

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

ZAKLJUČNA STROKOVNA NALOGA VISOKE POSLOVNE ŠOLE
**PRIMERJAVA NAJEMA IN LASTNIŠTVA VOZIL NA PRIMERU
SLUŽBENIH VOZIL**

Ljubljana, september 2020

NIK PRIMC

IZJAVA O AVTORSTVU

Podpisani Nik Primc, študent Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, avtor predloženega dela z naslovom Primerjava najema in lastništva službenih vozil, pripravljenega v sodelovanju s svetovalcem doc. dr. Blažem Zupanom.

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.

V Ljubljani, dne _____

Podpis študenta: _____

KAZALO

UVOD	3
1 SLUŽBENA VOZILA	2
1.1 Vrste službenih vozil.....	2
1.2 Druge oblike mobilnosti	4
2 STROŠKI SLUŽBENIH VOZIL.....	4
2.1 Lastništvo službenih vozil	6
2.1.1 Avtomobili.....	6
2.1.2 Tovorna in ostala vozila	7
2.2 Najem službenih vozil.....	7
2.2.1 Avtomobili.....	8
2.2.2 Tovorna in ostala vozila	10
3 PRIMERI VOZNIH PARKOV PODJETIJ	10
3.1 Metodologija.....	10
3.2 Obnašanje slovenskih podjetij	11
3.2.1 Velika podjetja.....	12
3.2.2 Srednje velika podjetja	12
3.2.3 Majhna in mikro podjetja	13
3.3 Ugotovitve intervjujev	13
3.4 Ponudnik najemov vozil	15
3.5 Prihodnost prevozov in lastniških modelov vozil.....	16
SKLEP	18
LITERATURA IN VIRI	19
PRILOGE.....	1

KAZALO SLIK

Slika 1: Znesek financiranja glede na razmerje cene vozila in dobe.....	8
Slika 2: Najemnina glede na razmerje cene vozila in dobe.....	9

KAZALO PRILOG

Priloga 1: Intervju z Zavarovalnico Triglav, d. d. (g. Aleš Furlanič).	Napaka! Zaznamek ni definiran.
Priloga 2: Intervju z NLB, d. d. (g. Jernej Razboršek).....	Napaka! Zaznamek ni definiran.
Priloga 3: Intervju s »telekomunikacijskim podjetjem«, d. o. o. (g. Marko Jelovec).	3
Priloga 2: Intervju s Porsche Inter Auto, d. o. o. (g. Dejan Stefanov).	4

SEZNAM KRATIC

SURS – Statistični Urad Republike Slovenije

S.P. – Samostojni podjetnik

SDH – Slovenski Državni Holding

E-kolesa – Električna kolesa

E-skiroji – Električni skiroji

B2C – (ang. Business to customer); Prodaja potrošnikom

PIA – Porsche Inter Auto

UVOD

Tema me je začela zanimati, ker sem pri različnih slovenskih podjetjih opazil različne vzorce lastništva službenih vozil. Zanimajo me razlogi, zakaj se nekatera podjetja odločijo za lastništvo nad floto vozil in zakaj imajo nekatera podjetja v operativnem ali finančnem najemu prav vsa opredmetena sredstva (od strojev, naprav in pisarn do zemljišč in službenih vozil). V diplomski nalogi bom preučeval vzorec podjetij, ki se odločajo za eno ali drugo vrsto lastništva oziroma najema. Obnašanje podjetij bom primerjal tudi s samostojnimi podjetniki. Ugotovitve bom skušal koristno uporabiti, saj se želim zaposliti v sektorju avtomobilizma. Dotaknil se bom tudi novih načinov poslovanja podjetij v smislu najemov vozil za svoje zaposlene in omenil bom nove podjetniške priložnosti na trgu. Navedel bom možne scenarije prihodnosti mobilnosti, saj se nam v segmentu avtomobilizma in mobilnosti obetajo večje spremembe, ki jih bom navedel na podlagi študij in člankov. Slovenija na splošno uvaja nove ideje nekaj let kasneje od tistih, ki so lansirane v tujini (največkrat Amerika). Pisal bom tudi o možnostih nove prometne ureditve v Ljubljani in kaj bi to lahko pomenilo za podjetja, prevoznike, javni promet in fizične osebe.

Logistika in dnevne migracije ljudi so na najrazvitejši ravni že odkar uporabljamo avtomobile in druga sodobna prevozna sredstva. Če so včasih krajše razdalje opravljali peš, s kolesi, s konji ali z vlakom, je danes situacija povsem drugačna. Po podatkih Statističnega Urada Republike Slovenije (v nadaljevanju: SURS) je bilo leta 2019 v Sloveniji registriranih 1.165.000 osebnih avtomobilov, kar ljudem omogoča enostavno premagovanje krajših in daljših razdalj. Vzporedno z večanjem števila avtomobilov pa na trg so in še prihajajo nova podjetja, ki zadovoljujejo najrazličnejše potrebe lastnikov avtomobilov. V zadnjih dveh desetletjih se je razvil tudi model najema vozila, kar omogoča "nakup" brez takojšnjega plačila (angl. leasing). Ideja se je razvila do te mere, da danes poznamo več načinov nakupa in več načinov najema vozil. Dolgoročni trend kaže v smer najema vozil in se odmika od stare navade lastništva. Evropska mestna središča se zapirajo za promet osebnih avtomobilov in omogočajo nemalo načinov souporabe (električnih) vozil. Podobna prihodnost bo doletela tudi Ljubljano.

Namen diplomske naloge je ugotoviti, ali je stroškovno ugodneje imeti službena vozila v lasti ali v najemu. Zanima me, če obstaja določena shema podjetij, ki vozila najemajo oziroma si jih lastijo in če na to vpliva velikost podjetja. Ugotavljal bom, na kakšen način se podjetja odločajo o lastništvu flote ter kolikšen subjektiven vpliv imajo pri tem direktorji. Poleg tega se bom dotaknil sodobnih načinov mobilnosti, souporabe vozil in elektrifikacije, nato pa opisal prihodnost mobilnosti v Ljubljani.

V diplomski nalogi bom primerjal lastništvo vozil z najemi vozil in ugotavljal vse prednosti in slabosti finančne, davčne in druge narave. V prvem poglavju bom opisal na kakšne načine se vozijo zaposleni v slovenskih podjetjih. V drugem poglavju se bom poglobil v stroške, povezane z lastništvom in najemom vozil, tudi tovornih in drugih. V tretjem poglavju se bom dotaknil konkretnih primerov iz prakse. Analiziral bom, na kakšen način se odločajo velika, srednja in majhna podjetja. V nekaj podjetjih bom opravil intervju, saj me zanima dejansko stanje. Intervju bom poskušal izvesti z upravitelji flot vozil ali z direktorji. Intervju bom skušal opraviti tudi s ponudnikom vozil (tako prodajo kot oddajo). Na koncu bom dodal še informacije o prihodnosti mobilnosti pri nas in drugod po svetu. Ker me zanima področje pametnih mest in pametne mobilnosti, verjamem, da bo tudi Ljubljana, sicer z zaostankom, postala pametno mesto z vrsto ponudnikov najrazličnejše mobilnosti.

1 SLUŽBENA VOZILA

Med službena vozila prištevamo vozila, ki so v lasti ali najemu podjetja. Podjetje jih uporablja za opravljanje svoje dejavnosti. Do uporabe so upravičeni delavci, ki opravljajo dejavnost redno ali občasno. Dovoljeno je opravljanje dejavnosti s privat avtomobili (tu se beleži službena pot in se izplača kilometrina). V primeru avtomobilov mora uporabnik (zaposleni) za vsako vožnjo prejeti potni nalog. Zaposleni lahko službeno vozilo uporablja tudi v zasebne namene. Vsako podjetje za svoje zaposlene izdela pravilnik in določi, koliko kilometrov lahko prevozijo zasebno, koliko časa lahko prevozijo, itd. Službena vozila lahko upravljajo samo osebe s primernimi voznškimi dovoljenji (kategorija B v primeru avtomobilov). Zaposleni mora s službenim vozilom ravnati odgovorno in v skladu s predpisi. Vse kazni za prekrške namreč nosi sam. (Grofelnik., b. d.)

Vsa službena vozila v uporabi morajo biti v brezhibnem stanju in registrirana (če je potrebno). Za vzdrževanje vozil se podjetje s svojimi zaposlenimi dogovori po želji. Po navadi stroške vzdrževanja nosi podjetje. Nekaj zaposlenim prijaznejših podjetij se s svojimi zaposlenimi dogovori tudi o "hibridni rešitvi". Tako del najema plača delodajalec, del pa zaposleni. V pogodbi nato določijo pogoje in pravila uporabe (Grofelnik, b. d.)

1.1 Vrste službenih vozil

Najbolj pogosta službena vozila so avtomobili. Avtomobil je univerzalno prevozno sredstvo z vrsto prednosti. Odporen je na vremenske razmere, prevaža lahko do 5 ljudi, sprejme nekaj tovora, je relativno poceni in ljudje smo ga vajeni (v večini imamo vsi izpit B kategorije). Avtomobile za službena vozila uporabljajo vsa storitvena in druga podjetja. Z avtomobili se zaposleni vozijo na sestanke in na službene poti. V kolikor dejavnost tako zahteva, je službeno vozilo tovorno. Sem prištevamo kombije (najbolj priljubljeno prevozno sredstvo pri obrtnikih), s katerimi lahko poleg dveh do treh oseb prevažamo še ogromno tovora. V kategorijo tovornih vozil spadajo še poltovornjaki in tovornjaki. Omenjena vozila uporabljajo prevozna podjetja, izjemoma pa tudi druga, če jih potrebujejo. Gradbena podjetja

kot službena vozila uporabljajo gradbene stroje. V to kategorijo spadajo vse vrste bagrov, nakladalnikov, teptalnikov, valjarjev, itd. Kmetje za službeno vozilo uporabljajo traktorje. Službena vozila so pri gasilskem poklicu gasilski tovornjaki. Policija za službena vozila uporablja policijske avtomobile, kombije ("marice"), motorna kolesa, kolesa, vodne topove in helikopterje. V policiji delo službenega vozila opravljajo tudi konji, vendar jih, glede na to, da so živali, ne uvrščamo med službena vozila. V vojski pod službena vozila med drugim uvrščamo tanke, oklepnike, bojna letala in helikopterje. V letalskih družbah in na letališčih so službena vozila tudi letala, vlačilci, "premikajoče se stopnice" in ostala vozila, ki se uporabljajo na letališčih. (Uredba o uporabi službenih avtomobilov v organih državne uprave, 1999)

Mestni trend v zadnjih časih so alternativne možnosti prevozov zaposlenih (bodisi na delo bodisi na sestanke med delom), ki imajo ekološko noto (CO₂ nevtralna vozila). Začelo se je z električnimi avtomobili, katerih primer je hčerinsko podjetje podjetja T-2, GreenGo program. Namen je zaposlenim na T-2 ponuditi električni avtomobil. Za mestno vožnjo so električna vozila namreč veliko bolj primerna od vozil z notranjim izgorevanjem. Podjetje sodeluje tudi z drugimi podjetji, kjer tudi postavlja center, da bodo zaposlenim na voljo električni avtomobili, električni skiroji ali električna kolesa, vse z možnostjo odklepa preko aplikacije in z avtomatizirano uporabo, brez potrebe po zaposlenih. Ponuja torej celostne rešitve na ključ, kar je trend pri podjetjih v tem času. Tudi skrbništvo izposojevalci prevzamejo sami. Zaposleni v podjetjih si lahko omenjena vozila preko aplikacije izposodijo tudi za zasebni čas izven delavnika. Še posebej v mestih je to zelo pomemben faktor (GreenGo, b. d.).

Več podjetij v Sloveniji se je že odločilo za uporabo koles ali električnih koles (v nadaljevanju e-koles) ter električnih skirojev (v nadaljevanju e-skirojev) za službena vozila. Namen je izključno premagovanje prometa v času prometnih konic. Tudi sam sem izvedel test, kjer sva s prijateljem preizkusila čas poti z avtom in električnim kolesom. S prijateljem sva istočasno začela iz Verovškove ulice, cilj pa je bil priti do križišča Peruzzijske in Ižanske ceste - pot skozi center Ljubljane. Poskus sva izvedla dvakrat. Prvič sva ga izvedla v času prometne konice, ob 16.30. Rezultat je pokazal, da je električno kolo na cilj prispelo enkrat hitreje od avtomobila. Drugi poizkus sva izvedla izven prometne konice, ob 19.00, in na cilj prišla istočasno. Slednja ugotovitev govori v prid uporabe električnih koles. So cenovno dostopnejša, ekološko prijazna, skrbijo za zdravje uporabnikov, najboljše pri tem pa je, da se ne potimo, saj nam pri poganjanju pomaga elektrika in na delo ali sestanek pridemo "sveži". Enako razmišljanje imajo pri podjetju Gen-i, kjer so lansirali prvo floto e-koles in e-skirojev. Podjetje zagovarja "zelene" rešitve mobilnosti, jih podpira ter verjame, da je družbena odgovornost v smeri električne mobilnosti ključ do preživetja podjetja v prihodnosti (več o tem v poglavju o prihodnosti) (Gen-i, b. d.). Na intervjuju s gospo Eleno Jokanovič, ki je pri Gen-i zadolžena za floto električnih vozil, sem izvedel tudi, da imajo za interno uporabo na voljo aplikacijo, kjer se e-kolesa rezervirajo. Po besedah gospe Jokanovič

bodo v tej smeri tudi nadaljevali. Zaenkrat so nad sistemom navdušeni in ga nameravajo razširiti v več njihovih poslovalnicah (Jokanovič, 2020).

1.2 Druge oblike mobilnosti

Nekatera podjetja se ne odločijo za najem ali lastništvo službenih vozil. Poslužujejo se alternativ, ki jih je v Sloveniji čedalje več. Za takšna podjetja je primeren Avant2Go, ki strankam omogoča najem električnih avtomobilov po sistemu "B2C" (angl. Business to Customer). Uporabniki tako koristijo in plačajo avtomobil le za čas, ko ga potrebujejo. Avant2Go zagotavlja prihranke v primerjavi z lastništvom, saj je v najeme vključeno vse (registracija, zavarovanje, gorivo, vinjeta in parkiranje). Dobra stran najemanja pri Avant2Go je, da so avtomobili na voljo 24 ur na dan in 7 dni v tednu, poleg tega pa nimamo stroškov parkiranja. Zelo napredno je tudi odklepanje vozil, saj to storimo kar preko pametnega telefona. Slaba stran je, da moramo imeti omenjena parkirna mesta Avant2Go v radiju maksimalno pol kilometra od prebivališča, da se nam model najema še izplača. Pa tudi delovno mesto mora biti v radiju pol kilometra od parkirnih mest, da je upravičeno najeti njihov avtomobil. Poleg tega je pogoj pred prvim najemom obiskati delavnico, se poučiti o sistemu in zagotoviti polog (Avant2go, b. d.).

Še eno podobno podjetje za deljenje (sistem "free float") pa je Sharengo. Sistem deluje podobno kot pri Avantu - "B2C". Celoten poslovni model je malenkost naprednejši, saj ne potrebujemo izobraževanja, a kljub temu traja verifikacija od 1 do 2 dni, kar pomeni da rešitev ni takojšnja. Prav tako ima sistem podobne prednosti kot Avant2Go, vendar lahko njihove avtomobile parkiraš kjer koli želiš (javna parkirna mesta), in sicer brezplačno. To reši problem, da ne bi mogli parkirati dovolj blizu delovnega mesta (Sharengo, b. d.).

Največja slabost Sharengo sistema pa so njihovi avtomobili. Po preizkusu vožnje nisem imel dobrega občutka varnosti. Njihovi avtomobili so kitajskega izvora, z dovolj veliko gotovostjo pa trdim, da občutek, ki ga dajo pri vožnji, ni primerljiv z avtomobili Avant2Go.

Ustaljen primer kolesarske mobilnosti je BecikeLJ. Imajo razširjeno mrežo in veliko koles, ki jih najema veliko ljudi. Slabost je, da moraš poganjati pedala in da niso odporna proti zunanjim vplivom. Tudi tukaj registracija ni takojšnja (Polutnik, 2020).

V Ljubljani je novost še ena hibridna rešitev mobilnosti. GiroMobility se imenuje aplikacija za deljenje električnih skirojev in električnih koles. Sistem deluje na način proste uporabe, kar pomeni, da ne potrebujemo parkirnega mesta, da parkiramo skiro oziroma kolo. Pustimo ga, kjer želimo, če ne ovira prometa in pešcev. Največja prednost sistema je to, da je moč najeti njihova vozila takoj. Za registracijo na aplikaciji potrebujemo 10 sekund, nato lahko uporabljamo kolesa in skiroje. Podobno kot pri BecikeLJ so slabost vremenski vplivi, na katere ne moremo vplivati (GiroMobility, b. d.).

2 STROŠKI SLUŽBENIH VOZIL

Ko podjetje uspešno posluje in ima stalne prihodke, se pojavijo najrazličnejši stroški, ki znižujejo poslovni uspeh podjetja. Stroškom se podjetja v največji meri poskušajo izogniti in poslovati kar se da zdravo. Stroške delimo glede na kraj nastajanja, od tod pa dalje na proizvodjalne in neproizvodjalne (splošne) stroške. Proizvodjalni so na primer stroški materiala in surovin, splošni pa so stroški prodaje in nabave (Bevčič, 2017).

Drugi način deljenja stroškov je glede na odvisnost od obsega poslovanja. Tu delimo stroške na fiksne in variabilne. Fiksni se ne spreminjajo z obsegom dela. To so na primer najemnina pisarne, saj se ne spreminja glede na to, koliko zaposlenih dela v pisarni. Variabilni pa so na primer stroški dela, saj več, kot imamo zaposlenih, večji bo strošek plač (Bevčič, 2017).

Tretji način za delitev je povezanost z nastankom izdelka. Tu poznamo neposredne stroške in posredne stroške. Neposredni strošek je na primer strošek materiala, saj se uporabi za izdelek in tako lahko strošek neposredno vežemo na izdelek. Posredni pa je na primer strošek uprave ali reprezentance, saj jih ni moč neposredno vezati na proizveden izdelek (Bevčič, 2017).

Stroški najema avtomobila tako spadajo pod fiksne stroške, saj predstavljajo fiksno mesečno postavko, ne glede na to, koliko ljudi se vozi z avtomobilom in koliko kilometrov naredijo. Zanimivost med stroški je strošek amortizacije, ki ne predstavlja odliva denarja. Če podjetje kupi vozilo, takoj pride do odliva denarja, stroški pa se porazdelijo na vsa leta uporabe osnovnega sredstva (cca. 5 let), do odlivov pa ta leta ne pride (Bevčič, 2017).

V večini podjetij še vedno delujejo tako, da se poslužujejo tistih službenih vozil, ki povzročajo najmanj stroškov, ne glede na vpliv na okolje. Zadnja leta se sicer podjetja počasi nagibajo k zelenim načinom prevoza, vendar bolj ali manj zaradi marketinških razlogov. Lahko rečemo, da se trend počasi obrača na boljše v smislu okolju prijaznih vozil, ta pa postajajo podjetjem finančno prijaznejša. K temu investicije v okolju prijazne metode prevoza prispeva tudi država preko Eko Sklada. Investicije v električne avtomobile in e-kolesa namreč podpira s subvencijami. Slednje je možno dobiti do 55 % vrednosti vozila, odvisno od tega, kje ima naše podjetje sedež (vzhodna Slovenija ima večje spodbude) in v katero kategorijo vozilo spada. Najbolj priljubljena pa je subvencija na nakup električnega vozila, ki je fiksna, in sicer 6.000 €. Prijavitelj preko priporočene pošte odda izpolnjeno vlogo in počaka na odobritev subvencije. Nato izvede nakup in naknadno prejme subvencijo. (Eko Sklad, b. d.).

V prvem podpoglavju je razloženo lastništvo avtomobilov in lastništvo tovornih vozil ter koles. V drugem podpoglavju je razložen najem avtomobilov in najem tovornih vozil ter koles.

2.1 Lastništvo službenih vozil

2.1.1 Avtomobili

Nakup službenega avtomobila je prilagojen dejavnosti podjetja. Največ jih je v poslovnem razredu. V poslovnem razredu največkrat najdemo Škodo Octavio, Volkswagen Passat in Ford Mondeo. Omenjeni avtomobili so v istem cenovnem razredu. Sicer se cene zelo razlikujejo glede na verzijo in dodatno opremo, vendar lahko zaokrožimo na 30.000 € (bruto) za dostojno opremljen avtomobil v poslovnem razredu (Avto net, b. d.). V bruto ceno je všteta osnovna vrednost avtomobila, zvišana za davek na motorna vozila in ostale uvozne dajatve. Na dobljeni znesek je obračunan še 22 % DDV, katerega si podjetja ne morejo odbijati, če ne gre za tovorna vozila. V primeru nakupa in posledično lastništva, službeno vozilo štejemo kot opredmetena osnovna sredstva (Zakon o davku na dodano vrednost (ZDDV-1), Ur. l. RS št. 13/11 - uradno prečiščeno besedilo, 18/11, 78/11, 38/11, 83/11, 86/11, 90/15, 77/18, 59/19 in 72/19).

To pomeni, da podjetje za službeno vozilo poslovnega razreda plača 30.000 € na začetku in ga začne amortizirati prvi dan naslednjega meseca, ko je sredstvo dano v uporabo. Največja dovoljena stopnja amortizacije za osebna vozila je bila dosežena v letu 2020, in sicer 20 %. To pomeni, da avtomobil amortiziramo v 5 letih, kar je obenem tudi predviden čas uporabe vozila. Od bruto vrednosti tako vsako leto amortiziranja v stroške pišemo sorazmerni delež vrednosti vozila, vrednost opredmetenih osnovnih sredstev pa se za enak znesek zmanjša. V našem primeru je to $30.000 \text{ €} * 0,2 = 6.000 \text{ €}$ (amortizacijski znesek). V tem primeru moramo upoštevati še ostale stroške lastništva. Registracija, zavarovanje in vinjeta so za izvajanje dejavnosti obvezni. Strošek registracije za eno leto je pri obravnavanem razredu avtomobilov enak 196,89 €. Zavarovanje (kasko) je odvisno od več dejavnikov, predpostavljamo da znaša približno 800 € na leto (podatek je pridobljen iz lastnih izkušenj), vinjeta pa 110 €. Redni letni servis na pooblaščenem servisu znaša približno 300 € (podatek je pridobljen iz lastnih izkušenj) in predpostavljamo, da se v 5 letih avtomobilu ne pokvari nič, kar bi povzročilo večji strošek. V 5 letih je potrebno kupiti vsaj 2 kompleta pnevmatik (zimске in letne), kar skupaj znaša približno 1000 € (podatek je pridobljen iz lastnih izkušenj) oziroma 200 € na leto. Skupaj je tako letni strošek približno enak $6.000 \text{ €} + 196,89 \text{ €} + 800 \text{ €} + 110 \text{ €} + 300 \text{ €} + 200 \text{ €} = 7.606,89 \text{ €}$ oziroma 633,9 € mesečno (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 in 66/19).

V prihodnosti naj bi še posebej v podjetjih obstajala shema delnega lastništva vozil. To pomeni, da bi lahko na primer pet zaposlenih kupilo avtomobil, ki bi bil med službenim časom na razpolago vsem petim. V prostem času pa bi si ga preko aplikacije vsak rezerviral glede na svoje potrebe. Slednje je možno le v primeru, da osebe niso vezane na avtomobil in imajo alternativo prevoza za čas, ko ga vozi kdo drug. Na koncu meseca naj bi aplikacija

naredila poročilo, kjer bi bilo razvidno, kdo je koliko časa uporabljal avtomobil. Glede na uporabo bi, če je avtomobil v finančnem najemu, oseba, ki ga je uporabljala več, plačala določen procent večji znesek od ostalih. Omenjenih modelov "sonakupa" vozil še ne poznamo, je pa verjetno, da jih bomo spoznali v bližnji prihodnosti. Načrte o razvoju že imajo pri podjetju Giro car share, d. o. o., kjer se že dogovarjajo tudi z bankami glede financiranja. (Girocarshare, b. d.)

2.1.2 Tovorna in ostala vozila

Izračun za tovorna vozila je enak zgornjemu, le da se pri nakupu podjetju lahko odbije vstopni DDV, kar pomeni, da je strošek za podjetje manjši za 22 %, posledično pa tudi amortizacija. Sem spadajo tudi osebna vozila, omenjena v zgornjem poglavju, če imajo opravljeno predelavo. To pomeni, da so prilagojena za prevažanje tovora. Avtomobilu je potrebno vgraditi kovinsko mrežo, ki loči potniški prostor od prtljažnega oz. tovornega, zadnja stekla pa morajo bit zatemnjena.. Primerna osebna vozila za predelavo so na primer Škoda Octavia ali pa Volkswagen Passat (ZDDV-1, 2019).

Okoljsko ozaveščena podjetja, ki testirajo alternativne možnosti službenih vozil, pa se srečajo tudi s e-kolesi in e-skiroji. Nabavna cena e-kolesa za podjetje je začne pri 2.000 € neto. DDV se odbije, zato se amortizacija lahko obračuna na neto ceno. Za enako obdobje in 20 % amortizacijske stopnje to pomeni letni strošek 400 € letno plus vzdrževanje e-kolesa, ocenjeno na 200 € letno (podatek je pridobljen iz lastnih izkušenj). Tako je letni strošek enak 600 € oziroma 50 € mesečno (Furlan, 2020).

2.2 Najem službenih vozil

Kot je bilo ugotovljeno v prvem poglavju, ni jasne logike, katera podjetja najemajo in katera podjetja kupujejo službena vozila. Če se podjetje odpove lastništvu in se odloči za najeme, ima dve možnosti. Prva je finančni najem oziroma finančni lizing, kar pomeni, da podjetje na nek način najame kredit od lizing hiše. Lizing hiša je tako najemodajalec, podjetje pa uporabnik oziroma najemojemalec. Po koncu najema se najemojemalec odloči, ali bo nepoplačan del plačal in s tem kupil vozilo ali pa bo od najema odstopil. Stroške v finančnem najemu krije najemojemalec, zaradi česar je strošek finančnega najema ugodnejši. V vsakem primeru je pri finančnem najemu obvezno plačilo pologa. Po podatkih iz Porscheinterauto, možen polog znaša med 20 % in 60 %, od česar pa so odvisni tudi mesečni obroki plačil (Porscheinterauto, b. d.).

Druga možnost najema pa je poslovni oziroma operativni najem. V tem primeru je vselej lastnik vozila podjetje, ki vozilo oddaja, uporabnik pa je podjetje, ki vozilo najema. Po koncu najema se vozilo praviloma vrne in ni možnosti odkupa. Vse stroške, povezane z uporabo vozila, krije najemodajalec, razen izrednih okvar, ki so nastale zaradi malomarnosti ali neprimerne uporabe najemojemalca. To je razlog, da je operativni najem dražji od

finančnega. Vse je določeno v pogodbi. Pologa pri operativnih najemih praviloma ni, je pa (v večini) potrebno plačilo varščine, ki se jo po koncu uporabe vrne v kolikor je z vozilom vse v redu. Varščina ponavadi znaša znesek, ki ga zavarovalnica zahteva kot odbitno franžizo (Porscheinterauto, b. d.).

2.2.1 Avtomobili

Najem avtomobila poslovnega razreda mora tako biti nižji od 633,9 € mesečno, da je smiseln iz stroškovnega vidika. V primeru finančnega najema je minimalni polog za vozilo, vredno 30.000 €, 20 % vrednosti, kar pomeni 6.000 €. Če je obdobje najema 5 let, je mesečni strošek 475,23 €, čemur dodamo enake fiksne stroške, kot pri izračunu za primer nakupa. Enak izračun kot za primer lastništva: 196,89 € (registracija) + 800 € (zavarovanje) + 110 € (vinjeta) + 300 € (servis) + 200 € (pnevmatike) (AMZS, b. d.). Skupaj letno je fiksne stroška 1.606,89 €, kar mesečno znese 133,91 €. Dobljeni znesek prištejemo strošku najema in dobimo končni mesečni znesek 609,14 € (Porscheinterauto, b. d.).

Slika 1: Znesek financiranja glede na razmerje cene vozila in dobe



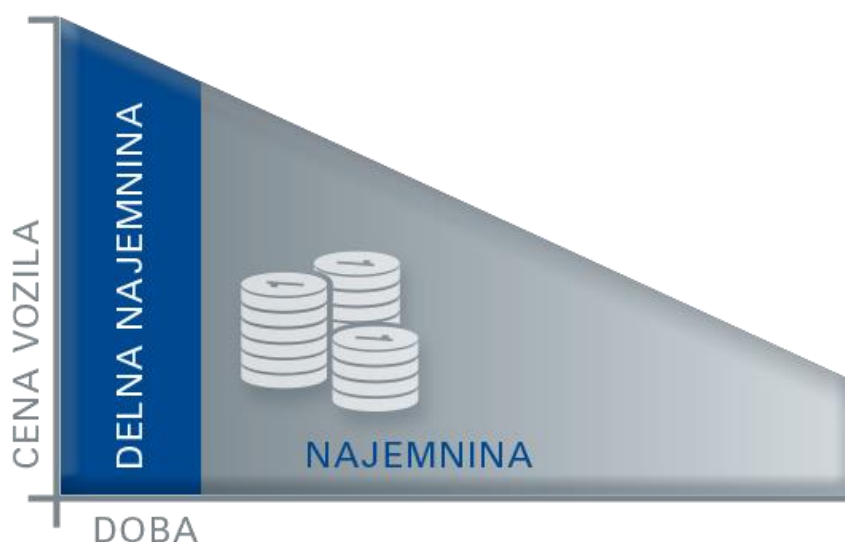
Vir: Porscheinterauto (2020).

V primeru operativnega najema je strošek višji zaradi tistih stroškov, ki jih nosi najemodajalec. Ker je primerov operativnih najemov manj, je težje oceniti mesečni znesek. Po pogovorih z direktorjem podjetja Furlantech, gospodom Furlanom, bi mesečni obrok za avtomobil, vreden 30.000 €, znašal približno 1.000 €. Pri tem ni nobenega pologa, le varščina v višini 1.000 €, ki lastnika vozila krije v primeru morebitnih poškodb. Po navadi je višina

varščine zelo podobna odbitni franšizi vozila, ki ga stranka najema. Zavarovanje vozila za namen oddaje je drugačno od normalnega in pri tem obstaja več možnosti. Podjetje, ki vozila oddaja, se lahko odloči tudi za opcijsko zavarovanje, kar pomeni, da se vsaka stranka posebej odloči ali bo plačala dodatek k najemu in zaradi tega ne bo plačala varščine, saj odbitne franšize ne bo, ali pa dodatnega zavarovanja ne bo plačala, ob predpostavki, da bo morala plačati varščino. Gospod Furlan iz izkušenj pravi, da se več strank odloči za plačilo varščine.

Poslovni najem je najboljša izbira v primeru, da podjetje vozila ne potrebuje za daljše časovno obdobje, vendar le za krajši čas uporabe. Po besedah g. Furlana je operativni najem najbolj smiseln z vidika najema vozil višjega cenovnega razreda (športna in luksuzna), saj so ti večinoma kratkoročni. Najemjemalec tako ne krije nikakršnih stroškov. Poleg stroška najema plača le gorivo.

Slika 2: Najemnina glede na razmerje cene vozila in dobe



Vir: Porscheinterauto (2020).

Primerja najema električnih vozil v sistemu souporabe v Ljubljani:

Primer Avant2Go: Moji izračuni sicer ne kažejo velikega prihranka, temveč ravno nasprotno. Za primer sem vzel vozilo Renault Zoe, ki je na sredini stroškovne lestvice na ceniku Avant2Go. Predpostavimo, da živimo v Ljubljani, 8 kilometrov od našega delovnega mesta, čas vožnje pa traja 30 minut (upoštevamo prometne konice). Strošek ene vožnje je tako enak 4,1 €. Temu prištejemo še enak znesek za prevoz nazaj iz delovnega mesta do doma in dobimo znesek 8,2 € na dan. Delovnih dni v mesecu je 20, kar pomeni, da je mesečni

strošek enak 164 €. Dobljeni znesek se nanaša zgolj na prevoz na delo in nazaj. Če temu dodamo še minimalno število vožnje za nakupe in obiske ter na mesečnem nivoju dodamo le 36 €, pridemo do mesečnega stroška 200 €. Znesek pomnožimo z 12 in dobimo letni strošek 2.400 €. Ali je to veliko ali ne, je subjektivno mnenje posameznika (Avant2Go, b.d.).

Primer Sharengo: Enake predpostavke kot pri zgornjem izračunu. Dnevni strošek tako znaša 12,6 €, mesečni pa 252 € + osebni opravki = 300 €. Na letni ravni je strošek 3.600 €. Tudi v tem primeru je najem za vsakodnevno uporabo nesprejemljiv. Pri Sharengo želijo uporabnikom omogočiti cenejši najem z možnostjo pomoči pri polnjenju njihovih vozil. Tako imajo na aplikaciji oznako za vozilo, ki bo kmalu prazno, če pa ga uporabnik priklopi na napajanje, prejme nekaj dobroimetja. Prav tako uporabnik, ki ga nato odklopi in kabel pospravi v vozilo, prejme dobroimetje (Sharengo, b.d.).

2.2.2 Tovorna in ostala vozila

Ugotovitve za tovorna vozila so podobne kot za osebna. Ker je tovornih vozil in gradbene mehanizacije v podjetjih po navadi veliko, se podjetja odločajo za najem, saj bi nakup predstavljal ogromno investicijo na začetku poslovanja. Z najemom se tako stroški porazdelijo na vsako leto uporabe posebej, do velike enkratne investicije pa ne pride. Na tak način lahko podjetja hitreje zamenjajo svoja starejša vozila in naprave za novejša (Mujaković, 2020).

Pri tovornih vozilih poznamo več posebnosti vozil glede na segment. Gradbeni stroji zahtevajo drugačno vzdrževanje od osebnih avtomobilov. Več je gibljivih delov in več delov se lahko pokvari, kar povzroči več stroškov za podjetje, ki najema vozila ali stroje (Mujaković, 2020).

Najem pa obstaja tudi za električna kolesa. Podjetjem, ki je 2.000 € previsoka investicija v e-kolo, lahko e-kolo tudi najamejo. Trenutno je edini ponudnik operativnih najemov e-koles GiroMobility, ki e-kolo zagotovi že za 99€ na mesec v primeru 48-mesečnega najema. Operativni najem ima enake značilnosti kot pri avtomobilih, vzdrževanje izvaja najemodajalec (GiroMobility, b. d.).

3 PRIMERI VOZNIH PARKOV PODJETIJ

3.1 Metodologija

V diplomski nalogi sem številčne podatke pridobil iz Statističnega Urada Republike Slovenije. Tam se nahajajo najbolj ažurni in posodobljeni podatki o slovenskih podjetjih ter zaposlenih.

Uporabil sem tudi znanstvene članke na temo lastništva in stroškovne strukture najema službenih vozil, ki sem jih pridobil na Google Scholar.

O primerih voznih parkov v praksi sem govoril s čim več upravitelji voznih parkov v slovenskih podjetjih. Izvedeni intervjuji se nanašajo na to in naslednje poglavje. Cilj je bil opraviti intervjuje v različnih podjetjih o velikosti, strukturi, dejavnosti, lastništvu, itd.

O konkretnih primerih sem opravil intervjuje z odgovornimi za floto službenih vozil v podjetjih, z direktorji podjetij pa sem govoril o subjektivnem mnenju in vplivu na lastništvo ter najem vozil. Intervju je oblika pogovora med dvema ali več osebami, kjer izpraševalec postavlja vprašanja, druga oseba pa odgovarja. Intervju je kvalitativna metoda raziskovanja. Opravljal sem strukturirane intervjuje, saj sem točno vedel, kaj sem želel izvedeti od sogovorcev. Pripravil sem dva različna strukturirana intervjuja. Prvi je namenjen podjetjem, ki kupujejo in najemajo vozila. Prvi intervju sem izvedel z gospodom Furlaničem z Zavarovalnice Triglav, drugega z gospodom Razborškom iz NLB-ja, tretjega pa z osebo iz znanega slovenskega telekomunikacijskega podjetja. Drugi strukturiran intervju sem opravil s ponudnikom najemov in nakupov vozil. Tega sem opravil s gospodom Stefanovom iz Porsche Inter Auto Slovenija.

O prihodnosti mobilnosti sem podatke črpal iz tujih znanstvenih člankov, pridobljenih na internetu. Zanimali so me strokovni članki na temo pametnih mest in mobilnosti v slednjih. (Intervju, b. d.)

3.2 Obnašanje slovenskih podjetij

SURS podjetja deli po naslednjih kriterijih: po dejavnosti, po pravnoorganizacijski obliki, po številu zaposlenih, po regijah in po velikosti (prihodek, premoženje). V Sloveniji je leta 2018 poslovalo 200.174 podjetij, med katerimi je bilo 99,8 % majhnih in srednjih. Na spletni strani vlade pravijo, da so srednja in majhna podjetja hrbtenica našega gospodarstva, saj ustvarjajo kar 65 % vseh prihodkov in zaposlujejo 70 % ljudi v Sloveniji. Med majhna in srednje velika podjetja spadajo podjetja z do 250 zaposlenimi, z manj kot 40 milijonov evrov prihodkov in manj kot 20 milijonov evrov aktive oziroma premoženja. V EU so srednje velika podjetja (SME) vsa podjetja, ki imajo manj kot 50 milijonov evrov prihodkov (Burns, 2016).

Po podatkih SURS-a so srednje velika in velika podjetja leta 2019 zaposlovala več kot polovico oseb, ki so delale v podjetjih. Iz tega sklepam, da se bom pri ugotavljanju in primerjavi lastništva z najemi posvetil srednje velikim in velikim podjetjem, saj s tem zaobjamem največ ljudi. Omenjeni dve skupini imata tako tudi največjo težo pri tovrstnih odločitvah.

Število podjetij se je v letu 2019 v primerjavi z letom 2018 nekoliko povečalo, BDP države pa upadel (pričakovati je tudi upad BDP v letu 2020). Število zaposlenih se je zadnjih 5 let

večalo (na začetku leta 2016 smo imeli približno 800.000 zaposlenih, na začetku leta 2020 pa 900.000), marca 2020 pa smo zabeležili upad zaposlenih v obsegu 2 % zaradi Covid-19 (Trading Economics, b. d.).

Posebno pozornost pri diplomski nalogi posvečam tudi velikim slovenskim podjetjem, ki so deloma v lasti države (podjetja v delni lasti Slovenskega državnega holdinga (v nadaljevanju SDH)), kar pomeni, da na njih vplivajo posredne odločitve vlade na politiko upravljanja (tudi voznega parka). Med večja podjetja, katerih solastnik je SDH, spadajo tudi Krka, Luka Koper, NLB, Petrol in Pošta Slovenije. Vsa našeta podjetja spadajo v kategorijo velikih (Gov.si, b. d.). Z nekaterimi med njimi sem opravil tudi intervjuje glede lastništva službenih vozil (SDH, b. d.).

3.2.1 Velika podjetja

Pri preučevanju velikih podjetij je slika različna. Nekatera prisegajo na popolno lastništvo službenih vozil, nekatera na delno, spet druga na finančni lizing in ostala na poslovni najem. Iz več pogovorov sem izvedel, da velika podjetja raje najamejo službena vozila, kot pa jih kupijo. V pogovoru z operativnim direktorjem Špar Slovenija, gospodom Rajhom, sem izvedel, da Špar ne lasti niti enega službenega vozila in niti enega nakupovalnega centra. Čisto vse imajo v poslovnem ali operativnem najemu. S tem se izognejo milijonskim investicijam v opredmetena osnovna sredstva in lahko več investirajo v optimizacijo svojega poslovnega modela. Podobna slika je tudi v Mercatorju, ki deloma deluje še po starem sistemu, deloma po novem. Tako nekaj sredstev najema, nekaj pa jih še lasti. Kakršno koli novo opredmeteno sredstvo pri Mercatorju pride v poštev izključno preko operativnega najema in ne preko nakupa. Podjetje Fotona, d. o. o. si lasti 20 službenih avtomobilov (namenjenih izključno daljšim službenim potem), prevoze pa najema. Direktorica, gospa Malej, pravi, da se na delo nihče ne vozi z službenim vozilom. Pri NLB-ju denimo vsa vozila najemajo in si nobenega ne lastijo, poslužujejo pa se tudi drugih modelov mobilnosti; za prevoze med poslovalnicami uporabljajo tudi AvantGo.

3.2.2 Srednje velika podjetja

V tem podsegmentu podjetij so strukture lastništva voznega parka povsem različne. Mlada podjetja z sodobnim načinom vodenja se lastništvu rada odpovejo, medtem ko si starejša podjetja v večini lastijo vozni park. Mlado, hitro rastoče podjetje, znano predvsem po blagovni znamki Vigoshop, si nekaj avtomobilov (za vodstvo podjetja) lasti, nekaj pa jih najema. Večje gradbeno podjetje v Ljubljani (imena ne smem napisati) ima v poslovnem najemu 100 % svojih vozil. Med njimi je večina večjih tovornih vozil in gradbenih strojev. Direktor, g. Kovač, pravi, da bi za nakup vseh 200 vozil porabil denar, ki ga nima, niti si ne more predstavljati, kje dobiti dovolj kredita. Finančni najem pa mu ni zanimiv zaradi prevelikega stroška amortizacije gradbenih strojev in tovornih vozil. Stroškovna politika je v tem segmentu močno pogojena z rastjo podjetja. Če gre za hitro rastoče podjetje, je malo

verjetno, da bodo denar zapravljali za stvari, kot je nakup prevoznih sredstev. Ta denar bodo raje vlagali v razvoj in ohranjali status hitro rastočega podjetja. Na drugi strani pa počasi rastoče podjetje ne potrebuje večine svojega denarja za razvoj in si lahko omisli nakupe vozil.

3.2.3 Majhna in mikro podjetja

V majhnih in mikro podjetjih je situacija prav tako odvisna od tega, koliko časa podjetje že posluje. Novim podjetjem je bolj smiselno najemati službena vozila. Je pa ogromno majhnih podjetij, kjer si vsa službena vozila lastijo. Avtor knjige "Entrepreneurship and small business" meni, da je na začetku podjetniške poti zelo pomembno paziti na kakršne koli stroške, ki jih povzročimo podjetju. To pomeni, da v se v primeru prevoznih sredstev definitivno izogibamo nakupu in jih na začetku raje najamemo ali pa uporabimo svoja lastna vozila (v kolikor je to mogoče) (Burns, 2016).

Hčerinsko podjetje nemškega podjetja Karl Storz SE, Karl Storz, d. o. o. ima 6 zaposlenih. Štirje zaposleni imajo terensko delo in vsak od njih za polni čas dobi službeno vozilo, ki ga lahko uporabljajo tudi v privat namene (določeno s pogodbo). Službena vozila Karl Storz, d. o. o. so v operativnem najemu, pravi direktor podjetja g. Jakomin. Dodaja, da želijo imeti v prihodnosti električna vozila, saj prevozijo veliko kilometrov, zato bi lahko tudi prihranili pri stroških (Jakomin, 2020). Mikro podjetja večinoma službenih vozil sploh nimajo. V primeru začetnih podjetij (angl. start-up) prav tako redko opazimo službena vozila, saj gredo sredstva v razvoj in ostale pomembnejše stvari. Tudi sam sem del začetnega podjetja in nihče nima službenega vozila. Vsi uporabljamo svoja vozila. Glede na dejavnost pa je v planu nakup kombija (se pravi lastništvo).

V skupino mikro podjetij je smiselno vključiti še S.P.-je, kjer je lastništvo nad službenimi vozili odvisno do dejavnosti. Glede na to, da premoženja lastnika S.P.-ja in premoženja podjetja ne ločimo, lahko osebni avtomobil ali drugo prevozno sredstvo samostojni podjetnik uporablja tudi v času dela. Če deluje v dejavnosti, kjer potrebuje tovorna vozila (kombi), jih v večini primerov kar kupi (Mercina, 2017).

Iz zgornjih ugotovitev lahko sklepamo, da je lastništvo službenih vozil odvisen od več stvari, najbolj pa od politike upravljanja s stroški.

3.3 Ugotovitve intervjujev

Na Zavarovalnici Triglav pravijo, da so vsa njihova vozila lastniška, kar je za tako veliko podjetje zelo zanimivo. Proces nabave vozil je pogojen s pravilnikom tako, da subjektivnih vplivov praktično ni. Njihovih službenih vozil zaposleni ne smejo uporabljati za zasebne namene (z izjemo izvršnih direktorjev), zgolj za službene poti ob izpolnitvi naloga. Zaposleni pri Zavarovalnici Triglav nimajo niti možnosti doplačila za uporabo za zasebne

namene. Glede na druga podjetja jih omenjeno moti, saj bi si nekateri želeli uporabe službenih vozil v lastne namene, četudi bi za to morali plačati. Zavarovalnica Triglav stremi k elektrifikaciji svoje flote in za krajše vožnje (migracije med poslovnimi enotami v Ljubljani) uporablja e-skiroje in e-kolesa. Trenutno imajo 10 električnih vozil (tudi e-skiroje), naročenih pa imajo še 20. S tem so zmanjšali čas vožnje in prispevali k ohranjanju narave. Zaposleni so nad električnimi vozili navdušeni in podpirajo njihovo uporabo tudi v prihodnosti.

Pri NLB-ju je slika popolnoma drugačna. Vsa njihova službena vozila so najeta, gre za poslovni najem. Odločitve o vrstah vozil in vrstah najemov sprejemajo na podlagi stroškovne analize, ki jo revidirajo vsaka štiri leta. NLB deli službena vozila v 2 kategoriji: vozila za menedžerje (tako službena kot zasebna raba) ter službena vozila za deljenje, ki jih znotraj delovnega časa lahko uporablja vsak ob predhodni rezervaciji. O elektrifikaciji pri NLB še nimajo strategije in trenutno krajše poti opravljajo s pomočjo Avant2Go sistema souporabe vozil. Pogojno v vozni park sprejemajo hibridna vozila, saj zaenkrat nočejo biti omejeni na doseg električnih. Pravijo, da bo za električna vozila tudi pri njih prišel čas in zaposleni idejo podpirajo.

Na intervjuju v podjetju "Telekomunikacijsko podjetje", ki je za razliko od zgornjih privatno, so povedali, da tudi oni vsa službena vozila najemajo. Gre za operativni najem, to pa izključno zaradi tega, da imajo z vozili kar se da malo dela in dodatnih stroškov. Večina je lahkih tovornih vozil (VW Caddy) zaradi narave dela, zaposleni v pisarni pa imajo VW Passate in ostale modele v rangi do 30.000 €. Izjema so managerji, ki vozijo Audije A6. S Porsche leasingom so v dobrih odnosih in vozila menjajo na 5 let. Ker je podjetje privatno, so dogovori o izjemah lažji in izvedljivi. O elektrifikaciji so že razmišljali in že uporabljajo nekatera vozila, ki imajo izključno električni pogon, vendar jih omejuje doseg. Njihova delovna vozila dnevno prevozijo tudi več kot 500 kilometrov, po navadi pa so še obtežena. Razdalja in dodatna teža bi pri električnih vozilih pomenili, da bi se morala vsaj dvakrat dnevno polniti, za kar nimajo časa. Tudi vozila na plin v "Telekomunikacijskem podjetju" ne uporabljajo. Pravijo, da v kolikor se bodo dometi električnih vozil večali in cene padale, bodo tudi oni šli v elektrifikacijo flote. Pravijo, da bodo začeli uporabljati električni Caddy, ko bo ta brez težav prevozil 500 km z enim polnjenjem in bo cena razumljiva, saj imajo odlično razvito infrastrukturo.

V sodobno mobilnost je Triglav vpleten preko povezav z začetnimi podjetji (angl. start-up) in manjšimi podjetji, ki delujejo v sektorju mikro/pametne mobilnosti in jim kot strateški partner pomagajo. Sami pa ne razvijajo nobenega svojega modela.

NLB svojim zaposlenim za službene poti omogoča prosto uporabo AvantGo sistema in jim stroške uporabe povrne (za relacije med njihovimi poslovalnicami). S padanjem cen hibridov in e-vozil NLB v svoj vozni park uvaja vedno več tovrstnih vozil in izločuje dizelska vozila.

Pri "Telekomunikacijskem podjetju" so pred kratkim kupili hčerinsko podjetje, s katerim želijo prodreti v svet nove mobilnosti. Gre za podjetje, ki se ukvarja z ekonomijo deljenja električnih vozil. Tako so vozila v lasti hčerinskega podjetja na voljo za uporabo zaposlenim v "Telekomunikacijskem podjetju" v službenem času.

Proti Covid-19 se Triglav bori tako, da se v njihovih vozilih ne smeta voziti več kot dva zaposlena, vozila pa se po uporabi razkužijo.

3.4 Ponudnik najemov vozil

Glede na to, da so bili opravljeni intervjuji z najemniki (podjetij) vozil, je smiselno opraviti intervju še s ponudniki najemov. V Sloveniji je najbolj znani in ob enem največji ponudnik Porsche Inter Auto Ljubljana (v nadaljevanju: PIA), zato sem intervju opravil pri njih. So zastopniki najbolj znanih znamk vozil kot so Volkswagen, Audi, Škoda, Seat, Porsche. Ponujajo tudi gospodarska vozila Volkswagen (kombiji). Tam sem se pogovarjal z vodjo flote (angl. fleet manager). Izvedel sem, da je približno 70 % službenih vozil v najemih (finančnih ali poslovnih), približno 30 % pa se jih lasti. Podjetja naj bi lažje sledila in nadzorovala svoje stroške, ki nastanejo med uporabo v primeru, da vozila najemajo.

Po besedah g. Stefanova je poslovnih najemov nekaj več od finančnih. Ocenjuje, da je 60 % poslovnih, 40 % pa finančnih, kar se zdi zanimiv podatek, glede na to, da v primeru poslovnega najema nikoli ne postaneš lastnik vozila. PIA kot samo podjetje pa ne preferira določene vrste najema. Pomembno jim je, da stranki ponudijo širok spekter možnosti sodelovanja.

Razlog, da večja podjetja službenih vozil ne kupujejo in jih raje najemajo, je, da s tem pridobijo tudi profesionalnega partnerja za mobilnost, ki bo opravljal in sledil floti vozil podjetja. Dejstvo, da se tudi manjša podjetja vse večkrat odločajo za najeme, se mi zdi zelo zanimivo. Pri manjših podjetjih še kar prevladuje nakup, vendar se po besedah g. Stefanova vse več manjših podjetij odloči za operativne najeme.

Kot pravi g. Stefanov, PIA znesek najema določi glede na ceno vozila, višino pologa, dobe najema, predvideno število prevoženih kilometrov in dodatnih storitev, ki jih želi imeti stranka (vzdrževanje, zavarovanje, gorivo, vinjeta, ipd.). Omenjene storitve primarno niso vključene v poslovni najem. Stranka jih doda po želji in za njih plačuje mesečne pavšale.

Pri PIA zatrjujejo, da se ponudb nikoli ne izdeluje na podlagi subjektivnih faktorjev, kot so npr. poznanstva med direktorji. Ponudbe se izdelujejo na podlagi preteklega sodelovanja, trenutnega sodelovanja in potencialnega sodelovanja v prihodnosti.

Zanimalo me je tudi, koliko je najemov vozil višjega cenovnega razreda. Točnih števil pri PIA niso razkrili, so pa omenili, da pride tudi do najemov vozil Porsche, v kolikor si podjetje to lahko privošči.

PIA je pred kratkim odprla salon, kjer ponujajo le električna vozila in električne polnilne postaje z imenom Moon. Locirani so v novem nakupovalnem centru Aleja v Ljubljani in računajo na veliko povpraševanja po električnih vozilih s strani fizičnih oseb in podjetij. Tovornih električnih vozil v Moon centru trenutno še nimajo, jih pa bodo kmalu dodali svoji ponudbi in s tem pokrili velik trg. Poleg električnega vozila si želijo stranki prodati ali oddati tudi polnilno postajo.

Direktor flote dodaja, da Covid-19 ni vplival na njihovo poslovanje in da prodaja teče po planih.

3.5 Prihodnost prevozov in lastniških modelov vozil

Prihodnost prevozov in lastniških modelov glede vozil se bo v bližnji prihodnosti, po mnenju uglednih podjetij in piscev, znatno spremenila. Idejo o pametnem mestu (angl. smart city) je najbolj opazno razvijal IBM in leta 2008 objavil članek "The Next Leadership Agenda", kjer opisujejo svojo vizijo. IBM opisuje mobilnost v pametnem mestu kot "uglašeno", povezano in inteligentno. Verjamejo, da bo vse možno opraviti preko pametnega telefona (nakupi, prevozi, itd.), ter bomo v prihodnje preko pametnih telefonov spremljali tudi vse meritve senzorjev v hiši ali avtomobilu (Van Den Bosch, 2018).

Ljudje smo iz leta v leto bolj zahtevni do tehnologije in mobilnostnih rešitev, od koder izhajajo naraščajoče potrebe po mobilnosti. Leta 2050 bomo ljudje dnevno prevozili dvakratno število kilometrov kot sedaj. S svojimi nakupnimi navadami ljudje vplivamo na močno rast mobilnosti glede dostave stvari na dom in pričakovana je tudi nadaljnja rast. Na razvoj mobilnosti močno vpliva tudi četrta industrijska revolucija z umetno inteligenco ter internetom stvari. Viden primer uporabe so samovozeča vozila, npr. Tesla model S. Velik poudarek četrte industrijske revolucije na področju mobilnosti je na električnih vozilih. Kitajska se je zavezala, da bo nehala izdelovati avtomobile s sistemom notranjega izgorevanja. Leta 2015 je bilo na svetu 1,2 milijona električnih vozil, leta 2025 se jih pričakuje kar 26,2 milijonov. Velik napredek in dokaz interneta stvari v praksi je javno deljenje e-koles. Sisteme pospešeno postavljajo tudi slovenske občine, najbolj razvito slovensko podjetje na področju softverskih rešitev javnega deljenja (angl. public sharing) je Giro cars hare z znamko GiroMobility. Podjetje je pred kratkim lansiralo floto električnih skirojev za prosto javno deljenje (angl. free float sharing) tudi v Ljubljani (Furlan, 2020).

Samovozeča (električna) vozila ogromno pripomorejo tudi k okoljskim rešitvam; uvedba sistema električnih samovozečih vozil naj bi znižala izpuste CO₂ na nivoju "last-mile" mobilnosti za kar 65 %. Delovanje sistema pri nas dokazuje Avant2Go. Sistem lastništva nad avtomobili je v padanju, zato bodo sistemi deljenja vozil uspešni na vseh nivojih. Do leta 2030 naj bi bilo do 8 % vseh vozil na svetu deljenih (soupleta), do 2040 pa kar do 39 %. V Dubaju imajo vizijo in plan doseči 25 % avtonomnih prevozov do leta 2030 (Little, 2018).

Velik poudarek na prihodnost bo torej imel t. i. MaaS (angl. Mobility as a Service). Svetla prihodnost je zagotovo za delitvene sisteme koles in e-koles. Kitajski podjetji Ofo in Mobike imata skupaj po svetu že več kot 18 milijonov operativnih koles v več kot 250 mestih. Obe začetni podjetji sta vrednoteni že preko treh milijard ameriških dolarjev. Delitvena ekonomija koles je odporna na zapiranje mestnih jeder za avtomobile in dostavna vozila in je ekološko prijazna. K temu se zadnje čase obračajo vse države v EU. Pospešeno nastajajo tudi nove kolesarske poti v mestih, kar je še dodatna spodbuda h kolesarstvu kot čistemu načinu mobilnosti. Tudi v Ljubljani uspešno izvajajo pokritost s kolesarskimi potmi (Little, 2018).

Pri definiranju in napovedovanju mobilnostnih rešitev in kako naj bi celotni sistem sploh izgledal, moramo upoštevati države in zakone. Težava je, da veliko držav nima točno določene vizije in plana, kako doseči svoj cilj (ki je od države do države različen). Države podpirajo projekte in podjetja, ki se ukvarjajo z novodobno mobilnostjo v okviru subvencij in drugih ugodnosti za omenjena podjetja. Najbolj napredna mesta v tem smislu so Singapur, Stockholm in Dunaj (Little, 2018).

Države bi morale jasno določiti, kako in do kdaj bodo dosegle svoje cilje. Sistem mora vsebovati štiri ključne elemente. Prvi je jasna strategija in vizija, saj brez tega nima smisla delati česarkoli, ker ne vemo, kaj sploh delamo, zato pa tudi cilja ne moremo doseči. Drugi element je ustvarjanje povpraševanja po novodobnih rešitvah mobilnosti. Tu lahko z zakoni veliko pripomore država (npr. prepoved vožnje z osebnimi avtomobili v centru mest, kar povzroči povpraševanje po alternativnih možnostih prevozov). Veliko povpraševanje na trgu pa zadovolji zadostna ponudba. Za to navadno poskrbijo privatna podjetja in ustvarijo monopol ali oligopol, česar si ne želimo, zato težimo k ustvarjanju konkurenčnega stanja. Zadostna konkurenca na trgu ohranja cene dostopne in nenehne izboljšave. Četrty element zopet vključuje državo, saj zavzema financiranje mobilnosti, kjer država preko Eko Skladov pomaga podjetjem in kupcem, ki se odločijo za nove oblike mobilnosti (Furlan, 2020).

Prihodnost mobilnosti bodo torej oblikovala električna vozila. Trenutno je največji razlog, da se ljudje ne odločijo za nakup električnega vozila, njihova cena. Cene so visoke zaradi visokih proizvodnih cen litijevih baterij. Pri Deloittu napovedujejo drastični padec cen baterij okoli leta 2030 in s tem nižanje cen električnih vozil ter znatno povečanje povpraševanja. Na povpraševanje močno vpliva tudi domet električnih vozil. Trenutno najbolj ugodna električna avtomobila v Sloveniji, Renault ZOE in Nissan Leaf, imata do 400 km dosega z enim polnjenjem. Opažam, da pri ljudeh omenjeni doseg ni dovolj in jih ne prepriča v nakup. Cilj vseh proizvajalcev je ta doseg povečati. Letos naj bi Tesla lansirala model Roadster, ki bo po Teslinah besedah zmožen prevoziti 1000 kilometrov. Pri Volkswagnu načrtujejo v letu 2022 lansirati model ID.VIZZION z okoli 800-900 kilometrov dosega. Pričakuje se, da bo VIZZION cenovno dostopen povprečnim ljudem in sposoben nadomestiti npr. Volkswagen Passata, ki prav tako z enim polnjenjem (dizel gorivo) doseže nekje 900 kilometrov. Naslednja ovira (močna ovira tudi v Sloveniji) je pomanjkanje polnilne infrastrukture in slabo delovanje (nekatero) obstoječe. Podjetja, kot so Petrol in

Elektro Ljubljana, se trudijo zagotoviti čim več električnih polnilnic, vendar je v primerjavi s Hrvaško Slovenija še nedorasla. Naslednji oviri pa je Slovenija precej dorasla. Gre za čas polnjenja, ki na domači vtičnici lahko traja tudi do 20 ur in več. Število "super polnilcev" se v Sloveniji hitro večja, kar privabi voznike, ki potujejo čez Slovenijo, da se ustavijo in napolnijo svoje električno vozilo. Na slednjih je dovolj že 15 do 20-minutni postanek (Deloitte, 2019).

SKLEP

Analiza lastništva in najema službenih vozil je pokazala, da obstaja shema in trend najemov vozil. Če si je bilo včasih vsakdanje lastiti svoj avtomobil, je danes situacija povsem drugačna. Hiter tempo življenja nas je pripeljal do drugačnih načinov mobilnosti. Prav zaradi hitro spreminjajočih se potreb po vrstah vozil je danes bolj smiselno vozilo za določen čas najeti in ga zamenjati ko to postane dotrajano. Podjetja lahko na ta način bolj zadovoljujejo svoje potrebe in želje države po zniževanju CO2 izpustov, saj vozila hitreje menjajo za novejša in bolj varčna.

Z nekaj odstopanji lahko trdimo, da velika podjetja vozila najemajo, srednje velika prav tako, majhna in mikro podjetja pa si službena vozila v večji meri še lastijo. Opaziti je trend, ki kaže v prid najemov vozil pri vseh velikostih podjetij. Največji porast najemov se beleži pri majhnih in mikro podjetjih, ki ugotavljajo, da lastništvo ni več smiselno. Trenutno je približno 60 % najemov poslovnih oziroma operativnih, predvidevanja pa kažejo, da jih bo iz leta v leto več. Tako podjetja že ob nastanku opredelijo stroškovno politiko in lažje sledijo svojim stroškom ter jih nadzorujejo.

Tudi ponudniki vozil stremijo k najemom (tako poslovnim kot finančnim) in redno izvajajo akcije, kjer cene spustijo in privabijo podjetja in ljudi k najemom vozil. Zasedimo lahko trend akcij, katerih predmet so električna vozila. Skeptična podjetja tako lahko električna vozila najamejo za določen čas in ugotovijo, če sovpadajo z njihovim poslovanjem in jih po potrebi vrnejo ali obdržijo za daljše časovno obdobje. Država pri nakupu ali najemu električnih vozil pripomore s subvencijami, ki jih izvaja preko Eko Sklada. Prijava na razpis je enostavna in ob odobritvi podjetje ali fizična oseba prejme nepovratna sredstva.

Stroškovno gledano je najugodneje najemati službeni avtomobil v obliki finančnega najema. Mesečni strošek je le za kanček nižji od stroška v primeru, da si podjetje avtomobil lasti, podjetje pa dobi ugodnosti z vidika nadzora nad floto in stroški. Po koncu najema se podjetje odloči med odkupom vozila ali odstopom. Pred začetkom najema mora podjetje plačati enkratni plog, česar pri drugih oblikah najema oz. lastništva ni. Ugotovil sem, da v primeru prepričanja podjetja, da z avtomobili ne bo opravljalo veliko kilometrov, menijo, da je avtomobile najbolje kar kupiti. Tako se izognemo plogu, večjim vzdrževalnim stroškom, vozilo pa je naše in ga lahko štejemo med opredmetena osnovna sredstva.

V kolikor pa podjetje ne želi imeti opravkov in preglavic pa je najbolje, da se odloči za operativni najem avtomobilov. Stroškovno sicer ni najbolj učinkovit, je pa najbolj primeren za krajša časovna obdobja.

Največ vozil v uporabi pri podjetjih je v poslovnem razredu (VW Passat, Škoda Octavia in Ford Mondeo), največ tovornih vozil pa je manjših kombijev in poltovornjakov. Avtomobilistični proizvajalci stremijo k elektrifikaciji vozil v omenjenem segmentu. Kot zanimiva alternativa na trgu je Tesla Model S, vendar trenutno še precej dražja od omenjenih avtomobilov.

Električna vozila pa so prihodnost tudi za Ljubljano. Po vzoru večjih evropskih mest bi v prihodnosti tudi Ljubljana lahko zaprla center mesta za motorna vozila ali kar vsa zasebna vozila. Videlo bomo, kaj se bo zgodilo, trdimo pa lahko, da se bo v Ljubljani pojavilo vse več sistemov souporabe električnih vozil.

LITERATURA IN VIRI

1. AMZS. (brez datuma). *Izračun stroškov registracije*. Pridobljeno 27. junija 2020 iz <https://www.amzs.si/storitve/pregledi-in-registracije/registracija-vozil/izracun-stroskov-registracije>
2. Arthur D. Little, (Van Audenhove, F., Rominger, G., Korn, A., Bettati, A., Steylemans, N., Zintel, M., ... Haon, S.). (2018), *Future of mobility 3.0, The Future of Mobility 3.0, Reinventing mobility in the era of disruption and creativity*, 11-26.
3. Avant2go. (brez datuma). *Souporaba vozil*. Pridobljeno 24. junija 2020 iz <https://avant2go.si/>
4. Avto net. (brez datuma). *Volkswagen Passat*. Pridobljeno 27. junija 2020 iz <https://www.avto.net/>
5. Burns, P. (2016), *Entrepreneurship and small business*. New York: Palgrave Macmillan
6. Deloitte (Wu, H., Alberts, G., Hooper, J.) (2019), *New market. New entrants. New challenges. Battery Electric Vehicles*, 3-13.
7. Eko Sklad. (brez datuma), *Električna in hibridna vozila: Subvencija*. Pridobljeno 26. junija 2020 iz <https://ekosklad.si/gospodarstvo/pridobite-spodbudo/seznam-spodbud/elektrina-in-hibridna-vozila-2/elektricna-in-hibridna-vozila-subvencija-238>
8. Furlan, K. Osebna komunikacija, avgust 2020
9. Gen-i. (brez datuma). *Del voznega parka GEN-i od sedaj tudi električna kolesa in skuterji*. Pridobljeno 23. junija 2020 iz <https://gen-i.si/novice-in-mediji/del-voznega-parka-gen-i-odslej-tudi-elektri%C4%8Dna-kolesa-in-skuterji/>
10. Girocarshare. (brez datuma). Pridobljeno 1. septembra 2020 iz <https://www.girocarshare.com/sl/>

11. GiroMobility. (brez datuma). *Nakup/Najem*. Pridobljeno 28. junija 2020 iz <https://www.ebikes.giromobility.com/>
12. Gov.si. (brez datuma). *Podjetništvo, mala in srednje velika podjetja*. Pridobljeno 20. junija 2020 iz <https://www.gov.si/teme/mala-in-srednje-velika-podjetja/>
13. GreenGo. (brez datuma). *Zelena mobilnost prihodnosti*. Pridobljeno 23. junija 2020 iz <https://greengo.city/>
14. Grofelnik, I. (brez datuma). Pravilnik o uporabi in vzdrževanju službenih vozil in uporabi lastnih vozil v službene namene. Pridobljeno 21. junija 2020 iz <https://podjetnik.net/pravilnik-o-uporabi-in-vzdrzevanju-sluzbenih-vozil-in-uporabi-lastnih-osebni-vozil-v-sluzbene-namene/>
15. Jakomin, R. Osebna komunikacija, julij 2020
16. Jokanovič, E. Osebna komunikacija, julij 2020
17. L. Bevčič (2017), *Stroški v podjetju*. Pridobljeno 26. avgusta 2020 iz <https://mladipodjetnik.si/podjetniski-koticek/racunovodstvo/stroski-v-podjetju>
18. Mercina, J. (2017), Samostojni podjetnik (S.P.). Pridobljeno 9. septembra 2020 iz <https://mladipodjetnik.si/podjetniski-koticek/ustanovitve-podjetja/katero-obliko-podjetja-izbrati/samostojni-podjetnik-s-p>
19. Mujaković, A. Osebna komunikacija, avgust 2020
20. Polutnik, D. Osebna komunikacija, avgust 2020
21. Porscheinterauto.net. (brez datuma). *Leasing*. Pridobljeno 28. junija 2020 iz <https://www.porscheinterauto.net/leasing/>
22. Sharengo. (brez datuma). Pridobljeno 24. junija 2020 iz <https://site.sharengo.si/>
23. Slovenski Državni Holding. (brez datuma). *Seznam naložb*. Pridobljeno 20. junija 2020 iz <https://www.sdh.si/>
24. Statistični Urad Republike Slovenije. (2018). *Podjetja*, Slovenija. Pridobljeno 20. junija 2020 iz <https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/8538>
25. Statistični Urad Republike Slovenije. (2019). *Registrirana cestna motorna vozila in prikolice*. Pridobljeno 30. avgusta 2020 iz <https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/8827>
26. Trading Economics. (brez datuma). *Slovenia*. Pridobljeno 29. avgusta 2020 iz <https://tradingeconomics.com/slovenia/>
27. Van Den Bosch, H. (2018), Smart City Tales, *In search of the inclusive city: 24 short essays by Herman van den Bosch*, 22-38.
28. Wikipedija. (brez datuma). *Intervju*. Pridobljeno 4. julija 2020 iz <https://sl.wikipedia.org/wiki/Intervju>

PRILOGE

Priloga 1: Intervju z Zavarovalnico Triglav (g. Aleš Furlanič)

1. Katera službena vozila ima ZVTG? (avtomobili, motorji, kolesa)

“Vozila, kombi, kolesa, pa tudi avtodome (prikolice).”

2. Ali si ZVTG službena vozila lasti ali jih ima v najemu?

“Vsa vozila so lastniška, dejansko gre za osnovno sredstvo ZT. Ker gre za osnovno sredstvo, imamo poseben protokol (pravilnik) ki ureja to, mišljeno kot nabava, št., cenovni razred. Posebna specifika je potni nalog, ki je pravno formalno urejen z vidika države, tako da imamo pri tem zavezane roke. Potni nalog nam tudi ureja vse druge pravne/kadrovske dinamike za čas službenega potovanja oz. uporabe vozil. Posebna specifika so izvršni direktorji, ki dobijo vozilo za "long-term". Interni pravilnik nam pa določa, da lahko službena vozila uporabljajo samo in izključno lastni zaposleni. Hkrati je potrebno poudariti še zavezanost ZT kot delodajalca, da imajo vsa službena vozila nadstandardno zavarovanje (gledano z vidika kritja, kot so dvojne zavarovalne vsote, nezgoda, franšiza, ...). Trenutno je v teku prenova načina/sistem potnega naloga – mišljeno z vidika digitalizacije.”

3. Koliko je pri odločitvi vpletenega subjektivnega mnenja direktorjev oziroma odgovornega?

“Imamo urejeno s pravilnikom o nabavi, zato ni mogoče subjektivno vplivanje.”

4. Ali službena vozila zaposleni lahko uporabljajo le za službene poti ali jih imajo tudi kot osebna vozila?

“Samo in izključno službeno, na podlagi odobritve potnega naloga (službena pot).”

5. Ali morajo zaposleni kaj doplačati, če jih uporabljajo kot osebna vozila?

“Ni možno.”

6. Na kakšen način bo ZVTG spremenil oz. poskušal zamenjati obstoječa vozila za "eco-friendly" vozila?

“Imamo 10 električnih vozil, predvidoma še 20 bo nabavljenih.”

7. ZVTG bi lahko pred poslovalnice postavil kolesarnice z možnostjo najema (e)-koles za kupce. Je v načrtu kaj podobnega?

“Zbrane so bile ponudbe za kolesarnico z e-polnilnico za e-kolesa ... ampak je to predrago.”

“Se razmišlja o lastni nabavi/nakupi e-koles, ko (če) bo EkoSklad kaj subvencioniral.”

8. Kako vidi ZVTG prihodnost mobilnosti?

“Pozicioniramo se kot graditelja povezovanja in sodelujemo pri vzpostavitvi ekosistema na različnih področjih, bodisi z aktivnostmi partnerskega sodelovanja (razni start-upi in/ali iniciative) in strateške zavezanosti za inovativne produkte po potrebi sodbenega potrošnika ter upoštevajoč trende v mobilnosti.”

9. Kakšni so Covid-19 ukrepi?

“V sled trenutne situacije COVID-19 pa je dovoljena uporaba službenih vozil samo po predhodni uskladitvi in ne več kot dve osebi istočasno v vozilu. Na dan sta lahko največ dva različna voznika, ki uporabljata isto vozilo. Nato se vsak popoldne vozilo v celoti razkuži!”

Priloga 2: Intervju z NLB (g. Jernej Razboršek)

1. Katera službena vozila ima NLB? (avtomobili, motorji, kolesa)

“Osebna vozila: avtomobile.”

2. Ali si NLB službena vozila lasti ali jih ima v najemu?

“Najemu.”

3. Če jih ima v najemu, ali gre za poslovni ali finančni najem?

“Poslovni.”

4. Na podlagi česa se odgovorna oseba odloča o tem ali vozila najeti ali kupiti?

“Odločitev je bila narejena na podlagi *business case-a – cost benefit* analize, ki se vsakih nekaj let (denimo 4) revidira.”

5. Koliko je pri odločitvi vpletenega subjektivnega mnenja direktorjev oziroma odgovornega?

“Edino merodajna je *cost benefit* analiza.”

6. Ali službena vozila zaposleni lahko uporabljajo le za službene poti ali jih imajo tudi kot osebna vozila?

“Obstajata 2 kategoriji vozil: (i) vozila za managerje, ki so namenjena službeni in zasebni rabi, in (ii) vozila za t.i. skupno rabo, ki so namenjena zgolj službeni rabi, zaposleni pa jih morajo rezervirati in do ustrezne ure tudi vrniti.”

7. Ali morajo zaposleni kaj doplačati, če jih uporabljajo kot osebna vozila?

“Zaposlenim iz kategorije (i) je obračunana dohodnina po ZDoh.”

8. Na kakšen način bo NLB spremenil oz. poskušal zamenjati obstoječa vozila za "eco friendly" vozila?

“NLB že aktivno skrbi za to, da je izpust CO2 in delcev karseda majhen.”

9. NLB bi lahko pred poslovalnice postavil kolesarnice z možnostjo najema (e)-koles za kupce. Je v načrtu kaj podobnega?

“Ne, ker se s to poslovno aktivnostjo ne ukvarjamo. Ker pa imamo upravno osebje koncentrirano na dveh lokacijah v Ljubljani, smo AvantGo pred obema lokacijama ponudili določeno število parkirnih mest. S tem je zaposlenim omogočena priročna raba električnega

prevoza med lokacijama, poleg tega zaposlenimi brezplačno dobijo obvezni uvajalni tečaj uporabe teh vozil.”

10. Kako vidi NLB prihodnost mobilnosti?

“S pocenitvijo vozil na električni pogon bo tudi NLB uvajala vedno večje število teh vozil v svoj vozni park. Že sedaj se v primeru ekonomske upravičenosti daje prednost hibridnim pred dizelskimi vozili.”

Priloga 3: Intervju z »telekomunikacijskim podjetjem« (g. Marko Jelovec)

1. Katera službena vozila ima "Telekomunikacijsko podjetje", d. o. o.? (avtomobili, motorji, kolesa)

“Tovorna in osebna. Največ je tovornih Caddyjev zaradi narave dela, pisarniški delavci pa imamo Passate in Kodiaqe, direktorji pa Audije A6. “

2. Ali si "Telekomunikacijsko podjetje" službena vozila lasti ali jih ima v najemu?

“Najemamo, ne lastimo ničesar.”

3. Če jih ima v najemu, ali gre za poslovni ali finančni najem?

“Poslovni/operativni najem za 5 let, do 150.000 km. Izključno zato, da nimamo dodatnih stroškov in obveznosti.”

4. Na podlagi česa se odgovorna oseba odloča o tem, ali vozila najeti ali kupiti?

“Že od vedno najemamo. S Porsche leasingom imamo odlične odnose.”

5. Koliko je pri odločitvi vpletenega subjektivnega mnenja direktorjev oziroma odgovornega?

“Nimamo točnega pravilnika. Vodstvo se o vsem dogovori z lastnikom. Nismo tako veliko podjetje, imamo “le” 440 zaposlenih.”

6. Ali službena vozila zaposleni lahko uporabljajo le za službene poti ali jih imajo tudi kot osebna vozila?

“Lahko jih uporabljajo tudi za privat namene. Edina razlika je v tem, da če se zaposleni na delo vozi s službenim vozilom, ne dobi povrnjenih potnih stroškov. Zopet so izjema direktorji.”

7. Ali morajo zaposleni kaj doplačati, če jih uporabljajo kot osebna vozila?

“Ne. Le če presežejo dovoljeno število kilometrov in se jim zato zviša boniteta.”

8. Na kakšen način bo "Telekomunikacijsko podjetje" spremenilo oz. poskušalo zamenjati obstoječa vozila za "eco friendly" vozila?

“Zato smo kupili podjetje X. Zaradi veliko dnevne vožnje je težko v delo vključiti električna tovorna vozila, saj naši tehniki delajo po 500 km na dan. Ko bodo električni Caddyji imeli tak domet in bo cena dostopna, jih bomo skoraj zagotovo vzeli. Tudi na plin smo že poizkušali iti, pa se ni obneslo.”

9. Kako vidi »Telekomunikacijsko podjetje« prihodnost mobilnosti?

“Vsa kar se tiče tega, imajo čez pri GreenGo. Velika naša prednost je odlična infrastruktura in pokritost za polnilnice.”

Priloga 4: Intervju s Porsche Inter Auto, d. o. o. (g. Dejan Stefanov)

1. Kakšno je razmerje med najemi in nakupi službenih vozil pri pravnih osebah?

“Pri pravnih osebah prevladuje poslovni najem vozil, saj je zaradi združitve vseh stroškov vozil podjetjem lažje slediti stroškom, ki nastajajo skozi celotno obdobje uporabe. Nekje 70 % službenih vozil je v najemu preko različnih finančnih produktov (finančni ali poslovni najem), približno 30 % podjetij pa se odloči za nakup službenih vozil (številke so okvirne).”

2. Kakšno je razmerje med finančnimi in poslovnimi najemi?

“V tem primeru bi se morali obrniti na finančno inštitucijo, kot je na primer Porsche Finance Group Slovenia, a po izkušnjah je pri podjetjih več poslovnih najemov, o točnih številkah ne bi znal govoriti, a bi rekel, da nekje 60 % je poslovnih najemov, 40 % pa finančnih leasingov.”

3. Ali se PIA bolj izplačajo poslovni ali finančni najemi? Kaj imate raje?

“Preferenc med poslovnimi najemi ali finančnimi leasing za podjetje Porsche Inter Auto ni, saj je odločitev financiranja vozila odločitev stranke in je irelevantno za prodajo kot tako. Pomembno je, da stranki predstavimo vse možnosti in se odloči za tisto, ki ji najbolj ustreza.”

4. Ali obstaja neka shema, npr. da velika podjetja službena vozila najemajo, majhna pa kupujejo?

“Vedno bolj se kaže trend, da večja podjetja vozila najemajo, saj je lažje slediti celotnemu voznemu parku, ki ga upravlja zunanje podjetje (Porsche Inter Auto, v povezavi s Porsche Finance Group Slovenia), prav tako imajo na drugi strani vedno strokovnjaka na vseh področjih mobilnosti, ki ga potrebujejo. Manjša podjetja (do 5 vozil), pa se še vedno odločajo za nakup, čeprav se tudi pri manjših podjetjih trend spreminja in verjamemo, da se bodo v prihodnosti tudi manjša podjetja posluževala poslovnih najemov.”

5. Na kakšen način se izdelava cenik za podjetje (v primeru najema)?

“Cena najema je odvisna od prodajne cene vozila za stranko, višine pologa, dobe najema, številu predvidenih prevoženih kilometrov na leto in seveda dodatnih storitev, ki jih podjetje želi vključiti v najem (vzdrževanje, zavarovanje, povračilo za uporabo cest, gorivo, vinjeta, asistenca, ...).”

6. Koliko je subjektivnega odločanja pri izdelavi ponudb (poznanstva med direktorji)?

“Ponudbe za podjetja se vedno izdelajo na podlagi preteklih nakupov, število trenutnega nakupa vozil, velikosti podjetja – potencial za prihodnje nakupe in seveda model vozila, ki imajo različno visoke marže. Nikoli se ponudb ne pripravlja na podlagi poznanstev ali kakšnih drugih subjektivnih faktorjev.”

7. Ali veliko direktorjev najame vozila višjega cenovnega razreda (Porsche, Audi A8, ...)?

“Število najema vozil višjega cenovnega razreda ni veliko, saj poskušajo vsa podjetja racionalno ravnati s svojimi sredstvi. V kolikor imajo podjetja dovolj sredstev, pa gredo seveda tudi v najem vozila višjega cenovnega razreda.“

8. Ali pri operativnem najemu vse stroške nosi PIA oz. katerih ne?

“Pri operativnem ali poslovnem najemu lahko stranka izbere, katere stroške želi vključiti v obrok poslovnega najema (vzdrževanje vozila, registracija, cestnina, zavarovanje, vinjeta, gorivo, asistenca). Vse izbrane stroške tako v imenu podjetja poravna finančna institucija (Porsche Finance Group Slovenia), podjetje pa za to plačuje mesečni obrok za izbrane storitve.“

9. Koliko je Covid-19 zmanjšal prodajo?

“Trenutno se vpliv pandemije COVID – 19 ne pozna pri prodaji novih vozil, prodaja teče po predvidenih planih.“