

PREJETA VPRAŠANJA, VEZANA NA JAVNI RAZPIS ZA UVELJAVLJANJE SUBVENCIJ ZA PROJEKTE ZELENE TOVORNE LOGISTIKE IN ODGOVORI NANJE

1. vprašanje, 18. 3. 2026:

V zvezi z javnim razpisom JR SPP ZTL – sofinanciranje pilotnih projektov zelene tovarne logistike vas prosimo za pojasnilo.

Javno komunalno podjetje, bi želelo izvesti nakup električnega pometalnega stroja, ki se uporablja za izvajanje komunalne dejavnosti čiščenja javnih površin. Vozilo ni nadomestno (trenutno nimamo te vrste vozila), ampak novo, zato ne spada med tovarna vozila kategorij N1, N2 ali N3, ki so predmet razpisa JR SPP ZTL.

Ker je bil v Uradnem listu RS, št. 76/25, objavljen Odlok o Programu porabe sredstev Podnebnega sklada za leta 2025–2028, v katerem je izrecno navedeno, da bo možno sofinancirati brezemisijška komunalna vozila ter vozila za izvajanje lokalnih gospodarskih javnih služb, nas zanima:

1. Ali je v okviru Podnebnega sklada predviden ločen razpis za sofinanciranje električnih komunalnih vozil (npr. pometalnih strojev)?
2. Kdo bo izvajalec takega razpisa (MOPE, Borzen ali druga institucija)?
3. Kdaj okvirno lahko pričakujemo objavo tega razpisa?

Odgovor, 30. 3. 2026:

Predmet in pogoji sofinanciranja so v celoti določeni v razpisni dokumentaciji, kjer so kot predmet projekta opredeljena vozila za tovorni promet kategorij N1, N2 in N3 ter z njimi povezane rešitve v okviru pilotnih projektov zelene tovarne logistike. Komunalna vozila, ki ustrezajo navedenim razpisnim pogojem, so upravičena do sofinanciranja skladno s pogoji JR SPP ZTL.

Na podlagi navedenega električni pometalni stroj, ki se uporablja za izvajanje komunalne dejavnosti čiščenja javnih površin in ne sodi med navedene kategorije vozil, ne predstavlja upravičenega stroška oziroma predmeta sofinanciranja v okviru tega javnega razpisa.

V zvezi z vašimi vprašanji, ki se nanašajo na izvajanje ukrepov iz Programa porabe sredstev Podnebnega sklada za obdobje 2025–2028, pojasnujemo, da družba Borzen ni pristojna za dajanje informacij o načrtovanih ali bodočih ukrepih, javnih pozivih ali razpisih v okviru tega programa.

Za informacije glede morebitnih razpisov za sofinanciranje brezemisijških komunalnih vozil, s specifičnimi nameni, njihove vsebine, nosilca izvajanja ter časovnice objav predlagamo, da se obrnete na Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, kot pristojni organ za izvajanje Programa porabe sredstev Podnebnega sklada.

2. vprašanje, 19. 3. 2026:

Videl sem objavo za javni razpis za sofinanciranje projektov zelene tovarne logistike. Nakup tovarnega vozila kategorije N3 bi za nas vsekakor bil zanimiv, v kolikor bi vključeval subvencijo,

nasprotnem primeru pa ne. Opazil sem, da so sredstva omejena, zato me zanima ali je možno, da se subvencija odobri že pred samim nakupom vozila ali je potrebno najprej kupiti vozilo in potem zaprositi za subvencijo? Torej je kakšna garancija, da bomo dejansko prejeli subvencijo?

Odgovor, 30. 3. 2026 :

Skladno s pogoji Javnega razpisa določenimi v prvi alineji točke 8. (Dodeljevanje državnih pomoči) vlagatelj ni upravičen do pomoči, če začne izvajati projekt, preden zaprosi za pomoč. Za začetek izvajanja projekta se šteje trenutek, ko je sklenjena prva obvezujoča zaveza za začetek dejavnosti v zvezi s projektom. Začetek del pomeni bodisi začetek gradbenih del v okviru investicije bodisi prvo pravno zavezujočo zavezo za naročilo opreme ali vsako drugo zavezo, zaradi katere investicije ni več mogoče preklicati, če do nje pride pred začetkom gradbenih del, razen pripravljalnih del, kot so nakup zemljišča, pridobivanje dovoljenj in opravljanje predhodnih študij izvedljivosti.

Sredstva v okviru predmetnega javnega razpisa se dodeljujejo v postopku izbora, kjer komisija opravi strokovni pregled popolnih vlog ter jih oceni na podlagi pogojev in meril, ki so bila navedena v razpisni dokumentaciji. Vloge, ki ne bodo izpolnjevale pogojev za ugotavljanje upravičenosti oziroma pri ocenjevanju na podlagi meril ne bodo dosegle zadostnega števila točk, bodo zavrjene.

Pojasnjujemo, da pred izdajo odločitve o dodelitvi sredstev, oziroma o izboru posameznega projekta na javnem razpisu ni mogoče vnaprej potrditi ali zagotoviti, da bo posamezni projekt tudi upravičen do nepovratnih finančnih sredstev.

3. vprašanje, 25. 3. 2026:

Znotraj proizvodne lokacije smo v fazi vzpostavitve polnilnih parkov, ki bodo priključeni na naši interno elektroenergetsko omrežje, ki je preko SN dovodov napajano iz RTP Ločna. To pomeni, da so polnilni parki priključeni za skupnim merilnim mestom proizvodne lokacije in nimajo svojega ločenega merilnega mesta. Je to omejitev glede na to, da morajo biti polnilni parki priključeni na elektrodistribucijsko omrežje.

Interni polnilni park bo namenjen polnjenju sektorskih dostavnih vozil kot so npr. Toyota Proace City Electric, smo tukaj kakorkoli omejeni? Kako se izkazuje, da se bodo na teh sistemih polnilna vozila, ki so namenjena prevozu blaga ter opreme, ki jo pri svojem delu uporabljajo sodelavci? V omenjenih polnilnih parkih se ne bodo polnilna vozila namenjena prevozu sodelavcev, ki električno osebno vozilo najamejo za opravljanje službenih poti (ta električna vozila se polnijo v že obstoječem polnilnem parku).

S projektom smo že pričeli, vendar stroški še niso nastali. Sklenjene imamo pogodbe z izvajalci, nas to kakorkoli omejuje pri kandidaturi na razpis?

Odgovor, 30. 3. 2026:

Skladno s točko 9.3.2 (Priklučitev polnilnega parka na elektro distribucijsko omrežje) mora vlagatelj izkazati izpolnjevanje pogoja zagotovljene priključne moči za polnilni park, kar pomeni, da mora vlagatelj priložiti SZP (ali drugo dokazilo). Nadaljnje mora vlagatelj skladno s točko 9.3.1 (Vzpostavitev polnilnega parka ter zasnova polnilnega parka) priložiti PZI iz katerega mora jasno izhajati, kakšnih izhodnih moči bodo vzpostavljena polnilna mesta, koliko priključne moči je zagotovljeno za ta polnilna mesta ter kje (merilno mesto, TP, napetostni nivo itd.). V kolikor bodo polnilna mesta priključena na merilno mesto, na katerega so že priključeni drugi porabniki električne energije, je potrebno nedvoumno navesti, koliko priključne moči je na voljo samo za namen delovanja polnilnih mest (npr. opravljene meritve koničnih obremenitev, izpis porabljene oz. prevzete moči itd.), da je možno ugotoviti, ali je ta priključna moč zadostna oziroma v skladu z zahtevami tega razpisa. Lastno merilno mesto za polnilni park ni pogoj za prijavo Javni razpis.

Skladno s točko 4. Javnega razpisa je predmet javnega razpisa dodelitev nepovratnih sredstev za pilotne projekte zelene tovarne logistike na območju Republike Slovenije. Projekt mora biti skladen z namenom, cilji, predmetom in določili javnega razpisa, kar vlagatelj dokazuje z opisom projekta v investicijski dokumentaciji ali v poslovnem načrtu skladno s pogoji iz tretjega odstavka točke 9. (Drugi pogoji in zahteve javnega razpisa za dodelitev sredstev).

Skladno s pogoji Javnega razpisa določenimi v prvi alineji točke 8. (Dodeljevanje državnih pomoči) vlagatelj ni upravičen do pomoči, če začne izvajati projekt, preden zaprosi za pomoč. Za začetek izvajanja projekta se šteje trenutek, ko je sklenjena prva obvezujoča zaveza za začetek dejavnosti v zvezi s projektom. Začetek del pomeni bodisi začetek gradbenih del v okviru investicije bodisi prvo pravno zavezujočo zavezo za naročilo opreme ali vsako drugo zavezo, zaradi katere investicije ni več mogoče preklicati, če do nje pride pred začetkom gradbenih del. Nakup zemljišča in pripravljala dela, kot sta pridobivanje dovoljenj in opravljanje predhodnih študij izvedljivosti, se ne štejejo za začetek del, hkrati pa ne morejo biti upravičeni stroški po tem javnem razpisu. Skladno s pravili o državnih pomočeh je vsakršen začetek izvajanja projekta ali dejavnosti pred oddajo vloge na javni razpis razlog za zavrnitev vloge (sem sodijo tudi sklenjene dolgoročne pogodbe razen, če je za konkretni projekt, ki je predmet vloge, naknadno, torej po datumu oddaje vloge na javni razpis, sklenjen dodatek k dolgoročni pogodbi, iz katerega je jasno razvidno, da gre za dodatna dela oziroma dodatno naročilo, ki ni bilo predmet naročila v prvotno sklenjeni pogodbi).

4. vprašanje, 31. 3. 2026:

Glede razpisa Nepovratne finančne spodbude za projekte zelene tovarne logistike imamo naslednja vprašanja:

1. Ali morajo gospodarske družbe pripraviti tudi tako obsežen poslovni načrt ali je lahko le ta v skrajšani obliki?
2. Ali lahko vlagatelj zamenjuje tudi vozila nižjega standarda npr. EURO 2?
3. Kako izračunamo točke po merilu 1, če nabavljamo več vozil?
4. Katero diskontno stopnjo moramo upoštevati pri izračunu NSV?

Odgovor, 13. 4. 2026:

Ad 1) Gospodarske družbe lahko predložijo bodisi investicijsko dokumentacijo po Uredbi o enotni metodologiji (Uradni list RS, št.60/06, 54/10 in 27/16) bodisi poslovni načrt po Prilogi št. 2 razpisne dokumentacije. Vlagatelj mora pripraviti eno izmed teh dveh možnosti za izvedbo projekta, kot določa javni razpis (9.2 Pogoji glede izvedljivosti projekta).

Ad 2) V skladu z besedilom javnega razpisa (4. Predmet javnega razpisa, točka B) so sredstva primarno namenjena za zamenjavo vozil z emisijskim standardom EURO III oziroma EURO 3 ali nižjim; vlagatelj lahko zamenja tudi vozila z emisijskim standardom EURO 2.

Ad 3) Merilo 1 ocenjuje stroškovno učinkovitost dodeljene spodbude vlagatelju z oceno razmerja med zaprošenim zneskom sofinanciranja upravičenih stroškov (SOF) in najvišjim možnim zneskom sofinanciranja upravičenih stroškov (SOFMAX), ki jih lahko vlagatelj prejme glede na kategorije polnilnih mest ter vozil za prevoz blaga, predmet vloge. Število točk se določi skladno s predpisano formulo iz Preglednice 5 JR SPP ZTL, poglavje 10 – Merila za ocenjevanje vlog. Znižanje zaprošenega zneska se ocenjuje do največ 20 % najvišjega možnega zneska, ki ga lahko vlagatelj prejme v skupnem znesku glede na kategorije polnilnih mest in vozil. Vlagatelj, ki zniža zaprošeni znesek za 20 % ali več od referenčnih vrednosti posameznih polnilnih mest oziroma vozil, prejme maksimalno 20 točk.

Izračun točk poteka avtomatično z vnosom podatkov v Excelov Obrazec št. 1:

- V zavihku Obrazec št. 1B (Podatki o polnilni infrastrukturi in vozilih) se določi SOFMAX na podlagi števila in kategorije vozil.
- V zavihku Obrazec št. 1A (Vloga na javni razpis; točka 3. Finančna konstrukcija projekta) se vnese zaprošen znesek za vozila (SOF).
- V zavihku Točke po merilih se nato samodejno izračuna število točk.

Merilo 1 ocenjuje stroškovno učinkovitost spodbude glede na razmerje med zaprošenim in najvišjim možnim zneskom sofinanciranja upravičenih stroškov (SOF/SOFMAX). Znižanje zaprošenega zneska do 20 % prinese največ 20 točk. Točke se izračunajo avtomatsko v excelovem Obrazcu št. 1, kjer se podatki vnesejo v ustrezne zavihke in rezultat je samodejno prikazan.

Ad 4) Za izračun NSV se v investicijski dokumentaciji uporablja 4 % realna diskontna stopnja (skladno z Uredbo o enotni metodologiji), v poslovnih načrtih pa običajno 6–8 %.

5. vprašanje, 3. 4. 2026:

V okviru priprave projekta za prijavo na javni razpis JR SPP ZTL imamo vprašanje glede ravnanja z vozilom, ki je predmet zamenjave.

Razumemo, da je potrebno predložiti dokazilo o odjavi starega vozila iz prometa. Zanima pa nas, kakšne so nadaljnje obveznosti glede tega vozila:

- ali lahko prijavitelj (staro) vozilo po odjavi iz prometa proda,

- ali je potrebno (staro) vozilo trajno izločiti iz uporabe (npr. uničenje/razgradnja),
- oziroma ali veljajo kakršnekoli druge omejitve glede njegove nadaljnje uporabe ali odsvojitve.

Odgovor, 13. 4. 2026:

Vlagatelj oziroma upravičenec je dolžan, če je bilo vozilo nadomeščeno, predložiti dokazilo, da je bilo vozilo, ki je bilo nadomeščeno z novim baterijskim električnim vozilom, objavljeno iz prometa, kar pomeni, da objavljeno vozilo ni več registrirano na ime vlagatelja. Poleg tega mora predložiti dokument, iz katerega so razvidni podatki o objavljenem vozilu za prevoz blaga, in sicer: znamka, tovarniška in komercialna oznaka, kategorija in vrsta vozila za prevoz blaga ter emisijski standard.

6. vprašanje, 7. 4. 2026:

V zvezi z javnim razpisom za zeleno tovorno logistiko po dogovoru z vašim operaterjem preko telefona, pošiljam vprašanja v zvezi s subvencijo in pogoji zanjo.

1. Glede zneska subvencije:

Ali obstajajo kakšni kriteriji glede dodelitve višine subvencije za kategorijo tovornih vozil N3? Zasedili smo, da gre za subvencijo do 160.000 EUR, vendar je, ker gre na trgu za bistveno razliko v prodajni ceni dizelskih tovornih vozil in električnih tovornih vozil, ključno vprašanje, ali lahko dejansko pričakujemo polno subvencijo, ali pa je predviden znesek v bistvu manjši.

Pri tem nas zanima tudi, ali se po odobritvi odločba o dodeljenemu znesku subvencije posreduje še pred dejansko izvedeno naložbo (tj. nakupom vozila)?

2. Glede primerjave opreme v enakovrednem dizelskem tovornem vozilu in željenem električnem vozilu:

Ob hitrem pregledu ponudbe na trgu smo ugotovili, da imajo električna tovorna vozila kategorije N3 pogosto boljše opremo v svojem osnovnem modelu, kot primerljiv osnovni model dizelskega tovornega vozila. Kakšni so kriteriji glede primerjave opreme v ponudbah in, predvsem, ali takšna oprema predstavlja težavo?

3. Glede zamenjave tovornih vozil emisijskih standardov EURO 3 in višje:

Ali se pri zamenjavi tovornih vozil v podjetju gledajo vozila glede na kategorijo, v katero spadajo?

V konkretnem, našem primeru imamo v podjetju vozila tako N1, N2 in N3 kategorije, pri čemer bi koristili subvencijo specifično za dodatno N3 vozilo. Znotraj kategorije N3 imamo vsa vozila

EURO 5 standard. Ali se v primeru podane vloge za povečanje voznega parka z nakupom novega električnega tovornega vozila N3 kategorije torej gleda samo vozni park N3 kategorije, ali moramo pred tem izpolnjevati pogoje glede emisijskih standardov tudi za vozila N1 in N2 kategorije?

Odgovor, 13. 4. 2026:

Ad 1) Skladno s točko 6.2 (Vozila) je višina sofinanciranja pri nakupu tovornega vozila kategorije N3 določena do največ 160.000 EUR razlike v ceni med ceno novega baterijskega električnega vozila in ceno primerljivega novega vozila na bencinski oziroma dizelski pogon. Višina dodeljenih sredstev je odvisna od upravičenih stroškov, ki jih vlagatelj izkaže in dokaže v svoji vlogi. Postopek dodelitve sredstev poteka tako, da se vlagatelju po preliminarni presoji upravičenosti stroškov v vlogi dodeli sklep o maksimalni višini sofinanciranja. Skladno s točko 15 (Zahtevek za izplačilo) pa se dokončna višina dodeljenih sredstev določi po administrativnem preverjanju in je odvisna od dejansko izkazanih in dokazanih upravičenih stroškov, ki jih upravičenec izkaže pri zahtevku za izplačilo. Odločba o dodeljenem znesku subvencije se vlagatelju posreduje pred dejansko izvedbo naložbe, torej pred nakupom vozila. Vlagatelj lahko odda več vlog, vendar skupno lahko prejme največ 30 % razpisanih sredstev.

Odločba o dodeljenem znesku subvencije se vlagatelju posreduje pred dejansko izvedbo naložbe, torej pred nakupom vozila. Vlagatelj lahko odda več vlog, vendar skupno lahko prejme največ 30 % razpisanih sredstev.

Ad 2) Pri primerjavi opreme med električnimi in dizelskimi tovornimi vozili kategorije N3 v okviru javnega razpisa je ključni kriterij, da se sofinanciranje določa na podlagi razlike v ceni med novim električnim vozilom in primerljivim novim dizelskim vozilom, pri čemer morata imeti vozila enakovredno ali primerljivo opremo. Kategorija vozila, konfiguracija osi, tip kabine, aerodinamični dodatki in namena uporabe pa mora biti enak. Upravičeni stroški vključujejo le tiste elemente opreme, ki so nujni za enakovredno delovanje vozila glede na razpisane pogoje ter dejanske potrebe prijavitelja.

Ad 3) Pri zamenjavi oziroma širitvi voznega parka se upošteva kategorija vozila, v katero spada novo električno vozilo, za katerega vlagate subvencijo. V vašem primeru, ko se vloga nanaša na nakup novega električnega tovornega vozila kategorije N3, se pri presoji upoštevajo vozila kategorije N3 in pogoji, ki veljajo za to kategorijo. Ni potrebno izpolnjevati pogojev glede emisijskih standardov za vozila N1 in N2, če vloga zajema zgolj vozila N3.

7. vprašanje, 8. 4. 2026:

Podjetje, ki opravlja dejavnost: H49.410 ~ Cestni tovorni prevoz načrtuje investicijo v eno polnilno mesto in v eno baterijsko električno vozilo kategorije N3.

Razpis predvideva naslednje zahteve:

1. Soglasje za priključitev polnilnega parka (SZP) na elektro distribucijsko omrežje.

Vprašanje: Ker bo šlo samo za eno polnilnico me zanima, ali kljub temu potrebuje soglasje za priključitev polnilnega parka (SPZ)? Ali lahko prosim specificirate, kakšna alternativa soglasju za priključitev parka bi bila sprejemljiva, saj gre le za eno polnilnico.

2. Projektna dokumentacija (PZI) in s strani projektantov in vodje projektiranja po GZ-1 potrjena (IZS ali ZAPS žig) projektna dokumentacija na ravni PZI v skladu z gradbeno in energetska zakonodajo.

Vprašanje : Ali se zahteva pridobitev projektne dokumentacije (PZI) že ob oddaji vloge, pri čemer podjetje ne ve, ali bo vloga za subvencijo sploh odobrena?

Vprašanje: Ali se PZI in SZP zahteva tudi v primeru, če ima podjetje že nameščeno sončno elektrarno in bi uporabljajo električno energijo za polnenje iz tega vira?

3. zahtevana vsebina poslovnega načrta iz Priloge št. 2 ustreza praktično skoraj vsem točkam za pripravo investicijskega programa definiranim v členu 13 Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ

Vprašanje:

Načrtovana investicijska vrednost v postavitve polnilne postaje in kamiona na električni pogon kategorije N3 ne bo presegala 400.000 EUR. Ali je sprejemljiva za potrebe predmetnega razpisa oddaja DIIP (dokument identifikacije investicijskega projekta)?

Uredba o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ namreč določa da se za investicijske projekte z ocenjeno vrednostjo med 300.000 in 500.000 eurov predloži najmanj dokument identifikacije investicijskega projekta (DIIP).

Odgovor, 13. 4. 2026:

Ad 1) Vlagatelj mora za vsako lokacijo polnilnih mest izkazati, da ima na voljo priključno moč najmanj v višini 70 % skupne izhodne moči vseh polnilnih mest na tej lokaciji (9.3.2 Priključitev polnilnega parka na elektro distribucijsko omrežje). Zagotovljena priključna moč se izkaže s soglasjem za priključitev operaterja distribucijskega omrežja (SZP), iz katerega morajo biti razvidni naslednji podatki: lastništvo novega ali obstoječega merilnega mesta, priključna moč odjema ter podatki o že priključenih proizvodnih in shranjevalnih enotah oziroma porabnikih električne energije.

V primeru spremembe priključne moči je potrebno pridobiti nov SZP skladno s Sistemskimi obratovalnimi navodili za distribucijski sistem električne energije (Uradni list RS, št. 77/24 in 110/25). V kolikor na obstoječem merilnem mestu ne pride do spremembe pogojev in nov SZP ni potreben, lahko vlagatelj – če ne razpolaga več z obstoječim SZP (npr. starejše stavbe, menjava lastnikov) – namesto SZP priloži enega izmed naslednjih dokumentov:

- Potrdilo, ki ga izda in potrdi elektro distribucijski operater, vsebuje pa podatke za preveritev izpolnjevanja razpisnih pogojev: naziv in naslov objekta, številko merilnega mesta, priključno moč ter lastništvo merilnega mesta.
- Originalni račun za omrežnino, ki ne sme biti starejši od treh mesecev od oddaje vloge, iz katerega morajo biti razvidni vsi elementi, ki jih določa 5. člen Akta o načinu izkazovanja informacij na računu za električno energijo in dodatnem pojasnilu (Uradni list RS, št. 28/23, 117/23, 52/24 in 76/25). To velja tudi v primeru, da dobavitelj izda enotni račun za električno energijo in omrežnino.

V primeru zasebnih polnilnih mest (ki ne bodo na voljo javnosti) je možno zahtevano priključno moč zagotoviti tudi s hranilnikom električne energije (HEE), ki je ali bo priključen na električno omrežje do zaključka projekta. V tem primeru je treba vlogi priložiti obstoječi SZP (za obstoječe hranilnike) ali veljaven SZP za načrtovane hranilnike – skupaj z izdanimi pogoji elektro operaterja za priključitev, iz katerih so razvidne tehnične specifikacije hranilnika (moč, kapaciteta ipd.).

Ad 2) Ob oddaji vloge je potrebno, poleg ostalih zahtevanih dokumentov, priložiti tudi PZI in SZP (poglavje 11.2 Vsebina vloge).

Prav tako mora vlagatelj razpolagati s soglasjem za priključitev proizvodne naprave za električno energijo iz OVE na distribucijsko omrežje za vsako lokacijo polnilnega parka oziroma polnilnega parka, ki je predmet točkovanja pri merilu 2. Soglasje za priključitev se priloži bodisi za že obstoječe (operativne) proizvodne naprave električne energije iz OVE bodisi za načrtovane proizvodne naprave, ki bodo vzpostavljene in operativne do zaključka prijavljenega projekta. V kolikor za obstoječe proizvodne naprave SZP ni mogoče pridobiti (npr. menjava lastnikov, izguba dokumentov ipd.) se namesto SZP lahko priloži dokument oz. potrdilo distribucijskega operaterja, ki vsebuje najmanj podatke o lastništvu proizvodne naprave, naslov, lokacijo proizvodne naprave (parcelna številka, katastrska občina, občina), številko merilnega mesta ter inštalirano (nazivno) moč naprave za proizvodnjo električne energije iz OVE (poglavje 9.3.2 Priključitev polnilnega parka na elektro distribucijsko omrežje).

Ad 3) Za potrebe javnega razpisa je v tem primeru spremenljiva priprava dokumenta identifikacije investicijskega projekta (DIIP) (9.2 Pogoji glede izvedljivosti projekta). V 4. členu Uredbe o enotni metodologiji za pripravo in obravnavo investicijske dokumentacije na področju javnih financ je določeno, da se za investicijski projekt z ocenjeno vrednostjo med 300.000 in 500.000 eurov (pri čemer se upoštevajo stalne cene z vključenim davkom na dodano vrednost) predloži najmanj DIIP.

8. vprašanje, 9. 4. 2026:

Ali je pravilno razumeti pogoje, da se lahko za dodelitev sredstev za vzpostavitev polnilnega parka zaprosi tudi v primeru, ko bo ta namenjen izključno zasebni rabi vlagatelja in ne bo javno dostopen? Zanima nas še kje v razpisu je mogoče pridobiti informacije o posledicah v kolikor v primeru pravice do pridobitve sredstev ne pride do realizacije projekta?

Odgovor, 13. 4. 2026:

Da, pogoje javnega razpisa je pravilno razumeti tako, da se za dodelitev nepovratnih sredstev za vzpostavitev polnilnega parka lahko zaprosi tudi v primeru, ko bo polnilni park namenjen izključno zasebni rabi vlagatelja in ne bo javno dostopen.

Polnilni park mora biti prednostno namenjen zasebni uporabi vlagatelja za potrebe izvajanja logistične dejavnosti v okviru prijavljenega projekta. Kadar polnilna mesta niso v uporabi za potrebe vlagatelja, je polnilni park lahko tudi javno dostopen, vendar mora v tem primeru zadostiti pogojem skladno s Prilogo 1 (4. Predmet javnega razpisa).

V besedilu javnega razpisa posledice nerealizacije projekta niso neposredno določene, temveč so urejene v pogodbi o sofinanciranju, ki je Priloga št. 3 k javnemu razpisu. V skladu s 14. členom pogodbe (odstop od pogodbe) ima sofinancer v primeru nerealizacije projekta pravico odstopiti od pogodbe o sofinanciranju, upravičenec pa je dolžan v roku 30 (tridesetih) dni od prejema pisnega poziva vrniti vsa prejeta sredstva skupaj z zakonskimi zamudnimi obrestmi, ki tečejo od dneva nakazila na transakcijski račun upravičenca do dneva vračila v dobro družbe Borzen.

9. vprašanje, 13. 4. 2026:

Ali se kot "zasebna raba vlagatelja" šteje uporaba voznega parka s strani vlagatelja in njegovih logističnih partnerjev, ki jim vlagatelj omogoči dostop do polnilnih mest?

Odgovor, 14. 4. 2026:

Kot izhaja iz besedila javnega razpisa (4. Predmet javnega razpisa), mora biti polnilni park prednostno namenjen zasebni uporabi vlagatelja za potrebe izvajanja logistične dejavnosti v okviru prijavljenega projekta.

Zasebna polnilna infrastruktura ni javno dostopna in je namenjena uporabi omejenemu in vnaprej določenemu krogu uporabnikov, ki ga določa vlagatelj kot lastnik zasebne polnilne infrastrukture. V omejen krog uporabnikov so lahko poleg vlagatelja vključeni tudi njegovi pogodbeni logistični partnerji ali podizvajalci, pod pogojem, da so uporabniki določljivi in da je njihov dostop urejen in omejen v okviru izvajanja projektnih aktivnosti.

Dostop do infrastrukture ni omogočen splošni javnosti kot to velja za javno dostopno infrastrukturo, sicer bi bilo potrebno upoštevati tehnične pogoje razpisa, ki veljajo za javno dostopna polnilna mesta.

10. vprašanje, 15. 4. 2026:

Ali je potrebno obvezno vzpostaviti tudi eno polnilno mesto ali se lahko prijavitelj prijavi zgolj za menjavo in nakup električnih vozil?

Citiramo vaš razpis in nas moti beseda »obvezno vključuje« in prijavitelj, ki ima že polnilno mesto nima potrebe, da še eno ureja:

Projekt po tem javnem razpisu predstavlja celovito naložbo, ki obvezno vključuje:

- vzpostavitev najmanj enega (1) polnilnega mesta za električna vozila za prevoz blaga ter
- nakup oziroma zakup s finančnim leasingom najmanj enega (1) novega baterijskega električnega vozila za prevoz blaga.

Odgovor, 24. 4. 2026:

Skladno z razpisanim javnim razpisom projekt predstavlja celovito naložbo, ki mora obvezno vključevati tako vzpostavitev najmanj enega polnilnega mesta za električna vozila za prevoz blaga kot tudi nakup oziroma zakup najmanj enega novega baterijskega električnega vozila za prevoz blaga.

Prijava projekta, ki vključuje zgolj nakup oziroma zakup vozil brez vzpostavitve polnilnega mesta, ni skladna z razpisnimi pogoji, saj razpis določa minimalni obseg naložbe, ki mora biti izkazan v okviru prijavljenega projekta.

11. vprašanje, 15. 4. 2026:

Pri pregledu razpisne dokumentacije imamo vprašanje glede določbe (str. 16 v besedilu javnega razpisa), ki se nanaša na pravilo kumulacije državnih pomoči, in sicer:

»Pri dodeljevanju državnih pomoči velja pravilo kumulacije, pri čemer mora vlagatelj:

- izkazati, da z dodeljeno državno pomočjo ne bo presegel zgornje meje intenzivnosti državne pomoči po Uredbi 651/2014/EU (člen 36a in člen 36b), ki na upravičenca znaša 30 milijonov EUR;
- podati pisno izjavo o vseh državnih pomočeh in pomočeh de minimis, ki jih je vlagatelj prejel ali so mu bile odobrene za iste upravičene stroške in za isti namen (naložbe v polnilno ali oskrbovalno infrastrukturo).«

Prosimo za pojasnilo, ali se izjava o izkoriščenosti pomoči de minimis le predloži ali le-ta predstavlja izključitveni pogoj.

Odgovor, 24. 4. 2026:

Kot izhaja iz besedila javnega razpisa, mora vlagatelj ob oddaji vloge predložiti Obrazec št. 3: Izjava o že dodeljenih državnih pomočeh in pomočeh de minimis, ki predstavlja obvezno prilogo vloge. Navedena izjava ne predstavlja izključitvenega pogoja, temveč služi preverjanju skladnosti z določbami o kumulaciji državnih pomoči.

Pri preverjanju upravičenosti se upošteva kumulacija državne pomoči s pomočjo de minimis, pri čemer skupni znesek pomoči ne sme preseči 30 milijonov EUR za upravičene stroške za isti namen, kot je predmet tega razpisa.

V kumulacijo se štejejo vsa javna sredstva, prejeta iz državnih, občinskih ali evropskih virov, namenjena financiranju čistih oziroma brezemisijских vozil ter polnilne oziroma oskrbovalne infrastrukture za alternativna goriva.

Pri preverjanju kumulacije se pomoč de minimis, prejeta za navedene upravičene stroške, prišteje k prejeti državni pomoči. To pomeni, da dosežena zgornja meja 300.000 EUR po pravilu de minimis sama po sebi ne vpliva na upravičenost do državne pomoči po tem razpisu, pod pogojem, da skupni znesek pomoči za iste upravičene stroške ne preseže 30 milijonov EUR.

Vsota de minimis pomoči za čista oziroma brezemisijська vozila ter polnilno oziroma oskrbovalno infrastrukturo za alternativna goriva ter državnih pomoči za iste upravičene stroške je lahko do 30 milijonov EUR na upravičenca.

12. vprašanje, 21. 4. 2026:

Zanima me ali se sredstva po tem razpisu DODELJUJEJO KOT POMOČ DE MINIMIS V Skladu S SHEMA DE MINIMIS POMOČI?

Odgovor, 24. 4. 2026:

Odgovor na vaše vprašanje je zapisano pod odgovorom vprašanja številka 11.

13. vprašanje, 5. 5. 2026:

Na vas se obračamo z dodatnimi vprašanji v zvezi z Javnim razpisom za sofinanciranje pilotnih projektov zelene tovarne logistike (oznaka: JR SPP ZTL).

1. V točki 6.2 je navedeno, da se kot upravičeni strošek priznava razlika med ceno novega baterijskega električnega vozila in primerljivega novega vozila na bencinski oziroma dizelski pogon. En od kriterijev za primerljivo novo vozilo za prevoz blaga z motorjem na notranje izgorevanje je naveden tudi:

- proizvajalec mora biti isti in model vozila mora biti enak oz. v primeru da enakega modela vozila proizvajalec nima, mora biti primerljiv;

Vprašanje 1: ali navedeno pomeni, da moramo pri nakupu baterijskih električnih vozil izločiti vse morebitne ponudnike, ki ponujajo zgolj električna vozila zahtevane kategorije in v svoji ponudbi nimajo primerljivih bencinskih oz. dieselskih vozil? Z vidika javnega naročanja bi tako omejevanje konkurence lahko bilo sporno.

Vprašanje 2: med zapisanimi kriteriji za primerljivost vozil na električni pogon in vozil z notranjim izgorevanjem ni navedenega kriterija glede vrste menjalnika (ročni ali avtomatski menjalnik). Električna vozila imajo standardno avtomatske menjalnike ali se kot primerljivo vozilo iste kategorije šteje tudi vozilo z notranjim izgorevanjem z ročnim menjalnikom?

2. V točki 6.3 je navedeno, da se za zaključek projekta šteje:

- registracija novega baterijskega električnega vozila z navedenim datumom registracije,

Vprašanje 3: ali navedeno pomeni, da sam podpis pogodbe za nakup vozila pred 31. 8. 2028 ni dovolj? Mora biti vozilo dobavljeno in registrirano do tega roka?

3. V točki 8 je navedeno da mora imeti državna pomoč spodbujevalni učinek in da se za začetek izvajanja projekta šteje trenutek, ko je sklenjena prva obvezujoča zaveza za začetek dejavnosti v zvezi s projektom.

Vprašanje 4: ali glede na navedeno lahko v projekt prijavimo tudi nakup električnega tovornega vozila za katerega je pogodba o nakupu že podpisana, vozilo pa bo dobavljeno v mesecu juliju 2026, ko bo izdan tudi račun?

4. Med pogoji glede nakupa novega baterijskega električnega vozila je navedeno, da mora vlagatelj pridobiti za vsak načrtovani nakup vsaj dve ponudbi in sicer za novo baterijsko električno vozilo in primerljivo vozilo za prevoz blaga s pogonom na notranje izgorevanje obe s strani istega prodajalca. Poleg navedenega mora vlogi priložiti še vsej 4 konkurenčne ponudbe.

Glede na to da je podjetje zavezanec k javnemu naročanju v času oddaje vloge (med 7.5.2026 in 31.7.2026) še ne bomo imeli izbranega končnega ponudnika novih baterijskih električnih vozil. Prav tako bodo električna vozila predmet več javnih razpisov v navedenem obdobju (primer: javni razpis za nakup električnih vozil kategorije N1 v letu 2026, ki bo zaključen do konca leta in ločen razpis za električna vozila kategorije N1 v letu 2027, ki bo zaključen do konca leta 2027), kar pomeni, da bomo prejeli za isto kategorijo vozil lahko na različnem razpisu izbrali različna ponudnika, z različnimi modeli vozil in cenami.

Vprašanje 5: ali v tem primeru ob oddaji vloge lahko priložimo trenutne informativne ponudbe potencialnih ponudnikov, pridobljene v fazi analize trga in po zaključku javnega naročila posredujemo ponudbe izbranega ponudnika?

Odgovor, 20. 5. 2026:

Ad 1) Dne 13. 5. 2026 je bila objavljena sprememba javnega razpisa v točki 6.2 (Vozila) in točki 9.5 (Pogoj glede nakupa oziroma zakupa novega baterijskega električnega vozila s finančnim leasingom), ki omogoča pridobitev subvencije tudi za električna vozila katerih proizvajalci ne proizvajajo vozil z motorjem na notranje izgorevanje ali pa ne proizvajajo vozil z motorjem na notranje izgorevanje v isti kategoriji. Pri takšnih električnih vozilih je dovoljeno primerljivo vozilo za prevoz blaga z motorjem na notranje izgorevanje drugega proizvajalca. Le-ta model mora še vedno izpolnjevati ostale pogoje za primerljivo novo vozilo (kategorija, maksimalna osna obremenitev vsake posamezne osi, konfiguracija osi in pogona, tip kabine, oprema kabine, aerodinamični dodatki, ostala oprema in namen uporabe).

Ad 2) Skladno s pogoji Javnega razpisa določenimi v točki 6.2 (Vozila) ni določenih kriterijev za tip menjalnika na primerljivem vozilu, zato se kot primerljivo novo vozilo za prevoz blaga z motorjem na notranje izgorevanje šteje tudi takšno vozilo z ročnim menjalnikom.

Ad 3) Skladno s pogoji Javnega razpisa določenimi v točki 6.3 (Obdobje upravičenosti stroškov in obdobje za porabo sredstev) mora biti odobreni projekt fizično, tehnično in finančno zaključen najkasneje do vključno 31. 8. 2028. Skladno z drugo alinejo iste točke mora registracija novega baterijskega električnega vozila biti opravljena do tega roka. To pomeni, da mora biti električno vozilo, ki je predmet vloge, dobavljeno in registrirano do roka navedenega v tej točki.

Ad 4) NE. Podpisana pogodba za nakup vozila pred oddajo vloge na javni razpis ni skladna s pogojem razpisa glede spodbujevalnega učinka.

Pri tem pripominjamo, da se v skladu z določili javnega razpisa izvajanje projekta lahko začne naslednji dan po oddaji vloge na javni razpis. Za začetek izvajanja projekta se šteje trenutek, ko je sklenjena prva pravno zavezujoča zaveza za začetek del oziroma dejavnosti v zvezi s projektom. Začetek del pomeni bodisi začetek gradbenih del v okviru projekta bodisi prvo pravno zavezujočo zavezo za naročilo opreme ali vsako drugo zavezo, zaradi katere projekta ni več mogoče preklicati, če ta nastopi pred začetkom gradbenih del. Nakup zemljišča in pripravljalna dela, kot sta pridobivanje dovoljenj in opravljanje predhodnih študij izvedljivosti, se ne štejejo za začetek del, hkrati pa ne morejo biti upravičeni stroški po tem javnem razpisu (glejte tudi poglavje 6.4 besedila javnega razpisa). Skladno s pravili o državnih pomočeh je vsakršen začetek izvajanja projekta ali dejavnosti pred oddajo vloge na javni razpis razlog za zavrnitev vloge (sem sodijo tudi sklenjene dolgoročne pogodbe, razen, če je za konkretni projekt, ki je predmet vloge, naknadno, torej po datumu oddaje vloge na javni razpis, sklenjen dodatek k dolgoročni pogodbi, iz katerega je jasno razvidno, da gre za dodatna dela oziroma dodatno naročilo, ki ni bilo predmet naročila v prvotno sklenjeni pogodbi).

Ad 5) V skladu z besedilom Javnega razpisa (točki 9.5 Pogoj glede nakupa oziroma zakupa novega baterijskega električnega vozila s finančnim leasingom) se zahteva predložitev ponudb že ob oddaji vloge.

Ker ste zavezanec za javno naročanje, lahko ob oddaji vloge, v obdobju med majem in julijem 2026, priložite informativne ponudbe, pridobljene v fazi analize trga. Te ponudbe se bodo štele za oceno vrednosti naložbe in določitev maksimalne višine sofinanciranja. Po izvedenem postopku javnega naročanja boste morali predložiti končne ponudbe izbranega ponudnika, vendar se znesek sofinanciranja, določen v pogodbi o sofinanciranju ne bo mogel povišati. Lahko se le zniža, če bo končna razlika cen primerljivih vozil nižja.

14. vprašanje, 6. 5. 2026:

Prosim za informacijo glede potencialne upravičenosti za nakup komunalnega – smetarskega vozila pri razpisu Nepovratne finančne spodbude za projekte zelene tovarne logistike. V kolikor le ta niso upravičena me zanima ali obstaja oz. prihaja kakšen nov razpis za elektrifikacijo voznega parka komunalnih – smetarskih vozil?

Odgovor, 20. 5. 2026:

Predmet in pogoji sofinanciranja so v celoti določeni v razpisni dokumentaciji, kjer so kot predmet projekta opredeljena vozila za tovorni promet kategorij N1, N2 in N3 ter z njimi povezane rešitve v okviru pilotnih projektov zelene tovarne logistike. Komunalna vozila, ki ustrezajo navedenim razpisnim pogojem, so upravičena do sofinanciranja skladno s pogoji JR SPP ZTL.

15. vprašanje, 8. 5. 2026

Spoštovani,

v nadaljevanju vam posredujem vprašanja v povezavi z Javnim razpisom za sofinanciranje pilotnih projektov zelene tovarne logistike. Za odgovore se vam že vnaprej najlepše zahvaljujemo.

1. V sklopu prijave načrtujemo postavitev visokozmogljive DC polnilne infrastrukture, prilagojene za težka tovorna vozila. Na trgu sta prisotni dve enakovredni tehnični izvedbi DC polnilnic: (1) **Kompaktna izvedba**, kjer sta močnostni del in polnilno mesto v enem ohišju. (2) **Modularna izvedba**, kjer je močnostna enota (Power Unit) zaradi prostorskih zahtev in logistike tovarnega prometa ločena od polnilnega mesta (Satelit). Zanima nas, ali se modularna izvedba (Power Unit + 1 satelit), ki kot celota predstavlja eno funkcionalno polnilno mesto, smatra za ustrezno in upravičeno po tem razpisu? Ali dikcija v razpisu, ki se nanaša na polnilno postajo, dopušča tovrstno tehnično ločitev komponent, v kolikor te skupaj tvorijo nerazdružljivo delujočo enoto za polnjenje vozil?
2. V točki 4. razpisne dokumentacije (stran 9) je navedeno: »Nakup in vgradnja posameznih naknadnih in dodatnih komponent oz. nadgradnja vozil ni upravičena do sofinanciranja po tem javnem razpisu.« Podjetje želi kupiti vozilo, ki je sestavljeno iz šasije in dodatne nadgradnje, ki se izdelata in vgradi na vozilo ločeno. Ali so v tem primeru stroški nadgradnje vozila (šasije) upravičen strošek?
3. Podjetje je v letu 2025 na podlagi inšpekcijskega pregleda prejelo odločbo Inšpekcije za okolje, s katero je naložilo podjetju izvedbo določenih ukrepov za ureditev zbirnega centra v skladu z zahtevami iz Uredbe o obvezni občinski gospodarski javni službi zbiranja komunalnih odpadkov, in sicer do 1.1.2026. Podjetje je zaprosilo za podaljšanje roka, vendar je bila vloga zavrnjena. Odločbi sta postali izvršljivi dne 2.1.2026, izdan pa je bil Sklep o dovolitvi izvršbe. V sklepu o dovolitvi izvršbe je bilo podjetju odrejeno, da ukrepe iz odločbe izvede v roku do 1.8.2026, sicer se bo opravila izvršba s prisilitvijo, z uporabo denarne kazni. Zahteva iz razpisa (drugi pogoji in zahteve, obrazec št. 2), vsebuje tudi pogoj, da vlagatelji do sofinanciranja niso upravičeni v primeru, da jim je bila »izdana pravnomočna inšpekcijska odločba na podlagi zakona, ki ureja varstvo okolja, in kršitve še niso odpravili v določenem roku za odpravo kršitve«. Zanima nas, ali smo glede na opisano v konkretnem primeru upravičeni do sofinanciranja oz. ali smo upravičeni v primeru, da naložene ukrepe izvedemo do 1.8.2026, kot navedeno v sklepu o dovolitvi izvršbe.

4. Ali je podjetje, ki bo v sklopu projekta kupilo eno tovorno vozilo, upravičeno do postavitve ene polnilne postaje z dvema polnilnima mestoma?
5. Ali mora v primeru konzorcija vsako podjetje, ki sodeluje v konzorciju, kupiti/zakupiti vozilo in postaviti polnilno postajo? Ali pa lahko določeno podjetje znotraj konzorcija samo kupi/zakupi vozilo (brez, da bi postavilo polnilno postajo)?
6. Ali mora obrazec št 4. »Izkazovanje pravice do vzpostavitve polnilnega parka« izpolniti in podpisati vsak član konzorcija posebej ali zgolj vodilni partner?
7. Na strani 23 (točka 9.5. razpisne dokumentacije) je navedeno: »Naložbe, ki izpolnjujejo pogoje tega javnega razpisa, so bile izvedene v času po oddaji vloge do dneva objave zaključka javnega razpisa na spletni strani družbe Borzen.« Kaj je mišljeno z dikcijo »do dneva objave zaključka javnega razpisa na spletni strani družbe Borzen.«? Smatramo, da morajo biti naložbe izvedene v času po oddaji vloge do vključno 31.8.2026, kot navedeno v točki 6.3 razpisne dokumentacije. Prosimo za pojasnilo.
8. Ali je potrebno tudi za vzpostavitev polnilnega parka pridobiti več ponudb, kot je to pri nakupu električnega vozila, ali zadostuje zgolj ena ponudba?
9. V točki 11.2 so navedeni dokumenti in dokazila, ki jih je potrebno oddati ob oddaji vloge. V tej točki pa ni navedeno, da je potrebno priložiti tudi dokazila, kot so navedena v točki 9.3.1 (točka II) razpisne dokumentacije (stran 20/21) »Pridobljena dovoljenja in mnenja oziroma soglasja nosilcev urejanja prostora«. Zanima nas ali je potrebno k vlogi priložiti tudi dokazila za to točko?
10. V točki 15. razpisne dokumentacije (stran 35) je navedeno: »Vsi upravičenci morajo izdati končni zahtevek za izplačilo do 30. 9. 2028, in sicer za vse stroške, nastale in plačane po projektu od naslednjega dne po oddaji vloge na javni razpis do vključno 31. 8. 2028.« V 4. členu Vzorca pogodbe o sofinanciranju pa je navedeno: »Datum zaključka obdobja upravičenosti stroškov in izdatkov projekta je 31.8.2028. Rok za izstavitve zadnjega (končnega) zahtevka za izplačilo je 31.8.2028.« V 9. členu Vzorca pogodbe je navedeno: »Končni zahtevek za izplačilo je potrebno oddati do 30. 09. 2028...« Prosimo za pojasnilo kdaj je končni datum za oddajo končnega zahtevka?
11. Ali morajo podjetja, ki so zavezanci za uporabo Zakona o javnem naročanju (ZJN-3), le-tega upoštevati že pri pridobivanju ponudb, ki jih priložijo k ponudbi na javni razpis ali pa šele v fazi izvedbe projekta?
12. Kako se bo ravnalo v primeru, da podjetje, ki je zavezano za uporabo Zakona o javnem naročanju (ZJN-3), sedaj k vlogi na javni razpis priloži določeno ponudbo, ki jo bo

navedlo kot upravičen strošek, potem pa v fazi izvedbe projekta na javnem naročilu prejme bistveno drugačno ponudbo z bistveno drugačno ceno?

13. Ali mora biti pri možnosti lokalnega koriščenja električne energije proizvedene iz OVE nazivna moč OVE proizvodne naprave razpoložljiva zgolj za polnilna mesta, ki bodo predmet investicije ali pa je dovolj zgolj, da se na lokaciji nahaja proizvodna naprava OVE, energija pridobljena iz naprave OVE pa se v celoti oddaja v omrežje ali pa se že koristi za druge namene (npr. za potrebe proizvodnje v podjetju)?
14. V točki 11.2 razpisne dokumentacije (stran 31) je navedeno, da mora vlagatelj priložiti »Specifikacija trenutnega voznega parka vlagatelja na dan oddaje vloge«. Ker za navedeno ni ustreznega obrazca nas zanima ali prijavitelj specifikacijo pripravi na lastnem obrazcu oz. ali lahko specifikacijo zgolj navede v poslovnem načrtu oz. investicijski dokumentaciji?
15. Ali mora biti vozilo, ki bo predmet projekta, namenjeno izključno prevozu blaga, ali pa je lahko namenjeno tudi izvajanju storitev – primer tovorno vozilo N2 (zaprt kombi nad 3,5 ton) v katerem je oprema za pranje in čiščenje ter snemanje kanalizacije?
16. Ali je upravičeno do sofinanciranja zamenjava vozila N1, ki je namenjeno zgolj prevozu blaga (npr. vodomerov)?
17. V točki 9. razpisne dokumentacije (stran 18) je navedeno, da lahko v primeru neizpolnjevanja pogojev po podpisu pogodbe Borzen odstopi od pogodbe ter z odločbo odvzame pravico do dodeljenih sredstev. Kako bo v primeru konzorcija, če eden od članov ne bo izpolnil pogojev? Bodo vsi ostali tudi izgubili pravico do sredstev?

Odgovori, 20. 5. 2026

Ad 1) Na razpisu je do sofinanciranja, vezano na polnilne postaje, upravičena tehnična oprema (tj. polnilne postaje, kabli, pretvorniki električnega toka AC/DC (za polnilna mesta visokih moči z enosmernim tokom, strojna in programska oprema za komunikacijo med deležniki, uporabniški vmesnik), vključno s stroški namestitve in stroški prvega preverjanja pred zagonom polnilnih mest. Glede na navedeno je do sofinanciranja upravičen tudi močnostni del, ne glede na to ali je integriran v sami polnilni postaji ali je nameščen samostojno (močnostne omare).

Ad 2) Skladno s točko 6.2 (Vozila) se kot upravičeni strošek priznava razlika med ceno novega baterijskega električnega vozila in primerljivega novega vozila na bencinski oziroma dizelski pogon. Skladno z isto točko mora vsa ostala oprema vozila (tako električnega kot tudi primerljivega vozila z motorjem na notranje izgorevanje), ki ni del šasije s kabino, biti enakovredna in tudi namen uporabe vozila (tako električnega kot tudi primerljivega vozila z motorjem na notranje izgorevanje) mora biti enak. Na ta način lahko s primerjanjem cene takšnih dveh vozil določimo višino sofinanciranja. To pomeni, da nadgradnja vozila ni upravičen strošek in zato ne bo sofinancirana.

Ad 3) Zakon o varstvu okolja (ZVO-2, Uradni list RS, št. 56/25) v 233. členu ureja področje obveznih občinskih gospodarskih javnih služb varstva okolja. Uredba o obvezni občinski gospodarski javni službi zbiranja komunalnih odpadkov (Uradni list RS, št. 33/17, 60/18 in 44/22 – ZVO-2) je izdana na podlagi tega zakona in vsakršna odločba Inšpekcije za okolje na podlagi te uredbe je odločba na podlagi zakona, ki ureja varstvo okolja. Vlagatelji, ki kršitve še niso odpravili v za to določenem roku skladno z določili Javnega razpisa v točki 9 (Drugi pogoji in zahteve javnega razpisa za dodelitev sredstev) in določili 30. člena Podnebnege zakona (Uradni list RS, št. 56/25) niso upravičeni do sofinanciranja.

Ad 4) Polnilne postaje z dvema polnilnima mestoma so upravičene. Skladno z razpisanim javnim razpisom projekt predstavlja celovito naložbo, ki mora obvezno vključevati tako vzpostavitev najmanj enega polnilnega mesta za električna vozila za prevoz blaga kot tudi nakup oziroma zakup najmanj enega novega baterijskega električnega vozila za prevoz blaga.

Ad 5) Konzorcij se ustanovi z namenom skupne prijave na javni razpis in izvajanja projektnih aktivnosti. Skladno s točko 4 (Predmet javnega razpisa) pa projekt po tem javnem razpisu predstavlja celovito naložbo, ki obvezno vključuje: vzpostavitev najmanj enega (1) polnilnega mesta za električna vozila za prevoz blaga ter nakup oziroma zakup s finančnim leasingom najmanj enega (1) novega baterijskega električnega vozila za prevoz blaga. Znotraj konzorcija morajo medsebojne pravice in obveznosti biti jasno določene in jih konzorcijski partnerji določajo svobodno. Skladno s točko 9.1.2 (Ekonomski in finančni položaj) v primeru konzorcija vsak konzorcijski partner zase pripravi dokazila, ki jih vodilni partner v konzorciju priloži k vlogi.

Ad 6) Skladno s točko 5 (Vlagatelji) je vodilni partner pooblaščen za pripravo ter oddajo vloge, za komunikacijo z razpisovalcem ter za podpis in izpolnjevanje pogodbe o sofinanciranju, zato tudi le-ta podpiše obrazec št. 4. Skladno s točko 9.3.1 (Vzpostavitev polnilnega parka ter zasnova polnilnega parka) mora vlagatelj oz. v tem primeru konzorcij izkazati urejeno pravico do vzpostavitve polnilnega parka in ponujanja storitve polnjenja na predmetnih lokacijah, kar stori s prilogami k omenjenemu obrazcu. Zadostuje, da eden od konzorcijskih partnerjev izkazuje pravico do vzpostavitve polnilnega parka in ponujanja storitve polnjenja na predmetnih lokacijah, obenem pa morajo medsebojne pravice in obveznosti biti jasno določene.

Ad 7) Skladno s točko 6.3 (Obdobje upravičenosti stroškov in obdobje za porabo sredstev) so stroški in izdatki upravičeni do sofinanciranja, če nastanejo v obdobju od naslednjega dne po oddaji vloge na ta razpis, do vključno 31. 8. 2028. V primeru podaljšanja tega roka bo obvestilo objavljeno na spletni strani družbe Borzen.

Ad 8) Za vzpostavitev polnilnega parka ob vlogi ni potrebno prilagati ponudb kakor je to določeno za električna vozila. Skladno s točko 15 (Zahtevki za izplačilo) bo upoštevanje temeljnih načel ZJN-3 pri vzpostavitvi polnilnega parka, med katere spadajo tudi načela gospodarnosti, učinkovitosti in uspešnosti, preverjeno ob preučitvi upravičenosti zahtevka za izplačilo. Vlagatelj mora dokumentirati postopek na način, da se zapiše, kako se je preveril trg in/ali so se pridobile primerljive ponudbe. Če se ponudbe niso pridobile, mora vlagatelj utemeljiti razlog, zakaj se niso.

Ad 9) Kljub temu, da točka 11.2 (Vsebina vloge) ne navaja eksplicitno vseh dokumentov iz točke 9.3.1, razpisna dokumentacija v točki 11.2 pod zaporedno številko 9 določa, da je potrebno predložiti ustrezno projektno dokumentacijo (PZI), ki mora biti pripravljena v skladu s točko 9.3.1. Točka 9.3.1. v Preglednici 2 določa, da mora vloga vsebovati tudi pridobljena mnenja oziroma soglasja nosilcev urejanja prostora (točka II v preglednici), če so ta potrebna za izvedbo projekta.

K vlogi je potrebno priložiti dokazila, ki jih zahteva točka 9.3.1, saj so ta del obvezne projektne dokumentacije (PZI), zahtevane v točki 11.2.

Ad 10) V skladu z besedilom javnega razpisa (točka 15. Zahtevki za izplačilo) morajo upravičenci končni zahtevek za izplačilo oddati do 30. 9. 2028. Ta zahtevek se nanaša na vse stroške, ki so nastali in bili plačani v obdobju upravičenosti, torej od naslednjega dne po oddaji vloge do vključno 31. 8. 2028.

Ad 11) Vlagatelji, ki so zavezanci po Zakonu o javnem naročanju (ZJN-3), morajo določila te zakonodaje upoštevati pri vseh nakupih, ki so predmet sofinanciranja. Ob oddaji vloge morajo vlagatelji priložiti seznam pridobljenih ponudb (Obrazec št. 6). V kolikor postopek po ZJN-3 v fazi oddaje vloge še ni zaključen, morajo biti priložene ponudbe pridobljene na način, ki omogoča realno oceno vrednosti naložbe. Dokumentacijo, iz katere je razvidno, da je vlagatelj pri izbiri izvajalcev oziroma dobaviteljev ravnal v skladu z ZJN-3, je potrebno obvezno priložiti k zahtevku za izplačilo.

Ad 12) Zavezanci za javno naročanje lahko ob oddaji vloge priložijo informativne ponudbe, pridobljene v fazi analize trga, ki služijo za določitev maksimalne višine sofinanciranja. Če je po izvedenem postopku javnega naročanja cena izbranega ponudnika višja od ocenjene v vlogi, se znesek sofinanciranja iz pogodbe ne poviša. Če je končna cena nižja, se znesek sofinanciranja zniža glede na dejansko nastale stroške.

Ad 13) Pri tem merilu se ocenjuje število polnilnih mest, ki bodo imela ob zaključku projekta možnost koriščenja lokalno (na lokaciji) proizvedene električne energije iz obnovljivih virov energije (v nadaljevanju: OVE). Pri tem mora biti proizvodna naprava, ki proizvaja električno energijo iz OVE na določeni lokaciji, priključena bodisi na isto prevzemno-predajno mesto kot polnilna mesta na tej lokaciji bodisi na ločeno prevzemno-predajno mesto istega objekta, na katerega bodo priključena polnilna mesta. Kot izhaja iz navedenega ni nujno, da se proizvedena električna energija iz proizvodne naprave porablja neposredno za polnilna mesta in je dovolj, da je inštalirana tako kot ste navedli v vprašanju (ne glede na kategorijo tipske sheme priključitve proizvodne naprave). Namen merila je, da se električna energija proizvedena iz OVE in oddana v omrežje, na nizki napetosti lahko uporabi tudi za polnjenje električnih vozil na tej lokaciji.

Ad 14) Vlagatelj pripravi specifikacijo na lastnem obrazcu, ki pa mora obvezno vsebovati naslednje podatke: kategorija vozila (N1, N2, N3), emisijski standard EURO, namen vozila, vrsta goriva, znamka, VIN številka in navedbo, katera vozila bodo zamenjana. Dokument mora biti podpisan in žigosan (če vlagatelj posluje z žigom) ter priložen k vlogi v pdf formatu in v odprti obliki (.doc ali .xls). Specifikacija je samostojna obvezna priloga k vlogi (točka 11.2 Vsebina vloge, zapisano pod točko 14 v preglednici 6).

Ad 15) Da. Predmet in pogoji sofinanciranja so v celoti določeni v razpisni dokumentaciji, kjer so kot predmet projekta opredeljena vozila za tovorni promet kategorij N1, N2 in N3 ter z njimi povezane rešitve v okviru pilotnih projektov zelene tovarne logistike. Komunalna vozila, ki ustrezajo navedenim razpisnim pogojem, so upravičena do sofinanciranja skladno s pogoji JR SPP ZTL.

Na podlagi navedenega, vozilo, ki prevažata blago oziroma tovor in je hkrati opremljeno za izvajanje storitev, predstavlja upravičen strošek oziroma predmet sofinanciranja v okviru tega javnega razpisa.

Ad 16) Da. Predmet in pogoji sofinanciranja so v celoti določeni v razpisni dokumentaciji, kjer so kot predmet projekta opredeljena vozila za tovorni promet kategorij N1, N2 in N3 ter z njimi povezane rešitve v okviru pilotnih projektov zelene tovarne logistike. Komunalna vozila, ki ustrezajo navedenim razpisnim pogojem, so upravičena do sofinanciranja skladno s pogoji JR SPP ZTL.

Na podlagi navedenega, vozilo, ki je namenjeno zgolj prevozu blaga, predstavlja upravičen strošek oziroma predmeta sofinanciranja v okviru tega javnega razpisa.

Ad 17) Skladno z določili javnega razpisa (točka 9. Drugi pogoji in zahteve javnega razpisa za dodelitev sredstev) in vzorcem konzorcijske pogodbe vsi partnerji konzorcija solidarno odgovarjajo za izvedbo celotnega projekta. Če eden od članov konzorcija po podpisu pogodbe preneha izpolnjevati pogoje ali krši pogodbene obveznosti, to ne odveže preostalih članov od izpolnitve projekta v celoti, kot je bil odobren.

Borzen ima v primeru ugotovljenih nepravilnosti ali neizpolnjevanja pogojev s strani kateregakoli člana konzorcija pravico ali odstopiti od pogodbe o sofinanciranju za celoten projekt, kar pomeni izgubo pravice do sredstev za vse vključene partnerje ali zahtevati vračilo že izplačanih sredstev skupaj z zamudnimi obrestmi, pri čemer so vsi člani konzorcija za vračilo odgovorni solidarno (ne glede na to, kateri član je kršitev povzročil).

Vlagateljem svetujemo, da v medsebojni konzorcijski pogodbi natančno opredelijo regresne zahtevke in varovalke za primer, da bi kršitev enega člana povzročila finančno škodo celotnemu konzorciju. Morebitne spremembe v sestavi konzorcija (izključitev ali zamenjava partnerja) po podpisu pogodbe pa so možne le ob predhodnem pisnem soglasju družbe Borzen.

16. vprašanje, 8. 5. 2026

Spoštovani,

V zvezi z Javnim razpisom za sofinanciranje pilotnih projektov zelene tovarne logistike (oznaka: JR SPP ZTL) vas prosimo za uradno pojasnilo glede pogoja iz poglavja 6.2 razpisa.

Razpis določa, da se kot upravičeni strošek pri nakupu novega baterijskega električnega vozila prizna razlika med ceno novega baterijskega električnega vozila in ceno primerljivega novega vozila na bencinski oziroma dizelski pogon, pri čemer mora biti »proizvajalec isti in model vozila enak oz. v primeru da enakega modela vozila proizvajalec nima, mora biti primerljiv«.

Vprašanje se nanaša na primere, ko zadevni proizvajalec baterijskih električnih vozil v svojem prodajnem programu sploh ne ponuja vozil s pogonom na notranje izgorevanje – torej ko primerljivega modela istega proizvajalca objektivno ni mogoče pridobiti.

V tem primeru nas zanima:

1. Ali je vlagatelj kljub temu upravičen do sofinanciranja za nakup takega baterijskega električnega vozila?
2. Če da – kako se določi primerljivo referenčno vozilo na notranje izgorevanje za namen izračuna upravičenega stroška (razlike v ceni)? Ali je dopustna primerjava z enakovrednim vozilom drugega proizvajalca?
3. Kako se v tem primeru izpolni zahteva iz poglavja 9.5 razpisa, ki določa, da mora vlagatelj pridobiti ponudbi za baterijsko električno vozilo in za primerljivo vozilo na notranje izgorevanje od istega prodajalca – v primeru, ko ta prodajalec vozil na notranje izgorevanje ne prodaja?

Odgovor na zgornja vprašanja je ključen za presojo upravičenosti določenih modelov vozil, ki so trenutno na slovenskem trgu dostopni izključno v električni različici, zato prosimo za uradno pojasnilo v okviru razpisne dokumentacije.

Odgovor, 20. 5. 2026

Glejte odgovor na vprašanje št. 13 z dne 5. 5. 2026 – odgovor Ad 1).

17. vprašanje, 14. 5. 2026

V točki 7. javnega razpisa so navedene največje višine pomoči za posamezne kategorije stroškov. Pri polnilnih postajah oz. mestih je navedena največja pomoč za polnilna mesta od 10 do 22kW, za 50 do 150kW ter od 150 do 350 kW. Kakšna je torej največja pomoč za postajo med 22 in 50 kW moči?

Odgovor, 20. 5. 2026

V besedilu Javnega razpisa (točka 7. Razpoložljiva sredstva, višina sofinanciranja) ni določena kategorija za polnilna mesta z izhodno močjo nad 22 kW in pod 50 kW, zato taka polnilna mesta niso upravičena do sofinanciranja.

18. vprašanje, 12. 5. 2026:

prosim za info in sicer,
zanima me ali lahko oddamo vlogo za električno tovorno vozilo, za katerega smo že oddali vlogo za nakup električnega vozila (sklop A) -

Ali lahko oddamo tudi vlogo za razpis za sofinanciranje pilotnih projektov zelene tovarne logistike, da se nam prizna razlika v ceni med električnim vozilom in primerljivim vozilom na fosilno gorivo?

Imamo pa prenosno polnilno enoto.

Odgovor, 3. 6. 2026:

Ad 1) Skladno s točko 6.4 javnega razpisa za sofinanciranje pilotnih projektov zelene tovarne logistike (JR ZTL) ni mogoče uveljavljati sofinanciranja stroškov, ki so že bili ali bodo sofinancirani iz drugih javnih virov. Med neupravičene stroške sodijo tudi stroški, ki so bili sofinancirani iz drugih nacionalnih ali evropskih programov. Če je bilo za isto električno vozilo že pridobljeno oziroma bo pridobljeno sofinanciranje v okviru drugega javnega razpisa (npr. sklop A za nakup električnih vozil), za iste upravičene stroške ni mogoče pridobiti dodatnega sofinanciranja v okviru javnega razpisa za pilotne projekte zelene tovarne logistike. V primeru, da se neizpolnjevanje pogojev ugotovi po podpisu pogodbe o sofinanciranju projekta, lahko družba Borzen odstopi od pogodbe ter z odločbo odvzame pravico do dodeljenih sredstev, pri čemer bo izbrani vlagatelj dolžan vrniti že prejeta sredstva skupaj z zakonskimi zamudnimi obrestmi od dneva nakazila sredstev na njegov transakcijski račun do dneva vračila sredstev.

Ad 2) Določbe JR ZTL ne omogočajo subvencioniranje mobilnih polnilnih postaj. Skladno s tehničnimi zahtevami je možna izvedba polnilnega mesta določena v tehničnih zahtevah (Priloga 1) – samostojna, na stebričku in stenska. Polnilno mesto je fiksno priključeno na električno omrežje in v skladu s standardom EN 61851 deluje na način 3 ali 4. Dodatno si preberite še odgovor na vprašanje številka 10.

19. vprašanje, 15. 5. 2026

Spoštovani,

pošiljamo vam naslednje vprašanje v zvez z razpisnim pogojem:

Ali je za zadostitev pogoju razpoložljivosti 70 % priključne moči za potrebe polnilnice dovolj, da imamo to moč na razpolago v času od 15. ure do 6. ure zjutraj? Izključno v tem obdobju je načrtovana polnitev električnega vozila.

Odgovor, 3. 6. 2026

Skladno s prilogo 1 Tehnične zahteve (3 poglavje 3 točka) mora vsako polnilno mesto v polnilnem parku imeti v vsakem trenutku zagotovljeno ustrezno priključno moč v višini 70% izhodne moči polnilnega mesta.

20. vprašanje, 23. 5. 2026

Spoštovani,

imamo dve vprašanji v zvezi z JR SPP ZTL:

1. Ali je pravilno razumevanje, da se 5-letne projekcije prihodkov in stroškov po Prilogi 2 pripravijo na ravni neposrednih učinkov investicijskega projekta, ne pa kot 5-letna projekcija celotnega poslovanja vlagatelja / enotnega podjetja?

2. Merilo št. 2 »Možnost koriščenja lokalno proizvedene električne energije iz obnovljivih virov energije« je zapisano praktično enako kot pri javnem razpisu JRPM IZVEN-TEN-T-2026. Zato nas zanima, ali lahko odgovor pod zap. št. 17 (v priponki) kot relevantnega upoštevamo tudi pri javnem razpisu JR SPP ZTL?

Torej ali z vidika upoštevanja pri Merilu št. 2 šteje, če je na lokaciji logističnega centra, kjer bo urejen polnilni park, postavljena fotonapetostna naprava po shemi priklopa npr. PS.1B ali PS.3B? In podvprašanje – ali je lahko naprava v lasti nekoga, ki ni del enotnega podjetja vlagatelja?

Odgovor, 3. 6. 2026

Ad 1) Poslovni načrt za investicijski projekt javnega razpisa zelene tovarne logistike (JR ZTL) mora temeljiti na poslovanju enotnega podjetja v skladu z definicijo iz drugega odstavka 2. člena Uredbe (EU) 2023/2831.

Projekcije prihodkov in stroškov iz 12. točke poslovnega načrta JR ZTL morajo izhajati iz učinkov investicije, ki je predmet vloge, pri čemer morajo biti pripravljene ob upoštevanju poslovanja enotnega podjetja. Vlagatelj mora zagotoviti, da so projekcije pripravljene na način, ki omogoča presojo finančne vzdržnosti investicijskega projekta in njegovih učinkov na poslovanje enotnega podjetja v petletnem obdobju po začetku učinkov investicije. Pri pripravi projekcij se osredotočite na finančne učinke investicije (npr. prihranki pri gorivu, stroški vzdrževanja vozil in polnilnih postaj). V istem dokumentu morate s finančnimi podatki (bilance, izkazi) dokazati, da celotno enotno podjetje izkazuje ekonomsko in finančno sposobnost za izvedbo te naložbe.

Vlagateljem priporočamo, da v poslovnem načrtu jasno predstavijo predpostavke, uporabljene pri pripravi projekcij, ter nedvoumno prikažejo povezavo med investicijskim projektom in pričakovanimi prihodki ter stroški poslovanja.

Ad 2) Da odgovor so enaki, saj gre za isto merilo. Pri tem mora vlagatelj zagotoviti, da projekt izpolnjuje vse zahteve in pogoje, določene v predmetnem javnem razpisu, ter da so v vlogi predložena ustrezna dokazila za izkazovanje izpolnjevanja merila.

Ad 3) Pri tem merilu se ocenjuje število polnilnih mest, ki bodo namenjena polnjenju vozil za prevoz blaga in so predmet vloge ter bodo imela ob zaključku projekta možnost koriščenja lokalno (na lokaciji) proizvedene električne energije iz obnovljivih virov energije (v nadaljevanju: OVE). Pri tem mora biti proizvodna naprava, ki proizvaja električno energijo iz OVE na določeni lokaciji, priključena bodisi na isto prevzemno-predajno mesto kot polnilna mesta na tej lokaciji bodisi na ločeno prevzemno-predajno mesto istega objekta, na katerega bodo priključena polnilna mesta (glejte poglavje 10. Merila za ocenjevanje vlog besedila javnega razpisa). **Pri tem pa merilo ni vezano na lastništvo proizvodne naprave.** Namen merila je vzpostavitev polnilnih mest na lokacijah, kjer se proizvaja električna energija iz obnovljivih virov in obstaja možnost lokalnega koriščenja te energije za polnjenje električnih vozil. Pri

merilu se upoštevajo priloženi dokumenti kot izhaja Preglednice 6 v poglavju 11.2 Vsebina vloge besedila javnega razpisa. Vlagatelj od lastnika proizvodne naprave pridobi vse potrebne dokumente za izkazovanje pogojev za dodelitev točk pri tem merilu in jih priloži k vlogi. Merilo prav tako ni vezano na kategorijo tipske sheme priključitve proizvodne naprave.

21. vprašanje, 28. 5. 2026

Pozdravljeni,

Imam vprašanje glede razpisa zelena tovarna logistika. Za razvoz našega produkta – cementa, nimamo lastnih tovornjakov, ampak to storitev opravljajo zunanji izvajalci. Razpis je za nas zelo zanimiv, vendar bi v praksi šli v partnerstvo na način, da bi naši prevozniki nabavili el. Kamion, mi pa el. Polnilnico, ki bi se polnili pri nas na teh polnilnicah.

Vendar pa razpis predvideva nakup kamiona + polnilnice. Naše vprašanje se glasi, ali lahko prijavimo partnerstvo – mi samo nakup polnilnic, partner pa samo kamiona?

Dodatno vprašanje pa imam glede moči polnilnice:

Upravičeni stroški projekta se lahko sofinancirajo v višini:

- do 100 % priznanih upravičenih stroškov naložbe v vzpostavitev polnilnega parka in priključitev na elektrodistribucijsko omrežje, vendar ne več kot:
 - o 10.000,00 EUR za polnilno mesto običajne moči z izmeničnim tokom (AC) z izhodno močjo enako ali večjo od 11 kW in enako ali manjšo od 22 kW;
 - o 30.000,00 EUR za polnilno mesto visokih moči z enosmernim tokom (DC) z izhodno močjo enako ali večjo od 50 kW in enako ali manjšo od 150 kW;
 - o 60.000,00 EUR za polnilno mesto visokih moči z enosmernim tokom (DC) z izhodno močjo večjo od 150 kW in enako ali manjšo od 350 kW;

Kako je v primeru polnilnice večje od 350kW? Nameravali smo vzeti 400 kW, kot jo tudi proizvajalec tovornjaka priporoča, vendar ste navedli upravičene stroške le do višine 350 kW.

Odgovor, 3. 6. 2026

Ad 1) Da v primeru partnerstva (konzorcija) lahko eno podjetje kupi električno tovorno vozilo drugo pa vzpostavi vsaj eno polnilno mesto.

Ad 2) Omejitev 60.000,00 EUR za polnilno mesto visokih moči z enosmernim tokom (DC) z izhodno močjo večjo od 150 kW in enako ali manjšo od 350 kW velja na posamezno polnilno mesto. Na primer, če polnilna postaja nazivne moči 400 kW omogoča polnjenje dveh vozil hkrati, tj. dve polnilni mesti, ki bi sočasno lahko polnili vsaka z največ 200 kW moči (2 X 200 kW), ste v tem primeru upravičeni do subvencije za 2 polnilni mesti (2 X 60.000,00 EUR). V primeru, da pa ima polnilna postaja le eno polnilno mesto izhodne moči 400 kW pa takšno polnilno mesto presega pogoje tega razpisa in ni upravičeno do sofinanciranja.