

# **Stroški prevoza na delo, službeni ali lastni prevoz**

Analiza možnosti optimizacije stroškov prevoza na delo v luči delovne in davčne zakonodaje

Avtor: Gašper Mramor  
Verzija: 1.0

Ljubljana, 07.11.2005

*To besedilo ali njegove dele je dovoljeno navajati izključno z navedbo vira in avtorja. Z virom iz prejšnjega stavka je mišljena [www stran http://financni.guru.si](http://financni.guru.si). Če se besedilo ali njegove dele navaja v elektronski obliki, mora biti navedba vira izvedena kot link na stran <http://financni.guru.si>.*

### Namen analize

Namen te analize je prikazati možnosti celovite optimizacije stroškov dela ob upoštevanju denarnih in nedenarnih koristi delavca v primeru, ko je kraj zaposlitve bistveno oddaljen od delavčevega bivališča, strošek prevoza na delo glede na strošek delavčeve zaposlitve pa zato precej visok.

V luči veljavne davčne in delovne zakonodaje smo primerjali stroške uporabe službenega avtomobila in lastnega delavčevega prevoza. Poleg tega smo navedli še stroškovne posledice nekaterih pristopov, ki jih zaradi znatnega davčnega tveganja sicer ne priporočamo, ampak so po nekaterih podjetjih še vedno v uporabi.

Pri analizi smo opazovali spremembo stroška delodajalca in prejemka delojemalca ter dodatne nedenarne koristi ali tveganja, ki ga povzroči posamezni identificirani scenarij prevoza delavca na delovno mesto.

### Izhodišče

V izmišljenem primeru analiziramo razmere v podjetju, ki ima sedež v Republiki Sloveniji, zaposluje pa delavca, ki je državljan Republike Slovenije.

Stroški zaposlitve delavca (brez stroškov prevoza) znašajo:

	mesečno	letno
bruto plača	850.000	10.200.000
prehrana	26.400	316.800
neto plača	449.934	5.399.205
<b>strošek delodajalca</b>	<b>1.073.400</b>	<b>12.880.800</b>
<b>prejemek delojemalca</b>	<b>476.334</b>	<b>5.716.005</b>

Za analizo je pomembno, da je strošek prevoza na delo precej visok – razdalja 180km dnevno, kar letno za leto 2006 znese 1.395.000 SIT.

### Scenarij 1

Delavec se na delo vozi z lastnim vozilom. Povračilo za prevoz na delo se mu izplačuje v skladu s predpisi.

#### Plusi za podjetje

- ni stroškov vzdrževanja vozila
- ni davčnega tveganja iz naslova službenega vozila

#### Minusi za podjetje

- plačevanje povračila za prevoz na delo

#### Analiza spremembe stroškovne pozicije podjetja

odlivi (-)			
kilometrina za službene vožnje	372.000	372.000	372.000
prevoz na delo	1.395.000	1.395.000	1.395.000
<b>odlivi SKUPAJ</b>	<b>1.767.000</b>	<b>1.767.000</b>	<b>1.767.000</b>
<b>neto rezultat</b>	<b>-1.767.000</b>	<b>-1.767.000</b>	<b>-1.767.000</b>

#### Analiza spremembe prihodkovne pozicije delavca

odlivi (-)	leto1	leto2	leto3
gorivo	1.453.120	1.453.120	1.453.120
vzdrževanje - redni servis	50.000	50.000	50.000
zavarovanje	150.000	150.000	150.000
izguba vrednosti	450.000	405.000	364.500
stroški financiranja	324.000	252.000	180.000
<b>odlivi SKUPAJ</b>	<b>2.427.120</b>	<b>2.310.120</b>	<b>2.197.620</b>
prilivi (+)			
kilometrina za službene vožnje	372.000	372.000	372.000
prevoz na delo	1.395.000	1.395.000	1.395.000
<b>prilivi SKUPAJ</b>	<b>1.767.000</b>	<b>1.767.000</b>	<b>1.767.000</b>
<b>neto rezultat</b>	<b>-660.120</b>	<b>-543.120</b>	<b>-430.620</b>

### Scenarij 2.1

Delavcu je odobrena privatna uporaba službenega vozila, za kar se mu obračunava boniteta. Delavec ne dobi povračila za prevoz na delo. Prevoz na delo podjetje prikaže kot privatno pot.

#### Plusi za podjetje

- podjetje ne izplačuje povračila za prevoz na delo
- davčno tveganje iz naslova službenega vozila je majhno
- v obeh delavca gre za ugodnost, ker lahko vozilo brezplačno uporablja za privatne namene

#### Minusi za podjetje

- stroški financiranja nakupa in vzdrževanja vozila
- podjetje kot poslovnih stroškov ne more uveljavljati dela stroškov vozila, ki se nanaša na privatno uporabo.
- višji strošek plače delavca
- neto plača delavca je manjša

#### Analiza spremembe stroškovne pozicije podjetja

odlivi (-)	leto1	leto2	leto3
zvišanje stroška dela	163.447	138.930	118.091
gorivo	1.453.120	1.453.120	1.453.120
vzdrževanje - redni servis	50.000	50.000	50.000
zavarovanje	150.000	150.000	150.000
izguba vrednosti	450.000	405.000	364.500
stroški financiranja	324.000	252.000	180.000
učinek neposlovnih stroškov	510.176	510.176	510.176
<b>odlivi SKUPAJ</b>	<b>3.100.743</b>	<b>2.959.226</b>	<b>2.825.886</b>
<b>neto rezultat</b>	<b>-3.100.743</b>	<b>-2.959.226</b>	<b>-2.825.886</b>

#### Analiza spremembe prihodkovne pozicije delavca

odlivi (-)			
znižanje neto plače	537.380	456.773	388.257
<b>odlivi SKUPAJ</b>	<b>537.380</b>	<b>456.773</b>	<b>388.257</b>
<b>neto rezultat</b>	<b>-537.380</b>	<b>-456.773</b>	<b>-388.257</b>

## Scenarij 2.2

Delavcu je odobrena privatna uporaba službenega vozila, za kar se mu obračunava boniteta. Delavec ne dobi povračila za prevoz na delo. Prevoz na delo podjetje prikaže kot službeno pot.

### Plusi za podjetje

- podjetje prihrani znesek za povračilo stroškov prevoza na delo
- v oči delavca gre za ugodnost, ker lahko vozilo brezplačno uporablja za privatne namene

### Minusi za podjetje

- davčno tveganje iz naslova službenega vozila je večje kot pri Scenariju 2
- stroški financiranja nakupa in vzdrževanja vozila
- podjetje kot poslovnih stroškov ne more uveljavljati dela stroškov vozila, ki se nanaša na privatno uporabo, vendar je ta del manjši kot pri Scenariju 2.
- višji strošek plače delavca
- neto plača delavca je manjša

### Analiza spremembe stroškovne pozicije podjetja

odlivi (-)	leto1	leto2	leto3
zvišanje stroška dela	163.447	138.930	118.091
gorivo	1.453.120	1.453.120	1.453.120
vzdrževanje - redni servis	50.000	50.000	50.000
zavarovanje	150.000	150.000	150.000
izguba vrednosti	450.000	405.000	364.500
stroški financiranja	324.000	252.000	180.000
učinek neposlovnih stroškov	182.206	182.206	182.206
<b>odlivi SKUPAJ</b>	<b>2.772.773</b>	<b>2.631.256</b>	<b>2.497.916</b>
<b>neto rezultat</b>	<b>-2.772.773</b>	<b>-2.631.256</b>	<b>-2.497.916</b>

### Analiza spremembe prihodkovne pozicije delavca – kot pri scenariju 2.1

odlivi (-)			
znižanje neto plače	537.380	456.773	388.257
<b>odlivi SKUPAJ</b>	<b>537.380</b>	<b>456.773</b>	<b>388.257</b>
<b>neto rezultat</b>	<b>-537.380</b>	<b>-456.773</b>	<b>-388.257</b>

### Scenarij 2.3

Delavcu je s tihim pristankom odobrena privatna uporaba službenega vozila, boniteta se mu ne obračunava. Delavec dobi povračilo za prevoz na delo, za kar se mu zniža bruto plača. Podjetje vse vožnje prikaže kot službene.

#### Plusi za podjetje

- v očeh delavca gre za ugodnost, ker lahko vozilo brezplačno uporablja za privatne namene
- podjetje kot poslovne stroške lahko uveljavlja celotne stroške vozila
- nespremenjen prejemek delavca ob kitem prevozu na delo
- znižani stroški dela

#### Minusi za podjetje

- stroški financiranja nakupa in vzdrževanja vozila
- veliko davčno tveganje iz naslova službenega vozila (veliko potrebne administracije, neurejene evidence uporabe vozila, potni nalogi...)
- privatna uporaba vozila je v očeh delavca manj cenjena, ker je uporaba otežena z evidentiranjem fiktivnih službenih voženj, delavec nosi določeno tveganje pri privatni uporabi vozila (možni zapleti pri privatnih poteh v tujino ipd).

#### Analiza spremembe stroškovne pozicije podjetja

odlivi (-)	leto1	leto2	leto3
gorivo	1.453.120	1.453.120	1.453.120
vzdrževanje - redni servis	50.000	50.000	50.000
zavarovanje	150.000	150.000	150.000
izguba vrednosti	450.000	405.000	364.500
stroški financiranja	324.000	252.000	180.000
<b>odlivi SKUPAJ</b>	<b>2.427.120</b>	<b>2.310.120</b>	<b>2.197.620</b>
odlivi (-)	leto1	leto2	leto3
znižanje stroška dela	3.073.972	3.073.972	3.073.972
<b>odlivi SKUPAJ</b>	<b>3.073.972</b>	<b>3.073.972</b>	<b>3.073.972</b>
<b>neto rezultat</b>	<b>646.852</b>	<b>763.852</b>	<b>876.352</b>

#### Analiza spremembe prihodkovne pozicije delavca

Na neto prihodke delavca scenarij nima vpliva.

#### Scenarij 2.4

Podobno kot v scenariju 2.3, je delavcu s tihim pristankom odobrena privatna uporaba službenega vozila, boniteta se mu ne obračunava.

Podjetje v bližini bivališča delavca odpre pisarno, podružnico ipd, ki se upošteva kot kraj dela (do katerega se delavcu izplačuje nadomestilo za prevoz na delo), vožnje med to lokacijo in centralo pa so potemtakem opredeljene kot službene vožnje. Podjetje vse vožnje prikaže kot službene.

#### Plusi za podjetje

- manjše davčno tveganje kot v Scenariju 2.3, vendar to še vedno obstaja zaradi privatne uporabe ob neobračunu bonitete
- v očeh delavca gre za ugodnost, ker lahko vozilo brezplačno uporablja za privatne namene
- podjetje kot poslovne stroške lahko uveljavlja celotne stroške vozila
- približno nespremenjen prejemek delavca ob kitem prevozu na delo

#### Minusi za podjetje

- stroški financiranja nakupa in vzdrževanja vozila

#### Analiza spremembe stroškovne pozicije podjetja

odlivi (-)	leto1	leto2	leto3
gorivo	1.453.120	1.453.120	1.453.120
vzdrževanje - redni servis	50.000	50.000	50.000
zavarovanje	150.000	150.000	150.000
izguba vrednosti	450.000	405.000	364.500
stroški financiranja	324.000	252.000	180.000
<b>odlivi SKUPAJ</b>	<b>2.427.120</b>	<b>2.310.120</b>	<b>2.197.620</b>
<b>neto rezultat</b>	<b>-2.427.120</b>	<b>-2.310.120</b>	<b>-2.197.620</b>

#### Analiza spremembe prihodkovne pozicije delavca – kot pri scenariju 2.3

Na neto prihodke delavca scenarij nima vpliva.

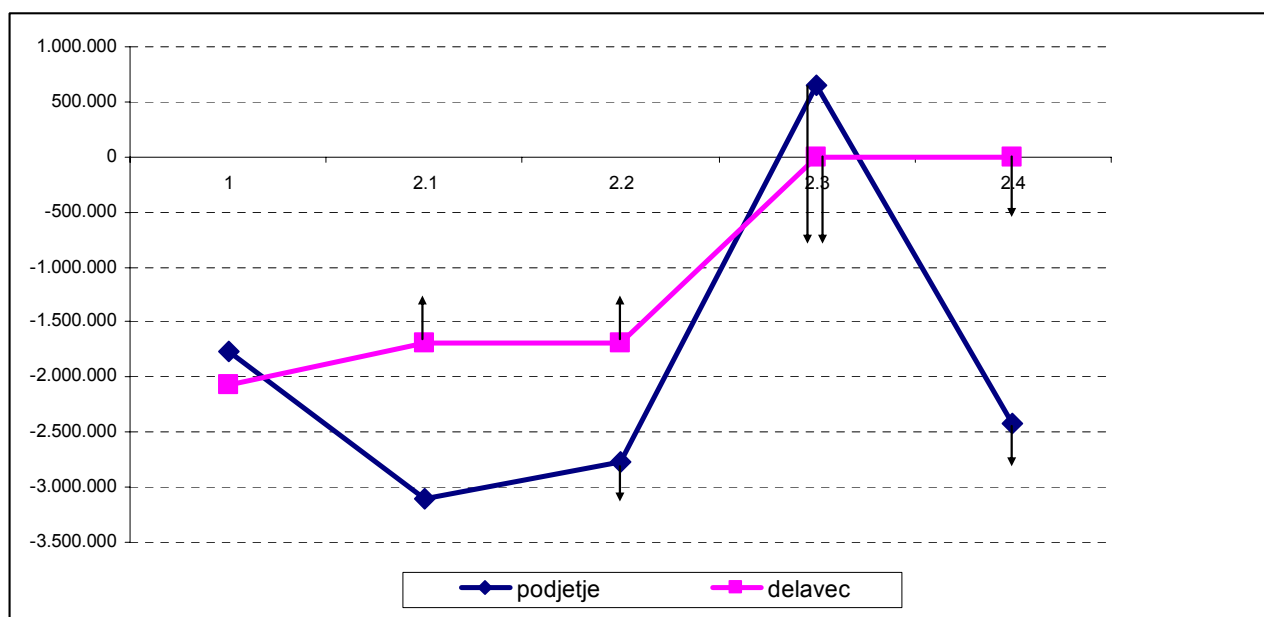
## Primerjava

Podatke posameznih scenarijev za prvo leto smo za boljši pregled združili v spodnji tabeli.

	podjetje	delavec	
		neto	bruto
1	-1.767.000	-660.120	-2.070.623
2.1	-3.100.743	-537.380	-1.685.620
2.2	-2.772.773	-537.380	-1.685.620
2.3	646.852	0	0
2.4	-2.427.120	0	0

Pri tem smo vpliv na prihodke delavca prek ocene mejne stopnje davkov in prispevkov preračunali v bruto znesek, ki je primerljiv s stroškom podjetja – za izničenje neto učinka na delavčovo finančno pozicijo (skozi povečanje plače), bi se podjetju strošek zaposlitve delavca povečal za prikazani znesek.

Podatki so prikazani še grafično, pri tem smo z vektorji skušali prikazati učinke nedenarnih koristi (ki koristnostno pozicijo izboljšujejo) oz. tveganj, predvsem davčnih (ki koristnostno pozicijo zaradi potencialne izgube premoženja skozi kazen in naknadno obdavčenje poslabšujejo). Dolžina vektorjev ne odraža dejanskega učinka in je posledica subjektivne odločitve avtorja.



Najbolj racionalna izbira za podjetje, pa tudi za delavca, se na prvi pogled zdi scenarij 2.3, dejstvo pa je, da ravno ta scenarij nosi največje davčno tveganje tako za podjetje kot tudi za delavca, in se mu je, če je le mogoče, priporočljivo izogniti. Vprašanje je tudi, če bo delavec v luči tveganja, ki ga prevzema, pristal na substitucijo plače s povračilom stroška prevoza na delo...

Stroškovne posledice scenarijev 2.1, 2.2 in 2.4 so za podjetje približno primerljive, gre le za različne stopnje davčnega tveganja. Pri 2.2 v primerjavi z 2.1 podjetje ne razmejuje stroškov vozila poslovne in neposlovne stroške v skladu z deležem službenih in privatnih kilometrov, pri 2.4 pa sploh ne obračunava bonitete, kar, če pustimo popolnost potnih nalogov ob strani, ni problematično edinole v primeru, da službeni avto prenočuje pred poslopjem novoodprte podružnice.

Lahko bi rekli, da imajo ti scenariji tudi pri delavcu bolj ali manj enakovredne posledice, tako da je njegova preferenca odvisna bolj od njegove pripravljenosti na prevzem davčnega tveganja oz. na boj z administracijo



(scenarij 2.4)<sup>1</sup> oz. od želje po relativnem udobju in brezskrbni uporabi službenega vozila (scenarija 2.1 in 2.2), ter konec koncev predvsem od njegove pogajalske moči v pogovorih z delodajalcem.

Za podjetje bi bil ob upoštevanju izključno stroškovnega kriterija še najbolj racionalna odločitev scenarij 1. Po drugi strani je pa res, da je ta scenarij najslabši za delavca, tako da je izid verjetno v precejšnji meri odvisen tudi od delavčevih preferenc in pogajalske moči. Poleg tega pa zna priti do situacije, da bo moral delodajalec tako ali tako nabaviti dodatni službeni avto, če se izkaže, da delavčev prevoz na delo ne bo tudi primerna rešitev za službene poti, to pa bi pozicijo podjetja po tem scenariju potisnilo najmanj na nivo scenarija 2.1, če ne kar na najnižje mesto.

Za konec je potrebno omeniti, da je manjše popravke rezultatov mogoče doseči z modeliranjem parametrov kot so nabavna vrednost vozila, padec tržne vrednosti vozila, obrestna mera financiranja, na rezultate pa prav tako bistveno vpliva odmik razmerja med službeno in privatno prevoženimi kilometri.

---

<sup>1</sup> če delavec tega tveganja ni pripravljen prevzemati, bo moral seveda za privatne potrebe nabaviti svoj avto, s čimer se bo njegova finančna pozicija premaknila navzdol.

**Ostali podatki**

delovnih dni v letu	250
prevoz na delo km	180 km
cena goriva	239 SIT
povračilo na km	31 SIT

	km letno
Prevoz na delo	45.000 km
Privatne vožnje	25.000 km
Službene vožnje	6.000 km
<b>SKUPAJ</b>	<b>76.000 km</b>

Prevoz na delo	1.395.000 SIT
----------------	---------------

	leto1	leto2	leto3
kilometrina	62	62	62
boniteta	1,88%	1,88%	1,88%
poraba goriva/100 km	8	8	8
izguba vrednosti vozila	10,00%	10,00%	10,00%
tržna vrednost vozila	4.500.000	4.050.000	3.645.000
glavnica kredita konec leta	4.500.000	3.600.000	2.700.000
kreditna om (fizične osebe)	8,00%	8,00%	8,00%
Vzdrževani člani	0	0	0
neodpisana vr.	4.500.000	3.825.000	3.251.250
rač. amortizacijska stopnja	12,50%	12,50%	12,50%
davek na dobiček	25,00%	25,00%	25,00%