sklenjenega najema, v primeru servisa oziroma okvare prejme za ta čas nadomestno vozilo. V večji meri ima vsak zaposleni svoje vozilo. Včasih kakšno je kakšno vozilo kratek čas na zalogi, ker je zaposleni predčasno prekinil delovno razmerje in v tem primeru je to vozilo na razpolago tudi drugim uporabnikom oziroma osebam, ki vozilo potrebujejo

Ali imajo vsa službena vozila iste pogoje oziroma določbe v pogodbah oziroma aneksih k pogodbi uporabnikov vozil ali se ti razlikujejo? Če da, prosimo za obrazložitev, kje in zakaj prihaja do razlik, v kolikor lahko te podatke razkrijete.

Vsak zaposleni ima v pogodbi drugačne določbe, saj različni zaposleni pokrivajo različna območja Slovenije in tudi območja izven države, zato imajo v pogodbah različne letne omejitve o prevoženih kilometrih in različna vozila. Razlike prihajajo zgolj iz vidika različnih potreb zaposlenih, ki se razlikujejo glede na dejavnosti in opravila ki jih te opravljajo.

Kakšna je politika dodeljevanja službenih vozil? Kdo odloči, kateri zaposleni dobi službeno vozilo. Ali obtaja kakšen interni pravilnik o uporabi službenih vozil, in ali lahko zaposleni uporabljajo službena vozila tudi v zasebno rabo?

Službeno vozilo se za službeni in zasebni namen dodeljuje izključno zaposlenim, ki imajo to določilo opredeljeno v pogodbi o zaposlitvi. Vozilo se dodeljuje izključno na podlagi izrecnega dovoljenja vodstva podjetja in naloga s strani vodje konkretnega zaposlenega in ni pravilo. Pravilnik se uporablja samo za ustrezno razporeditev glede delovnega mesta in cene vozila. Voznik lahko poleg službenih namenov vozilo uporabljajo tudi v zasebne namene. Če je po zakonu za tovrstno uporabo predvidena boniteta jo plačuje po veljavni zakonodaji v državi rezidenstva zaposlenega in se obračuna mesečno pri plači. Voznik uporablja službeno vozilo najmanj do starosti 4, 5 leta oz. do 200.000 prevoženih kilometrov.

Kakšne vrste pridobitve službenih vozil (torej ali poslovni najem, finančni najem, kredit, gotovina, uporaba zasebnih vozil zaposlenih) se vaše podjetje poslužuje? Kakšen je razlog za izbrano vrsto pridobitve? Ali temelji na podlagi analiz in izračunov, običajne poslovne prakse?

V večji meri se poslužujemo poslovnemu najemu. Ta sistem imamo že vsaj 15 let, nekaj pa je tudi uporabe zasebnih vozil zaposlenih za posamezne službene poti, kot so občasna izobraževanja, obiski kongresov in občasne službene poti v podjetja v skupini. Glavni razlog najema vozil je, da je večina zaposlenih vsakodnevno na terenu in da delajo letno več kot 30.000 km, in da bi v primeru lastnih vozil potrebovali zaposleno osebo, ki bi skrbela za ta vozila.

Ali ste v preteklosti že uporabljali drugačno metodo pridobitve službenih vozil kot dosedaj?

Ne

Kaj je pri računovodenju večjega voznega parka največja težava ali izziv? Če se vaše podjetje sooča s kakšnimi težavami glede tega, s kakšnimi se in kako jih rešujete?

Pri nas v računovodstvu je bil največji izziv nastaviti sistem za vodenje vozil po novi zakonodaji in prenesti vsa vozila v register osnovnih sredstev. Ta je za nas predstavljajo dodatno delo in dodaten denar, saj smo bili primorani kupiti informacijski sistem. Glede na to, da imamo na ta način vodenih 93 vozil in se sistem pogodb spreminja (podaljšanje pogodbe, sprememba, kraja...) imamo dodatno delo, da uredimo vse evidence v sistemu. Pred uvedbo IFRS16 se je izdani račun od najemnine knjižil na strošek najemnine. Po novem sistemu pa strošek predstavlja obračun amortizacije in obresti. S starin načinom dela je bilo veliko manj dela, kot ga je sedaj z uvedbo novega načina. Pri uvedbi novega sistema IFRS16 je bila tudi vprašanje ali bo amortizacija davčno priznana glede na to, da se razlikuje doba amortizacije za najeta vozila, ki je običajno 3 leta in davčno priznana amortizacija, ki je pet let. Kasneje je Davčna uprava podala pojasnilo, da je davčno priznana amortizacija za čas veljavnosti najemne pogodbe.

Ali ima vaše podjetje posebne evidence za spremljanje stroškov v povezani s službenimi vozili? Če da, na kakšne načine spremljate njihove stroške? Ali vaše podjetje zahteva pripravo in oddajo raznih poročil v vezi s službenimi vozili?

V podjetju mora vsak zaposleni, ki prejme službeno vozilo mesečno oddati potni nalog z vsemi prilogi s katerim dokazuje uporabo službenega vozila in prevožene kilometre. Preverja se relacije in tudi poraba goriva glede na prevoženi kilometer. Zaposleni je dolžen do 5. dne v mesecu za pretekli mesec z vsemi prilogi oddati v sistemu potni nalog v podpis odgovorni osebi. Odgovorna oseba s podpisom odobri nastale stroške. Potni nalogi se po vrsti stroška knjižijo na stroškovno mesto zaposlenega ali oddelek, odvisno od delovnega mesta zaposlenega.

Kako so spremenjeni (z letom 2019 novo uveljavljeni) IFRS 16 vplivali na računovodenje in knjigovodenje službenih vozil? Kakšne nove postopke ste morali uvesti? Kakšna je bila implementacija novega standarda in kaj vam je predstavljalo največji izziv?

Kot sem že omenila je za nas uvedba IFRS16 povzročila dodatno delo, bolj kompleksne in zahtevne postopke. in dodatne stroške, saj smo bili zaradi velikega števila najetih vozil primorani kupiti in dodatno razviti informacijski sistem. Tudi knjiženje se je spremenilo. Pred uvedbo IFRS16 najemi niso prikazovali v bilanci stanja, prikazani so bili samo stroški od najemnin v izkazu poslovnega izida. Po novem sistemu pa mora podjetje pripoznati vse najeme, ki trajajo več kot 12 mesecev v bilanci stanja kot sredstva (pravica do uporabe) in hkrati kratkoročne in dolgoročne obveznosti iz naslova financiranja v izkazu poslovnega izida pa je nastala amortizacija in obresti (prej stroški najema vozila). Skupna vrednost sredstev in

obveznosti se je v bilanci stanja povečala. Zaradi spremembe knjiženja so se spremenili kazalniki podjetja, predvsem ključni finančni kazalniki, kot sta ROA (donosnost sredstev) in EBITDA (dobiček pred obrestmi, davki, odpisi in amortizacijo). Ker morajo sedaj imeti vsa podjetja dolgoročne najeme zavedene v bilanci stanja je primerljivost med podjetji večja.

Ali vaše podjetje koristi davčne olajšave za investicije ali zeleni prehod? Ali vaše podjetje elektrificira vozni park službenih vozil? Če da, kakšne prednosti to predstavlja za podjetje z finančnega vidika v primerjavi s sedajšnjo oziroma prejšnjo sestavo voznega parka brez električnih vozil?

Da koristi, vendar ne iz naslova službenih vozil. V naboru nimamo električnih vozil, ker so imetniki službenih vozil v večini terenski sodelavci, ki letno prevozijo okoli 30k in bi jim električna vozila zaradi dolgotrajnega polnjenja predstavljala oviro. V Sloveniji je zaenkrat premalo polnilnic, ki bi zagotavljale hitro polnjenje baterije. Nekatera vozila imajo slabe domete in se z eno polno baterijo prevozi premalo kilometrov, da bi se izplačalo, da zaposleni ne bi preveč časa porabil za polnjenje baterije.

Kaj bi na področju računovodenja službenih vozil ali službenih poti spremenili/izboljšali? Ali kakšna določba oziroma standard v SRS oziroma IFRS predstavlja računovodjem težavo oziroma izziv?

S Standardom IFRS16 so želeli vzpostaviti bolj pregledno in standardizirano poročanje o najemih vendar pa so nekatera pravila ostala še nedefinirana oziroma nejasna. Največ problema smo imeli z določanjem diskontnih stopenj in ocenjevanju trajanja najemov. Obe omenjeni postavki bistveno vplivata na prepoznanje sredstev in obveznosti v bilanci stanja, dodatna pojasnila oziroma smernice bi zmanjšale dilemo. Koristno bi bilo, da bi pri prihodnjih spremembah podjetjem omogočili dovolj dolgo obdobje prilagoditve, da lahko svoje sisteme pripravijo na nove zahteve.