

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 tovorna 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 tovarni 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, pojasnjujemo, 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 tovornega 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 (Priključitev 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, 31.03.2026:

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. Katere diskontno stopnjo moramo upoštevati pri izračunu NSV?

Odgovor, 13.04.2026:

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, 03.04.2026:

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, 13.04.2026:

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, odjavljeno iz prometa, kar pomeni, da odjavljeno vozilo ni več registrirano na ime vlagatelja. Poleg tega mora predložiti dokument, iz katerega so razvidni podatki o odjavljenem vozilu za prevoz blaga, in sicer: znamka, tovarniška in komercialna oznaka, kategorija in vrsta vozila za prevoz blaga ter emisijski standard.

6. Vprašanje, 07.04.2026:

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? Zasledili 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, 13.04.2026:

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 (Zahtevak 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, 08.04.2026:

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 polnjenje 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, 13.04.2026:

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, 09.04.2026:

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, 13.04.2026:

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, 13.04.2026:

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, 14.04.2026:

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, 15.04.2026:

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, 24.04.2026:

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, 15.04.2026:

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, 24.04.2026:

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 všttevajo vsa javna sredstva, prejeta iz državnih, občinskih ali evropskih virov, namenjena financiranju čistih oziroma brezemisijjskih 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 brezemisijjska 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, 21.04.2026:

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

Odgovor, 24.04.2026:

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