



Predlog novega modela povračila stroškov prevoza na delo: posodobljena različica

LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007)



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



ZRC SAZU

Predlog novega modela povračila stroškov prevoza na delo: posodobljena različica

Akcija C3.1 – Integriranje javnega potniškega prometa

Avtorji: dr. Matej Gabrovec, dr. David Bole, dr. Mauro Hrvatin, dr. Nika Razpotnik Visković, dr. Jernej Tiran (Znanstvenoraziskovalni center Slovenske akademije znanosti in umetnosti)

Urednika: dr. Matej Gabrovec, dr. Jernej Tiran

Ljubljana, 19. februar 2024

Dokument je posodobljena različica izročka, ki je izšel 13. januarja 2021.

LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007) je integralni projekt, sofinanciran s sredstvi evropskega programa LIFE, sredstvi Sklada za podnebne spremembe in sredstvi partnerjev projekta.

Za več informacij obiščite www.care4climate.si.

Vsak partner v projektu CARE4CLIMATE je odgovoren za strokovnost vsebin in sporočila v dokumentih in stališčih, ki jih pripravi oziroma izrazi v okviru navedenega projekta.

ISSN 2712-567X

Predlog novega modela povračila stroškov prevoza na delo: posodobljena različica

Eden od pomembnih instrumentov trajnostne prometne politike je sistem povračila stroškov za prevoz na delo, vendar njegova trenutna ureditev v Sloveniji zavira večjo uporabo do okolja prijaznejših potovalnih načinov. Zato smo v izročku predlagali spremembo modela povračila stroškov prevoza na delo, po katerem delavci še vedno dobijo povrnjene celotne stroške, vendar le v primeru potovanja z javnim prometom. Predlagani model je ne le okoljsko, temveč tudi družbeno pravičnejši, kajti delavec za enako dolžino poti na delo ne more dobiti močno različnega povračila stroškov.

Proposal of new model of travel to work costs reimbursement: an updated version

A system of reimbursement of travel expenses for commuters is an important element of a sustainable transport policy. However, the current system in Slovenia does not favour sustainable transport modes. In the document, the change of the system is presented: its rationale is that travel expenses are still reimbursed, but only within the price of newly adopted monthly ticket for public transport. The suggested system is both environmentally and socially fairer as it encourages use of the public transport, while employees are paid similarly for equal commuting distance.

Kazalo vsebine

<i>Kazalo preglednic in slik</i>	<i>5</i>
<i>Seznam kratic in okrajšav</i>	<i>5</i>
1 Uvod	6
2 Zdajšnji model povračila stroškov prevoza na delo	7
2.1 Pravna ureditev.....	7
3 Ureditev v izbranih evropskih državah.....	8
3.1 Avstrija	9
3.2 Nemčija	10
3.3 Francija	10
3.4 Italija	11
4 Značilnosti dnevne mobilnosti v Sloveniji	11
4.1 Dolžina potovanj na delo	11
4.2 Višina povračil stroškov prevoza na delo	13
5 Prednosti in slabosti zdajšnjega modela povračila stroškov prevoza na delo	13
5.1 Prednosti	14
5.2 Slabosti	14
6 Predlog novega modela povračila stroškov prevoza na delo	16
6.1 Tarifni sistem	17
6.2 Izboljšave javnega prometa	17
6.3 Ureditev povračil.....	18
7 Zaključek	19
8 Literatura	19

Kazalo preglednic in slik

Preglednica 4.1: Dnevno število poti na delo po razredih oddaljenosti 13

Slika 4.1: Število dnevnih vozačev na delo v Ljubljano od leta 2000 do leta 2019 12

Seznam kratic in okrajšav

Kratica/simbol	Beseda ali besedna zveza	Slovenski prevod
IJPP		integrirani javni potniški promet
JPP		javni potniški promet

1 Uvod

Spodbujanje trajnostne izbire prevoza je pomembno orodje trajnostne prometne politike in je v okviru obračuna nadomestila stroškov prevoza na delo predvideno kot eden izmed ukrepov na področju prometa v Celovitem nacionalnem energetske in podnebnem načrtu Republike Slovenije¹. Razlog za to uvrstitev je, da zdajšnja ureditev ne spodbuja izbire trajnostnih oblik prevoza na delo in je v marsikaterem pogledu edinstvena. Zasnovana je bila v času socialistične Jugoslavije, ko je bila dnevna mobilnost tako glede dolžine dnevnih potovanj na delo kot glede izbire prevoznega sredstva povsem drugačna. Ureditev, ki je takrat večini prebivalcev omogočila prihod na delo ne glede na kraj bivanja, je v današnjem času postala okoljsko nevzdržna. V času po osamosvojitvi je zgrajeno avtocestno omrežje omogočilo potovanje na delo na vse daljše razdalje, delež uporabnikov javnega prometa na poti na delo pa se je od leta 1981 z dobre polovice² zmanjšal na vsega 4 %. Na zmanjšanje števila uporabnikov JPP vpliva širok nabor dejavnikov, mednje med drugim spadajo fleksibilnejši delovni čas, povečana stopnja motorizacije, spremenjen način življenja in s tem povezane spremenjene potovalne navade, vsem tem spremembam pa se JPP ni prilagajal z ustrezno izboljšano ponudbo. Zaradi podnebne krize in v skladu s Pariškim sporazumom o podnebnih spremembah³ moramo tudi v prometu zmanjševati izpuste toplogrednih plinov, zato si ne moremo več privoščiti, da bi se dnevne poti na delo še naprej podaljševale, hkrati pa bi jih opravljali z osebnimi vozili.

V izročku je predstavljena in analizirana zdajšnja ureditev povračila stroškov prevoza na delo, predstavljene so ureditve v izbranih evropskih državah, prikazane so prednosti in slabosti slovenske ureditve ter učinki na potovalne navade. Na podlagi uvodne analize prednosti in slabosti sedanje ureditve smo pripravili nabor ukrepov s poudarkom na področju javnega potniškega prometa, ki mora biti kakovosten in časovno konkurenčen. Ob izpolnitvi tega prvega pogoja šele lahko uvedemo takšen model povračila stroškov prevoza na delo, ki bo uporabnikom javnega prometa zagotovil polno povračilo stroškov, za tiste, ki bodo vztrajali pri osebnem prevozu, pa bo finančno manj oguden.

S prvim junijem 2021 se je z aneksom h kolektivni pogodbi za negospodarske dejavnosti spremenil sistem povračila stroškov prevoza na delo, zato smo pripravili novo izdajo izročka. Glede na prvo izdajo smo svoje predloge korenito spremenili, saj smo izhajali iz ureditve, pri kateri je izhodišče povračil kilometrina.

¹ Celoviti nacionalni energetske in podnebni načrt Republike Slovenije, https://www.energetika-portal.si/fileadmin/dokumenti/publikacije/nepn/dokumenti/nepn_5.0_final_feb-2020.pdf (5. januar 2021).

² Gabrovec in Bole 2009.

³ Pariški sporazum o podnebnih spremembah, <https://www.consilium.europa.eu/sl/policies/climate-change/paris-agreement/#> (12. januar 2021)

2 Zdajšnji model povračila stroškov prevoza na delo

2.1 Pravna ureditev

Zakon o delovnih razmerjih (ZDR-1)⁴ v svojem 130. členu določa, da »*mora delodajalec delavcu zagotoviti povračilo stroškov ... za prevoz na delo in z dela*«. Višina povračila je določena s kolektivnimi pogodbami na ravni dejavnosti, če tam ni določena, se določi s podzakonskim aktom. Za javne uslužbence je bilo do vključno maja 2021 povračilo urejeno v Aneksu h Kolektivni pogodbi za negospodarske dejavnosti v Republiki Sloveniji⁵, kjer je določeno, da se »*stroški prevoza na delo in z dela povrnejo v višini stroškov javnega prevoza z javnimi prevoznimi sredstvi. Če javni uslužbenec nima možnosti prevoza z javnimi prevoznimi sredstvi, se mu prizna kilometrina v višini 8 % cene neosvinčenega motornega bencina – 95 oktanov*«. Minimalna razdalja za plačilo je dva kilometra. V navedenem aneksu je še podrobneje urejeno, kdaj se šteje, da javni prevoz ni možen: »*Javni prevoz ni možen, če ne obstaja, če ga glede na delovni čas javnega uslužbenca ni mogoče uporabiti ali če bi uporaba javnega prevoza glede na vozni red in delovni čas javnega uslužbenca, ne upoštevaše čas trajanja vožnje, za javnega uslužbenca pomenila več kot eno uro dnevne časovne izgube v eno smer*«. Glede na takratno ureditev je ob cenah bencina v začetku leta 2021 (1 EUR/liter) javni uslužbenec na mesečni ravni dobil na razdaljah do 25 kilometrov višje nadomestilo v primeru povračila stroškov na podlagi vozovnice IJPP, nad to razdaljo pa višje povračilo na podlagi kilometrine. Najdražja mesečna imenska vozovnica IJPP za razdalje nad 150 kilometrov je bila v letu 2021 338 evrov, v primeru plačila v obliki kilometrine pa je bila zgornja meja povračila omejena z višino minimalne plače. Enaka pravila so veljala tudi za funkcionarje, določena pa so bila v Uredbi o povračilu stroškov prevoza na delo in z dela za funkcionarje.⁶

Junija leta 2021 je bil podpisan nov aneks h Kolektivni pogodbi za negospodarske dejavnosti v Republiki Sloveniji⁷. V tem povračilo stroškov ni več vezano na javni prevoz, ampak na kilometrino: »*Za povračilo stroškov prevoza na delo in z dela se za razdaljo od naslova stalnega ali začasnega bivališča oziroma naslova v kraju, iz katerega se javni uslužbenec dejansko vozi na delo in z dela, do naslova v kraju opravljanja dela javnemu uslužbencu po najkrajši varni poti prizna kilometrina v višini 10 % cene neosvinčenega motornega bencina – 95 oktanov za vsak polni kilometer razdalje, vendar ne manj kot 30 evrov. Povračilo stroškov prevoza na delo in z dela iz prejšnjega stavka se javnemu uslužbencu povrne glede na število prihodov na delo in odhodov z dela*«. Ne glede na navedeno določilo pa ima javni uslužbenec pravico do povračila v znesku imenske mesečne vozovnice, če delodajalcu predloži potrdilo o nakupu o le-te. Javnemu uslužbencu se uveljavljanje povračila stroškov v znesku mesečne vozovnice dejansko ne izplača, saj je cena vozovnic z izjemo najkrajših razdalj do 5 km praviloma bistveno nižja od kilometrine. To še posebej velja v primeru večjih razdalj, saj so bile s 1. junijem 2023 uvedene cenovno ugodne terminske vozovnice, ki omogočajo

⁴ (Uradni list RS, št. 21/13, 78/13 – popr., 47/15 – ZZSDT, 33/16 – PZ-F, 52/16, 15/17 – odl. US, 22/19 – ZPosS in 81/19).

⁵ Uradni list RS, št. 40/12.

⁶ Uradni list RS, št. 57/12.

⁷ Uradni list RS, št. 88/21.

neomejeno število voženj na celotnem območju Republike Slovenije (v nadaljevanju vozovnica Slovenija). Imenska mesečna vozovnica Slovenija stane 70 EUR.

V kolektivnih pogodbah po posameznih gospodarskih panogah je povračilo različno, v nekaterih je povračilo v polni višini stroškov, v nekaterih pa je povrnjen le določen delež stroškov. Različna je tudi višina kilometrine. V nasprotju s kolektivno pogodbo za negospodarske dejavnosti posamezne panožne kolektivne pogodbe povračilo stroškov prevoza na delo še vedno določajo s ceno najcenejšega javnega prevoza.

Z vidika povračila potnih stroškov prevoza na delo je pomembna tudi njihova davčna obravnava. Zakon o dohodnini⁸ določa, da se povračila stroškov v zvezi z delom, kot so prehrana med delom, stroški prevoza na delo in podobno, ne všteta v davčno osnovo do višine, ki jo določa vlada. Le-ta je določena v Uredbi o davčni obravnavi povračil stroškov in drugih dohodkov iz delovnega razmerja⁹. V njej je bilo določeno naslednje: »Povračilo stroškov za prevoz na delo in z dela se ne všteta v davčno osnovo dohodka iz delovnega razmerja, do višine stroškov javnega prevoza od običajnemu prebivališču najbližjega postajališča do mesta opravljanja dela, če je mesto opravljanja dela vsaj en kilometer oddaljeno od delojemalčevega običajnega prebivališča.« V kasnejših spremembah in dopolnitve Uredbe¹⁰ je bila višina, ki se ne všteta v davčno osnovo, spremenjena, in sicer »Povračilo stroškov za prevoz na delo in z dela se ne všteta v davčno osnovo dohodka iz delovnega razmerja do višine 0,13 eura za vsak polni kilometer razdalje med običajnim prebivališčem in mestom opravljanja dela za vsak dan prisotnosti na delu, če je mesto opravljanja dela vsaj en kilometer oddaljeno od delojemalčevega običajnega prebivališča. Znesek iz prejšnjega stavka se usklajuje enkrat letno s koeficientom rasti cen goriv in maziv za osebna vozila...«. Od julija 2022 je znesek neobdavčene kilometrine 0,22 EUR. Ne glede na višino izračunane kilometrine pa se v davčno osnovo ne vračuna izplačilo stroškov prevoza na delo v znesku, manjšem od 140 EUR.

3 Ureditev v izbranih evropskih državah

V večini evropskih držav lahko dnevni vozači na delo stroške prevoza na delo uveljavljajo kot davčno olajšavo¹¹, ob tem praviloma velja različna ureditev za uporabnike javnega ali osebnega prevoza. Delodajalci zaposlenim niso dolžni plačevati stroškov prevoza na delo, če jih plačujejo, je to plačilo lahko obdavčeno ali oproščeno davka. V nekaterih državah in regijah uporabo javnega prevoza spodbujajo z ugodnimi terminskimi vozovnicami za zaposlene. V nadaljevanju podrobneje opisujemo ureditev v Avstriji, Nemčiji, Franciji in Italiji, pregled temelji na podatkih, objavljenih na spletnih straneh pristojnih državnih organov v obravnavanih državah.

⁸ Uradni list 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 in 66/19.

⁹ Uradni list RS, št. 140/06, 76/08, 63/17 in 71/18.

¹⁰ Uradni list RS, št. 104/21 in 114/21.

¹¹ Potter et al 2006.

3.1 Avstrija

V Avstriji delodajalci niso dolžni zaposlenim povrniti potnih stroškov na delo, ampak lahko ti uveljavljajo davčne olajšave. Višina davčne olajšave je odvisna od možnosti uporabe javnega prometa, povzetek dokaj zapletenih pravil je v nadaljevanju. Poleg tega lahko zaposleni z nižjimi dohodki v nekaterih deželah zaprosijo za delno povrnitev stroškov prevoza na delo.

Vsi zaposleni so upravičeni do davčnega odbitka (*Verkehrsabsetzbetrag*) v znesku 400 evrov na leto, ki ga pri obračunu davka samodejno obračunajo delodajalci¹². Ta odbitek se od leta 2020 za zaposlene z dohodki, nižjimi od 21.500 evrov, letno poveča za največ 400 evrov. Tisti dnevni vozači, ki potujejo na delo na razdaljah nad 20 kilometrov oziroma nad dva kilometra, če ni na voljo javnega prevoza, lahko uveljavljajo še dodatno davčno olajšavo (*Pendlerpauschale*) in davčni odbitek (*Pendlereuro*), višina pa je odvisna od razdalje in možnosti uporabe JPP med domom in službo¹³. V primeru ustrezne ponudbe javnega prevoza znaša olajšava (*Kleines Pedlerpauschale*) od 696 evrov letno (58 evrov mesečno) za razdalje med 20 in 40 kilometri ter 2016 evrov letno za razdalje nad 60 kilometrov. V primeru, da med delavčevim krajem bivanja in krajem dela ni javnega prometa oziroma ponudba ni ustrezna, pa je olajšava (*Großes Pedlerpauschale*) med 372 evrov letno za razdalje med dvema in 20 kilometri ter 3672 evrov za razdalje nad 60 kilometrov. Seveda je dejansko zmanjšanje davka odvisno od davčne stopnje posameznega davčnega zavezanca, ki se glede na dohodke giblje med 20 in 50 %. Za določitev ustreznosti javnega prometa je določena metodologija, ki je podprta tudi s spletno aplikacijo (*Pendlerrechner*)¹⁴. Povezava z javnim prometom velja za ustrezno, če je potovalni čas, ki vključuje tudi pot od doma do postajališča, čakalne čase med prestopanjem ter pot od postajališča do delovnega mesta, krajši od ene ure. Neustrezna je v primeru, da je čas daljši od dveh ur, pri času med eno in dvema urama pa je ustreznost odvisna od razdalje. Povezava naj bi bila neustrezna tudi v primeru, če je delovno mesto od postajališča javnega prometa oddaljeno več kakor dva kilometra. Poleg tega je najdaljši čakalni čas med prihodom javnega prometa in začetkom dela oziroma po koncu dela 60 minut. *Pendlereuro* je davčni odbitek, ki na letni ravni znaša dvakratnik razdalje med domom in delovnim mestom v evrih (v primeru razdalje 30 kilometrov je letni davčni odbitek 60 evrov). Soder in Peer¹⁵ ugotavljata, da takšna ureditev delodajalcev ne motivira, da bi pri svojih zaposlenih za pot na delo spodbujali uporabo javnega prometa, posebno to velja za podeželska območja.

Delodajalci lahko z namenom spodbujanja javnega prevoza zaposlenim zagotovijo delavsko terminsko vozovnico (*jobticket*)¹⁶. Če vozovnico kupi delodajalec, vozovnica ni predmet obdavčitve, vendar zaposleni v tem primeru nima pravice do uveljavljanja zgoraj opisanih davčnih olajšav.

Posamezne avstrijske dežele izplačujejo prebivalcem z nižjimi dohodki delno povrnitev stroškov prevoza na delo v primeru potovanj na daljše razdalje. To izplačilo se izvaja na podlagi vloge za preteklo leto. V primeru Spodnje Avstrije¹⁷ je izplačilo na letni ravni za razdalje

¹²Bundesministerium, Finanzen, <https://www.bmf.gv.at/themen/steuern/arbeitnehmerinnenveranlagung/steuerarif-steuerabsetzbetraege/uebersicht-steuerabsetzbetraege.html> (5. januar 2021).

¹³Oesterreichs digitales Amt, https://www.oesterreich.gv.at/themen/steuern_und_finanzen/pendlerpauschale_und_kilometergeld/1.html (5. januar 2021).

¹⁴Bundesministerium, Finanzen, <https://pendlerrechner.bmf.gv.at/pendlerrechner/> (5. januar 2021).

¹⁵Soder in Peer 2018.

¹⁶VCÖ, <https://www.vcoe.at/service/fragen-und-antworten/wie-bekomme-ich-das-jobticket> (5. januar 2021).

¹⁷NÖ Pendlerhilfe-Richtlinien, https://www.noel.gv.at/noe/Arbeitsmarkt/Richtlinien_fuer_das_Foerderjahr_2020.pdf (5. januar 2021).

nad 40 kilometrov med 320 in 1000 evri, imetniki letnih vozovnic dobijo 20 % dodatka (ÖKO-Bonus).

3.2 Nemčija

Zaposleni lahko uveljavljajo davčno olajšavo, ki pa je odvisna le od razdalje med domom in delovnim mestom.

Višina davčne olajšave v Nemčiji je 0,30 EUR/km, obračuna se enosmerna razdalja med domom in delovnim mestom. Pri obračunu olajšave ni pomembno, kako zaposleni potuje na delo. Zgornja meja olajšave je 4500 evrov na leto, ki pa ne velja, če zaposleni uporablja lastno vozilo¹⁸. Od leta 2021 je kilometrski olajšava od 21. kilometra dalje zvišana na 0,35 evra. Tovrstna davčna olajšava na podlagi kilometrine je bila ocenjena kot škodljiva in uvrščena med okoljsko škodljive subvencije, ki pospešujejo rast prometa. Izpad davčnih prihodkov na račun te olajšave je bil v letu 2012 ocenjen na 5,1 milijarde evra¹⁹.

Z vidika spodbujanja uporabe javnega prometa lahko ocenimo kot dobro prakso poceni delavske terminske vozovnice (*jobtickets*) v nekaterih nemških regijah. Izdaja teh vozovnic temelji na pogodbi med prevoznikom (oziroma združenjem prevoznikov) in delodajalcem. Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) na primer ponuja več možnosti pogodbenih razmerij²⁰. Delodajalec lahko VRN nakaže prispevek v določenem znesku za vse zaposlene (ali pa le za tiste, ki vozovnico dejansko kupijo, a v tem primeru je prispevek na zaposlenega višji), zaposleni pa lahko na tej podlagi kupijo terminsko vozovnico za območje celotne regije po zelo ugodni ceni. Večji delodajalci se lahko odločijo za nakup vozovnic za svoje zaposlene s popustom, v tem primeru morajo kupiti najmanj 200 vozovnic.

3.3 Francija

V Franciji so delodajalci dolžni povrniti del stroškov prevoza na delo, a le v primeru uporabe javnega prevoza na podlagi terminskih vozovnic ali izposoje kolesa²¹. Med opisanimi modeli povračila potnih stroškov na delo francoska ureditev edina spodbuja zaposlene k uporabi trajnostnih načinov prihoda na delo.

V javnem sektorju dobijo zaposleni povrnjeno polovico stroškov, vendar velja mesečna omejitev na 86,16 evra²². Ta vračila stroškov so oproščena dohodnine. Od maja leta 2020 lahko v okviru ukrepov s področja trajnostne mobilnosti delodajalec povrne tudi stroške prevoza z lastnim kolesom ali avtomobilom v primeru sopotništva. V tem primeru je letno povračilo omejeno na 400 evrov in se izključuje s povračilom stroškov javnega prevoza. Samo v zasebnem sektorju lahko delodajalec povrne tudi stroške prevoza z osebnim avtomobilom, če je to predvideno v kolektivni pogodbi. Vendar je ta možnost omejena le na primere, ko ni na voljo javnega prevoza, sploh pa to ni mogoče v regiji Île-de-France. Tudi v tem primeru je

¹⁸ Einkommensteuergesetz (EStG). https://www.gesetze-im-internet.de/estg/_9.html (5. januar 2021).

¹⁹ Köder in Burger 2016

²⁰ Verkehrsverbund Rhein-Neckar, <https://www.vrn.de/service/unternehmen/job-ticket-vereinbarung/index.html#> (6. januar 2021).

²¹ Code du travail, <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGISCTA000006189675/2021-01-06/> (7. januar 2021).

²² République Française, La cite officiel de l'administration française, <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F12163> (7. januar 2021).

neobdavčeno plačilo omejeno na 200 evrov letno oziroma 400 evrov v primeru uporabe električnega ali hibridnega vozila.

V Franciji je pomemben vir za financiranje javnega prometa tako imenovani *versement transport*. Gre za davek, ki ga plačujejo delodajalci v določenem odstotku od bruto plač, namenjen pa je za (so)financiranje javnega prevoza. Od januarja leta 2021 je davek nadgrajen v *versement mobilité*, z njim pa je mogoče financirati poleg javnega prometa tudi druge ukrepe trajnostne mobilnosti²³.

3.4 Italija

Po italijanski zakonodaji delodajalec ni dolžan zaposlenim plačevati potnih stroškov na delo. Po davčni zakonodaji lahko prebivalci nakup terminskih vozovnic za javni promet uveljavljajo kot davčno olajšavo, vendar največ v znesku 250 evrov letno. Če delodajalec zaposlenim kupi vozovnice za javni promet, te tudi niso predmet obdavčitve²⁴.

4 Značilnosti dnevne mobilnosti v Sloveniji

Za pripravo novega modela povračila potnih stroškov na delo je pomembno vedenje o dolžini dnevnih potovanj in s tem povezanih stroških.

4.1 Dolžina potovanj na delo

Prvo podrobnejšo analizo dnevne mobilnosti v Sloveniji na državni ravni je pripravil Bole²⁵. Opozoril je na posebnost slovenske oblike delovne mobilnosti, za katero sta značilna velika uporaba osebnega avtomobila in skrb vzbujajoče hitro upadanje vloge javnega potniškega prometa. Gabrovec in Bole²⁶ sta prikazala močan upad uporabe javnega potniškega prometa pri potovanju na delo med letoma 1981 in 2002. Upad je bil še posebno izrazit na odsekih, kjer je bilo zgrajeno avtocestno omrežje. Na teh odsekih je bila konkurenčnost javnega prometa vse manjša, avtoceste pa so omogočile dnevno potovanje na delo na vse daljših razdaljah. Iz Slika 4.1 je jasno razvidno približno dvakratno povečanje števila dnevnih vozačev na delo v Ljubljano iz izbranih občin, ki so več kot 50 kilometrov oddaljene od Ljubljane. Število dnevnih vozačev je sicer zaradi napak v podatkovnih virih precenjeno (nekateri delodajalci ne poročajo o številu zaposlenih po poslovnih enotah, del prebivalcev dejansko ne biva na prijavljenem stalnem bivališču), ne glede na to pa se dnevne poti na delo nedvoumno daljšajo. Največji porast lahko opazujemo med letoma 2000 in 2008, v tem času se je končevala

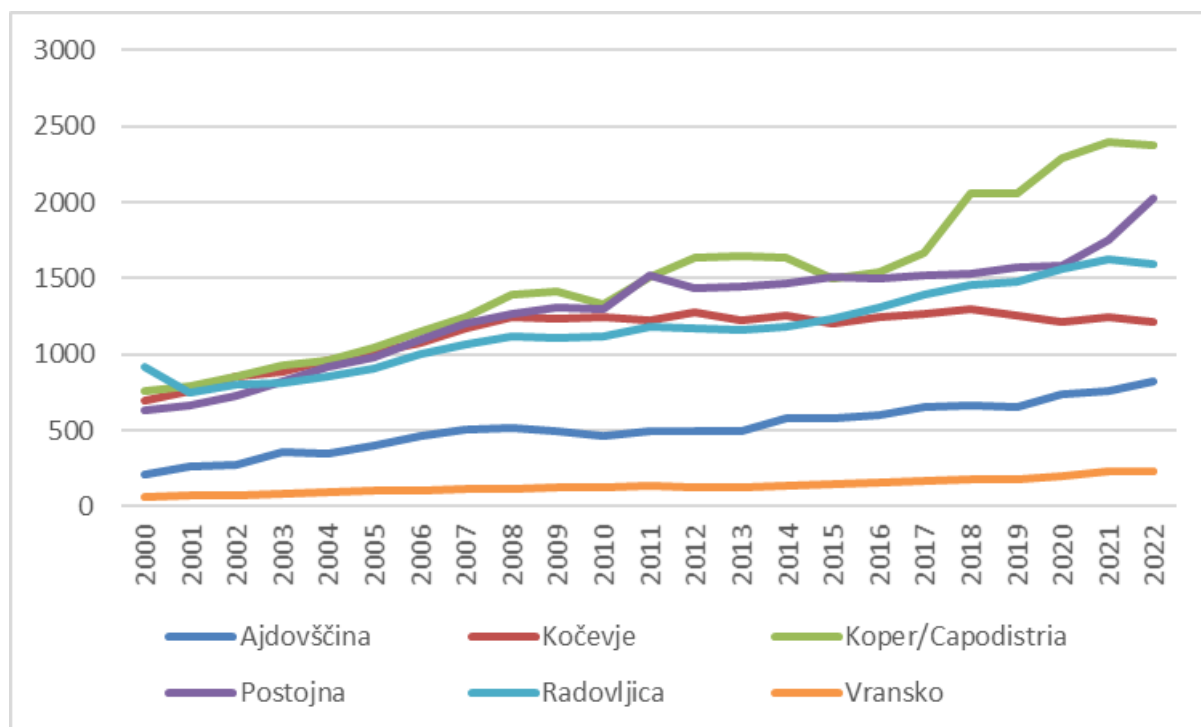
²³ Ministère de la transition écologique, France mobilités, https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites/faq/versement_mobilite (7. januar 2021).

²⁴ Ministero dell'Economia e delle finanze, Agenzia entrate, <https://www.agenziaentrate.gov.it/portale/schede/agevolazioni/scheda-spese-per-abbonamenti-al-trasporto-pubblico/infogen-spese-per-abbonamenti-al-trasporto-pubblico?page=agevolazionicit> (7. januar 2021).

²⁵ Bole 2004.

²⁶ Gabrovec in Bole 2009.

gradnja avtocestnega omrežja, novozgrajeni avtocestni odseki so omogočili dnevno potovanje na delo na daljše razdalje.



Slika 4.1: Število dnevnih vozačev na delo v Ljubljano od leta 2000 do leta 2019²⁷

Zanesljivejšo sliko dolžine dnevni potovanj na delo nam daje Anketa dnevne mobilnosti, ki jo je v letih 2017 in 2021 izvedel Statistični urad Republike Slovenije²⁸. Z vidika zmanjševanja izpustov toplogrednih plinov so ključni dnevni vozači, ki potujejo na najdaljše razdalje. Slabih sedem odstotkov poti na delo je bilo leta 2021 daljših od 50 km, kar pomeni, da ti zaposleni prevozijo več kot 100 kilometrov dnevno (Preglednica 4.1). Delež najdaljših poti se je v letu 2021 glede na leto 2017 nekoliko znižal, kar je verjetno povezano z večjim deležem dela na domu pri tistih, ki se vozijo od daleč. Zaskrbljujoče pa je zmanjševanje deleža poti na najkrajših razdaljah, ki omogočajo prihod s kolesom ali peš.

²⁷ Statistični urad Republike Slovenije, Podatkovna baza SiStat, <https://pxweb.stat.si/SiStat/sl/Podrocja/Index/139/delo-in-brezposelnost> (19. december 2023)

²⁸ Statistični urad Republike Slovenije, Podatkovna baza SiStat, <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/2281234S.px/> (19. december 2021)

Razdalja	Število poti 2017	Število poti 2021	Delež poti v % 2017	Delež poti v % 2021
0,1–0,9 km	71.414	57.767	6,6	5,5
1,0–2,4 km	128.098	101.855	11,9	9,7
2,5–4,9 km	134.970	119.775	12,5	11,4
5,0–7,4 km	145.714	138.168	13,5	13,2
7,5–9,9 km	61.652	65.348	5,7	6,2
10,0–19,9 km	233.596	249.196	21,7	23,7
20,0–49,9 km	223.007	241.297	20,7	23,0
50,0–74,9 km	47.676	44.603	4,4	4,2
75,0–99,9 km	11.920	11.896	1,1	1,1
100,0–149,9 km	17.248	14.412	1,6	1,4

Preglednica 4.1: Dnevno število poti na delo po razredih oddaljenosti

4.2 Višina povračil stroškov prevoza na delo

Po podatkih Statističnega urada RS²⁹ je bilo leta 2018 povprečno izplačano nadomestilo za prevoz na delo 840 evrov letno (podobne vrednosti, 834 oziroma 809 evrov, so bile tudi v letih 2010 in 2014). Glede na število takratnih zaposlenih³⁰ (791.000, brez samozaposlenih) so skupna izplačila znašala 664 milijonov evrov, kar je nekajkrat več od celotnih stroškov slovenskega javnega potniškega prometa. Z vidika državnih politik je pomembnejše, koliko denarja je bilo za povračila stroškov prevoza na delo izplačanega iz državnega proračuna. V letu 2011³¹ je bilo izplačanih 65.723.416 evrov. Opozoriti je treba na močan porast teh sredstev v prvem desetletju samostojne Slovenije. Absolutni porast zaradi inflacije in spreminjanja števila javnih uslužbencev ne pokaže prave slike, zanimivo pa je razmerje med povračili za prevoz na delo in skupnimi izplačili plač z vsemi dodatki. To razmerje se je med letoma 1993 in 2011 dvignilo z 2,6 na 7,4 %, najvišji delež (8,9 %) je bil v letu 2006. Stagnacija višine izplačil in zmanjševanje deleža po tem letu sta povezana s tem, da se kljub višanju povprečnih plač cene avtobusnih vozovnic niso več dvigale.

5 Prednosti in slabosti zdajšnjega modela povračila stroškov prevoza na delo

Pri opisu prednosti in slabosti je poudarek na dejavnikih, ki vplivajo na večjo ali manjšo uporabo javnega prometa, opisani pa so tudi drugi dejavniki, ki lahko pomenijo oviro ali pa dodaten argument za uveljavitev novega modela povračila stroškov.

²⁹ Statistični urad Republike Slovenije, Podatkovna baza SiStat, <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/0714701S.px> (8. januar 2021).

³⁰ Statistični urad Republike Slovenije, Podatkovna baza SiStat, <https://pxweb.stat.si/SiStatData/pxweb/sl/Data/-/0700965S.px> (8. januar 2021).

³¹ Ministrstvo za finance.

5.1 Prednosti

- **Enakopravnost prebivalcev ne glede na kraj bivanja**
Vsak prebivalec dobi vrnjeno glavnilno stroškov poti na delo. S finančnega vidika potovanje na delo ne glede na kraj bivanja ni ovira. Ukrep tako omogoča poseljenost (oddaljenega) podeželja in pripomore k ohranjanju kulturne pokrajine.
- **Povrnitev stroškov poti na delo je pomemben socialni korektiv**
Za socialno šibkejše prebivalce je plačilo stroškov poti na delo dokaj velik delež prihodkov in jim zvišuje finančno blaginjo.
- **Povračilo stroškov prevoza krije stroške javnega prevoza**
Pri javnih uslužbencih je sicer od leta 2021 je povračilo vezano na kilometrino, a je v večini primerov višje od cene mesečne vozovnice. Ne glede na to pa ima zaposleni v primeru predložitve imenske mesečne vozovnice pravico do povračila v znesku njene cene. V primeru posameznih panožnih kolektivnih pogodb v gospodarstvu je povračilo vezano na javni prevoz prevoza, vendar povračilo ni nujno 100 %.

5.2 Slabosti

- **Model povračila stroškov na delo spodbuja dnevno mobilnost na daljše razdalje**
V primerih, ko so cene nepremičnin zaradi lokacije v bližini delovnega mesta dražje, se zaposlenemu s finančnega vidika bolj splača kupiti (ali najeti) nepremičnino na nekaj deset kilometrov oddaljeni lokaciji. Ceno prevoza mu mora v skladu s kolektivnimi pogodbami kriti delodajalec, večje stroške nakupa ali najema nepremičnin pa bi moral pokriti sam. Posledica daljših voženj pa so seveda večji izpusti toplogrednih plinov, še posebno v primeru vožnje z osebnim avtomobilom. Z vidika načel trajnostne mobilnosti bi bil zato bolj smiseln ukrep subvencioniranje najemnin. V primeru sopotništva (ki je sicer zaželeno, a z okoljskega vidika še vedno slabše kot javni prevoz) lahko zaposleni na račun potovanja na delo celo zasluži, povračilo za pot na delo je lahko tudi dvakrat višje od dejanskih stroškov, »zaslužek« v primeru dnevnega potovanja iz Kopra v Ljubljano je lahko 200 evrov mesečno.
- **Plačilo v gotovini spodbuja uporabo osebnega prevoza**
Plačilo stroškov prevoza na delo je vezano na razdaljo, ne pa na dejansko uporabo (bolj trajnostnega) prevoznega sredstva. Tisti, ki imajo na voljo uporabo osebnega vozila, zaradi časovne nekonkurenčnosti javnega prevoza za pot na delo zato praviloma uporabljajo osebni prevoz. Zaposleni ob primerjavi cene osebnega in javnega prevoza pri izračunu stroškov osebnega prevoza navadno upoštevajo le ceno goriva. Kadar je ta nižja od cene vozovnic, se odločajo za uporabo osebnega vozila. Z uvedbo terminskih vozovnic Slovenija je javni prevoz na daljših razdaljah sicer postal cenovno konkurenčen, žal pa na številnih relacijah njegova ponudba ni zadovoljiva.
- **Neenakopravnost ob vstopu na trg dela**
Delodajalec je zaposlenim v skladu s kolektivnimi pogodbami dolžan plačati prevoz na delo. Ob razpisu za novo delovno mesto bo zato ob enakih referencah raje izbral

tistega, ki živi blizu delovnega mesta. Razlika v mesečnem povračilu za pot na delo lahko znaša tudi več kot 300 evrov mesečno. Neenakopravnost pride najbolj do izraza pri iskalcih zaposlitve z nižjo izobrazbo³², pri njih stroški prevoza na delo lahko v primerjavi s plačo pomenijo nesorazmerno visok delež. Zato imajo na razpisu kandidati iz oddaljenejših krajev slabše možnosti, da dobijo delo.

- **Letna plačila delodajalcev so zelo visoka in močno presegajo prihodke javnih prevoznikov**

Povračila stroškov prevoza na delo znašajo okoli 600 milijonov evrov letno (glej poglavje 4.2), kar je nekajkrat več od prihodkov od prodanih vozovnic vseh slovenskih javnih prevoznikov. Denar se torej očitno v pretežni meri uporablja za stroške osebne prevoza. Ker so plačila neobdavčena, lahko prihaja tudi do zlorab, ko delodajalec zaposlenemu del plače izplača v obliki prevoznih stroškov, čeprav mu glede na kraj bivanja ne bi pripadali v tolikšnem obsegu. Na take zlorabe opozarjajo tudi tuji raziskovalci³³.

- **Sistem ne omogoča nagrajevanja tistih zaposlenih, ki na delo prihajajo na trajnostni način**

Ker vsi zaposleni za pot na delo dobivajo višja izplačila, kot pa so na primer stroški poti s kolesom ali v obliki sopotništva, teh oblik potovanja na delo ni mogoče nagraditi, kot je to primer v Franciji.

- **Pocenitev javnega prevoza je lahko zaradi zmanjšanih povračil nezaželena**

Ta slabost s spremembo sistema povračil stroškov prevoza na delo v letu 2021 v javnem sektorju ni več aktualna, se pa deloma še pojavlja v gospodarstvu. Besedilo v nadaljevanju zato odraža problematiko pred letom 2021. Z vidika spodbujanja javnega prometa je pomembna osebnemu prometu konkurenčna cena terminskih vozovnic. Če morebitno znižanje cen vozovnic pomeni zmanjšanje povračil za prevoz na delo, le-to pri večini zaposlenih, ki za pot na delo uporabljajo osebni prevoz, povzroči nezadovoljstvo, včasih pa celo sproži proteste. V Sloveniji je zato v nekaterih krajih že prišlo do zahtev za podražitev javnega prevoza³⁴. V Sloveniji je bila zato uvedba konkurenčnih cen terminskih vozovnic pred letom 2021 težko izvedljiva, uspela je šele leto dni po spremembi sistema povračil stroškov prevoza na delo v javnem sektorju.

- **Sistem je administrativno zelo zapleten, nejasen in nepravičen**

Tudi ta slabost v javnem sektorju od leta 2021 ni več aktualna. Delavcu je praviloma pripadala cena najcenejšega javnega prevoza, vendar tarife javnih prevoznikov niso bile dostopne na enem mestu. Ker ne obstaja enoten vozno redni iskalnik, ni bilo mogoče nedvoumno ugotoviti, kdaj delavcu povračilo pripada glede na ceno javnega prevoza, kdaj pa se mu izplača kilometrina. Zaradi različne ponudbe javnega prevoza je lahko delavec za enako razdaljo med domom in delovnim mestom dobil različno plačilo. V primeru nekaterih kolektivnih pogodb v gospodarstvu do tovrstnih težav lahko še prihaja, a to težavo je možno odpraviti v okviru socialnega dialoga med delodajalci in zaposlenimi.

³² Fajfar S. 2009: Kočevci imajo v Ljubljani malo možnosti. Delo, 24. november 2009, str. 23.

³³ Bartus 2011.

³⁴ Krizmanič A. 2014: Občani zahtevali, da se avtobus podraži! Slovenske novice, 25. september 2014, <https://www.slovenskenovice.si/novice/slovenija/obceni-zahtevali-da-se-avtobus-podrazi> (8. januar 2021)

6 Predlog novega modela povračila stroškov prevoza na delo

Cilj predlaganega modela povračila stroškov prevoza na delo je, da spodbuja uporabo trajnostnih načinov prevoza na delo. V tem primeru dobi zaposleni polno povračilo stroškov. Ključno je, da v nasprotju s sedanjo ureditvijo zaposlene destimuliramo za potovanja na dolge razdalje z osebnim vozilom. Predlagamo administrativno enostavnejši sistem z enakim povračilom stroškov na mesečni ravni ne glede na število dni prisotnosti na delovnem mestu. Tako se v primeru občasnega dela na domu, ki se od epidemije COVID-19 čedalje bolj uveljavlja kot sprejemljiva oblika dela³⁵, plačila ne znižajo. Glede na zastavljene podnebne cilje si ne moremo več privoščiti potovanj na delo z osebnimi vozili na daljše razdalje.

Pri pripravi novega modela povračila stroškov prevoza na delo smo upoštevali **naslednja izhodišča**:

- spodbujati je treba trajnostne načine prihoda na delo;
- zaposleni morajo biti enakopravni na trgu dela – kraj bivanja ne sme močno vplivati na delodajalčeve stroške;
- ponudba javnega prometa mora biti takšna, da zaposlenim dejansko omogoča njegovo uporabo za pot na delo;
- zaposleni morajo imeti krite celotne stroške prevoza na delo, če uporabljajo javni prevoz;
- za delodajalce naj bo sistem povračila administrativno enostavnejši, stroški pa so enaki ali manjši;
- povračila stroškov so odvisna od razdalje med domom in delovnim mestom, pri čemer plačilo ob enaki razdalji ne more biti različno zaradi posebnosti tarifnega sistema ali (ne)prečkanja mej lokalnih skupnosti;
- v primeru kratkih razdalj do 4 km sistem omogoča nagrajevanje prihoda na delo na trajnosten način.

Model je zasnovan tako, da ni treba spreminjati zdajšnjih zakonov. Z vidika spodbujanja trajnostnih načinov prihoda na delo bi bilo sicer učinkoviteje, če bi s spremembo zakona o delovnih razmerjih odpravili obveznost delodajalcev za povračilo stroškov prevoza na delo, hkrati pa bi z davčnimi olajšavami in drugimi mehanizmi nagradili le tiste, ki potujejo trajnostno. Vendar to ocenjujemo kot sporen ukrep, saj bi neposredno ukinjal zdajšnje pravice zaposlenih. Potrebne pa so uskladitve podzakonskih aktov in kolektivnih pogodb med delodajalci in zaposlenimi.

³⁵ Bick, Blandin in Mertens 2020.

6.1 Tarifni sistem

Za novi model je ključna poenostavitev sistema terminkih (mesečnih in letnih) vozovnic IJPP (vozovnic integriranega javnega potniškega prometa). Z uvedbo IJPP mesečne in letne vozovnice Slovenije v letu 2023 (Uredba o spremembah in dopolnitvah Uredbe o načinu izvajanja gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov v notranjem cestnem prometu, o koncesiji te javne službe in o ureditvi sistema enotne vozovnice³⁶) je bil že storjen najpomembnejši prvi korak. Pomanjkljivost te vozovnice je še v tem, da ne vključuje mestnega javnega prevoza. Cena letne vozovnice Slovenija v višini 560 EUR na mesečni ravni predstavlja 46,67 EUR stroška (mesečna vozovnica je sicer 70 EUR).

Predlagamo integracijo mestnega javnega prometa vsaj pri vseh mesečnih in letnih IJPP vozovnicah. Za poenostavitev sistema bi bila smiselna uvedba regijskih terminkih vozovnic, ki bi veljale po posameznih prometnih regijah, predlagana cena mesečne vozovnice je 50 EUR. Mesečne mestne vozovnice pa bi seveda tudi morale vključevati možnost uporabe medkrajevskih avtobusov in vlakov na območju mesta oziroma mestne občine, kadar ta ponudba obstaja.

Pri tovrstnem predlogu se opiramo na nekatere primere dobrih praks, kjer so podobne poenostavitve tarifnega sistema že uvedli ali pa jih načrtujejo, kot na primer v metropolitanski regiji Porta na Portugalskem³⁷ ali v Avstriji³⁸. V prvem primeru mesečne vozovnice za območje občin stanejo 30 evrov mesečno, regijska pa 40 evrov. Avstrijska *1-2-3-Klimaticket* je terminka letna vozovnica, cena je en evro na dan za regijsko (deželno) vozovnico, dva evra za dve deželi, trije evri pa za državno raven. V letu 2023 je bila v Nemčiji uvedena *Deutschland-Ticket*³⁹, to je mesečna vozovnica, ki velja za ves javni promet na območju celotne države z izjemo na vlakih višjega reda.

6.2 Izboljšave javnega prometa

Uvedba predlaganega modela ni mogoča, če javni promet ne izpolnjuje minimalnih standardov kakovosti. Ključni sta ustrezna časovna konkurenčnost in dostopnost do postajališča z ustreznimi povezavami v primerni oddaljenosti. Ker časovne konkurenčnosti ni mogoče vzpostaviti do vsakega bivališča, predlagamo, da se zanjo poskrbi v glavnih koridorjih. V teh mora biti frekventen in časovno konkurenčen JPP, prebivalci pa do postajališč v teh koridorjih ne smejo biti oddaljeni več kot 10 kilometrov. Podrobnosti o potrebnih ukrepih izboljšave javnega prometa so predstavljene v drugih izročkih projekta⁴⁰.

³⁶ Uradni list RS, št. 48/2023.

³⁷ Tovar 2020.

³⁸ Eine kleine Revolution der Öffis: FAQ zum 1-2-3-Klimaticket. <https://infothek.bmk.gv.at/123-ticket-faq/> (12. januar 2021)

³⁹ <https://int.bahn.de/en/offers/regional/deutschland-ticket>

⁴⁰ Analiza kakovosti in konkurenčnosti JPP, Smernice JPP na podeželju.

6.3 Ureditev povračil

Predlog velja za javne uslužbence, kajti povračila za ostale niso v pristojnosti države, ampak so stvar kolektivnih pogodb. Predlagana davčna olajšava za razdalje nad 25 km pa velja tudi za zasebni sektor, v kolikor delodajalec povrne stroške prevoza v višini največ 70 EUR.

- **Zaposleni, ki ima do delovnega mesta do 4 km ne dobi povračila za pot na delo.**

Razdalje v tem intervalu so obvladljive peš ali s kolesom, hkrati pa je zgornja meja enaka tisti, do katere občine niso dolžne poskrbeti za prevoz osnovnošolcev. Ker zaposleni v tej skupini niso upravičeni do plačila, se nam odpira možnost spodbujanja tistih, ki prihajajo na delo na trajnosten način. Zaposleni ima pravico do povračila v višini cene dejansko kupljene mesečne vozovnice.

- **Zaposleni, ki ima do delovnega mesta od 4 do 25 km, dobi povračilo za pot na delo v višini kilometrine, vendar najmanj 30 in največ 70 EUR.**

Povračilo je enako trenutno veljavnemu v skladu s kolektivno pogodbo za negospodarske dejavnosti, vendar pa je omejeno z zgornjo mejo 70 EUR mesečno, kolikor znaša mesečna vozovnica Slovenija. V primeru njene podražitve, se tudi poviša zgornja meja. Zaposleni, ki potujejo na daljših razdaljah, dobijo tako manjše povračilo od delodajalca, a lahko uveljavljajo davčno olajšavo. Zaposleni ima pravico do povračila v višini cene dejansko kupljene mesečne vozovnice. Kilometrini se uskladi z višino, ki se v skladu z Uredbo o davčni obravnavi povračil stroškov in drugih dohodkov iz delovnega razmerja⁴¹ ne všteva v davčno osnovo dohodka iz delovnega razmerja.

- **Zaposleni, ki ima do delovnega mesta več kot 25 km, dobi povračilo za pot na delo v višini kilometrine, vendar največ 70 EUR, poleg tega pa lahko uveljavlja davčno olajšavo.**

Glede na sedanjo ureditev dobijo zaposleni v tej skupini manjše nadomestilo od delodajalca. Kot delno nadomestilo za to zmanjšanje predlagamo možnost uveljavljanja davčne olajšave. V tem pogledu so njihove pravice primerljive s pravicami prekomejnih dnevnih vozačev.

Davčna olajšava se uveljavlja le za razdaljo nad 25 km (ne za celotno razdaljo med domom in delovnim mestom). Postopek je tehnično enak kot pri prekomejnih dnevnih vozačih. Da bi izenačili pravice zaposlenih v javnem in zasebnem sektorju, predlagamo tudi, da se v 2. odstavku 3. člena Uredbe o davčni obravnavi povračil stroškov in drugih dohodkov iz delovnega razmerja⁴² znesek 140 EUR zamenja s 70 EUR. Ta predlog utemeljujemo z uvedbo vozovnice Slovenije v tem znesku, torej višja olajšava od 70 EUR ni potrebna (v primeru kilometrine pa višje izplačilo Uredba že tako omogoča).

- **Zaposleni ima pravico do kilometrine za osebni prevoz, če delovno mesto ni dostopno z javnim prometom.**

⁴¹ Uradni list RS, št. 140/06, 76/08, 63/17 in 71/18.

⁴² Uradni list RS, št. 140/06, 76/08, 63/17 in 71/18.

Če je delovno mesto oddaljeno več kot kilometer od najbližjega postajališča javnega prometa z ustreznimi povezavami ob začetku in koncu delovnega časa (upoštevata se najbližja peš povezava po omrežju), je JPP za delavca neuporaben. V tem primeru ima pravico do kilometrine, četudi bi bila ta višja od 70 EUR. To pravilo ne velja, če delodajalec organizira prevoz do delovnega mesta. Pravilo se nanaša zgolj na dostopnost delovnega mesta z javnim prometom, ne pa tudi na dostopnost bivališča z njim.

7 Zaključek

Zaradi grozečih podnebnih sprememb in zavez iz Pariškega sporazuma o podnebnih spremembah moramo tudi v prometu zmanjševati izpuste toplogrednih plinov; zato si ne moremo več privoščiti, da bi se dnevne poti na delo še naprej podaljševale, hkrati pa bi jih opravljali z osebnimi vozili. Eden od pomembnih instrumentov trajnostne prometne politike je sistem povračila stroškov za prevoz na delo, vendar njegova trenutna ureditev v Sloveniji zavira večjo uporabo do okolja bolj prijaznih potovalnih načinov. Zato smo v izročku predlagali spremembo modela povračila stroškov prevoza na delo, po katerem delavci še vedno dobijo povrnjene celotne stroške, vendar pa le v primeru potovanja z javnim prometom. Predlagani model ni le okoljsko, temveč tudi družbeno pravičnejši, kajti delavec za enako dolžino poti na delo ne more dobiti zelo različnega povračila stroškov. Za delavce je predlagani model ugodnejši od ureditve v večini držav, poleg tega pa je tudi administrativno dosti preprostejši in enostavnejši. Sestavni del modela je hkrati izboljšanje javnega prometa, ki spodbuja in omogoča njegovo uporabo za pot na delo. Za uspeh modela je ključno delovanje upravljalca JPP, ki mora poskrbeti za ustrezno izboljšanje njegove kakovosti.

8 Literatura

Bartus, T. 2011: Commuting Time, Wages and Reimbursement of Travel Costs. Evidence from Hungary. *Review of Sociology* 4.

Bick, A., Blandin, A., Mertens, K. 2020: Work from Home after the Covid-19 Outbreak CEPR Discussion Paper No. DP15000. <https://ssrn.com/abstract=3650114>

Bole, D. 2004: Dnevna mobilnost delavcev v Sloveniji. *Acta geographica Slovenica* 44-1.

Gabrovec M., Bole D. 2009: Dnevna mobilnost v Sloveniji. Ljubljana: Založba ZRC.

Köder, L., Burger, A. 2016: Umweltschädliche Subventionen in Deutschland. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt.

Potter, S., Enoch, T., Black, C., Ubbels, B. 2006: Tax treatment of employer commuting support: An international review. *Transport Reviews* 26-2.

Rouwendal, J., van Ommeren, J. 2008: Recruitment in a monopsonistic labour market: will travel costs be reimbursed? Tinbergen Institute Discussion Paper, Amsterdam: Vrije Universiteit Amsterdam.

Soder, M., Peer, S. 2018: The potential role of employers in promoting sustainable mobility in rural areas: Evidence from Eastern Austria. International Journal of Sustainable Transportation 12-7.

Tovar, C. 2020: The Porto SMART-MR Action Plan Helps Revolutionize the Intermodal Tariff System. SMART-MR Newsletter 9.