

POGOSTA VPRAŠANJA, VEZANA NA JAVNI RAZPIS ZA VZPOSTAVITEV POLNILNE INFRASTRUKTURE IZVEN CESTNEGA OMREŽJA TEN-T

1. Vprašanje z dne 10. 3. 2026:

Glede na to, da gre razvoj v smeri hitrega polnjenja baterij – o čemer lahko beremo vsak dan – ni smiselno, da Slovenija še v letu 2026 podpira postavitve počasnih AC polnilnih postaj. Ni smiselno in ni logično – še posebej, ker gre za javno dostopno infrastrukturo, kjer je zelo pomembno, kako dolgo se vozilo zadržuje na parkirnem mestu. Če namreč hočemo zadovoljiti čim več potreb po polnjenju – moramo zagotoviti čim krajše DC cikle, ne pa vztrajati na dolgih AC polnilnih ciklih. Avtomobil v takem primeru zaseda parkirni prostor ure in ure, nihče drug pa v tem primeru ne more priti do polnilnice.

Predlagam, da se pogoj, da delež DC polnilnih mest velikih moči ne sme presegati 30% vseh PP v Vlogi – odpravi. V tem času bi bila to edina logična rešitev. JR bi namreč moral spodbujati prav postavitve hitrih polnilnic, ker ravno teh precej manjka povsod in jih bo še bolj manjkalo s prihodom novih baterij in eAvtomobilov.

Odgovor z dne 25. 3. 2026:

Predmetni javni razpis sledi cilju, da se DC polnilna mesta velikih moči prednostno spodbujajo za potrebe tranzitnega prometa, predvsem ob cestnem omrežju TEN-T, kjer so države članice dolžne zagotavljati izpolnjevanje zavezujočih ciljev na področju javno dostopne polnilne infrastrukture. Uredba (EU) 2023/1804 (AFIR) namreč določa obvezne cilje glede vzpostavitve polnilne infrastrukture velikih moči na cestnem omrežju TEN-T, pri čemer je namen teh zahtev zagotoviti ustrezno pokritost glavnih prometnih tokov in tranzitnih koridorjev. Cilj predmetnega javnega razpisa pa je predvsem zagotavljanje ustrezne geografske pokritosti, dostopnosti in uravnovešenega razvoja javno dostopne polnilne infrastrukture izven cestnega omrežja TEN-T.

Pri pripravi predmetnega javnega razpisa so bili upoštevani ne le vidiki uporabniške dostopnosti in potreb po polnjenju električnih vozil, temveč tudi vplivi razvoja polnilne infrastrukture na elektroenergetski sistem. Povečevanje deleža DC polnilnih mest velikih moči namreč lahko povzroča izrazitejšo sočasne konične obremenitve elektroenergetskega omrežja, zlasti na lokacijah, kjer prihaja do časovne koncentracije potreb po polnjenju in kjer razpoložljive omrežne zmogljivosti ne omogočajo neomejenega povečanja priključnih moči. Iz tega razloga razvoj javno dostopne polnilne infrastrukture ne more temeljiti zgolj na povečevanju števila DC polnilnih mest velikih moči, temveč mora slediti načelom systemskega, pametnega in vodenega polnjenja.

V tem okviru je relevanten tudi koncept E8 družbe ELES, systemskega operaterja prenosnega in distribucijskega omrežja, ki predstavlja koncept celostnega načrtovanja infrastrukture za množično polnjenje električnih vozil. Koncept temelji na izhodišču, da je treba razvoj e-mobilnosti načrtovati ob hkratnem upoštevanju zmogljivosti elektroenergetskega sistema ter potrebe po omejevanju negativnih učinkov nenadzorovanega polnjenja na delovanje omrežja. V okviru navedenega koncepta se posebej poudarja pomen pametnih polnilnih mest, daljšega časa priključenosti oziroma polnjenja vozil, centralno vodenega upravljanja moči polnjenja ter prilagajanja časa in intenzivnosti polnjenja razmeram v elektroenergetskem sistemu, tudi z vidika učinkovitejše integracije obnovljivih virov energije.

2. Vprašanje z dne 15. 3. 2026:

Ali so v okviru javnega razpisa JRPM IZVEN-TEN-T-2026 neupravičene izključno lokacije na počivališčih cestnega omrežja TEN-T, ali pa so iz tega razpisa izključene tudi lokacije, ki sicer niso počivališča, vendar se nahajajo v območju do 3 km vožnje od najbližjega izvoza s cestnega omrežja TEN-T in bi zato lahko bile predmet prijave na razpis JR SPP TEN-T-2026?

Odgovor z dne 25. 3. 2026:

V skladu z zahtevami iz predmetnega javnega razpisa iz poglavja 6.2 Območje za izvajanje naložb izhaja, da v kolikor počivališče oziroma lokacija načrtovanega polnilnega parka, ki je predmet vloge, ni na seznamu počivališč, ki so del cestnega TEN-T omrežja (72 počivališč) pomeni, da je postavitve javno dostopne polnilne infrastrukture na tej lokaciji lahko predmet sofinanciranja po tem javnem razpisu ne glede na razdaljo od ceste, ki je del cestnega omrežja TEN-T. Seznam počivališč, ki so del cestnega omrežja TEN-T in predstavljajo neupravičeno območje, je mogoče preveriti na spletnem portalu Odprti podatki Slovenije (OPSI).

3. Vprašanje z dne 16. 3. 2026:

V sočasnem razpisu JR SPP TEN-T-2026 so stroški postavitve nove TP SN/NN oziroma nadgradnje obstoječe TP izrecno navedeni med upravičenimi stroški, hkrati pa je glede dokumentacije za TP predvidena milejša ureditev.

Zanima nas, ali se lahko tudi v okviru razpisa JRPM IZVEN-TEN-T-2026 med upravičene stroške štejejo stroški postavitve nove TP SN/NN oziroma nadgradnje obstoječe TP, kadar je taka infrastruktura nujno potrebna za priključitev polnilnega parka oziroma za zagotovitev zahtevane priključne moči?

Dodatno prosimo še za pojasnilo, ali mora biti v takem primeru ob oddaji vloge že pridobljeno pravnomočno gradbeno dovoljenje za TP, ali pa zadošča ustrezna projektna dokumentacija, gradbeno dovoljenje pa se lahko pridobi naknadno (tj. kot pri sočasnem razpisu JR SPP TEN-T-2026).

Odgovor z dne 25. 3. 2026:

V okviru predmetnega javnega razpisa se med upravičene stroške lahko uvrstijo tudi stroški vzpostavitve nove transformatorske postaje SN/NN oziroma nadgradnje obstoječe transformatorske postaje, kadar je takšna infrastruktura potrebna za priključitev polnilnega parka oziroma za zagotovitev zahtevane priključne moči.

Glede dokumentacije pojasnjujemo, da pravnomočnega gradbenega dovoljenja za transformatorsko postajo ni treba priložiti ob oddaji vloge, temveč ga mora vlagatelj oziroma upravičenec predložiti najpozneje ob prvem zahtevku za izplačilo.

Ne glede na navedeno mora vlagatelj v skladu z zahtevami iz 13. poglavja javnega razpisa Pogoji za ugotavljanje upravičenosti za kandidiranje ob oddaji vloge predložiti vsa druga zahtevana gradbena dovoljenja, kadar so ta za izvedbo projekta, vzpostavitev polnilnih mest ali zasnovo polnilnega parka potrebna. Če za posamezen poseg gradbeno dovoljenje ni potrebno, mora vlagatelj vlogi priložiti ustrezno izjavo zakonitega zastopnika vlagatelja in vodje projektiranja po GZ-1.

4. Vprašanje z dne 16. 3. 2026:

Prosimo za pojasnilo, kako pravilno razumeti zahtevo glede zagotovljene priključne moči za AC polnilna mesta. Konkretno: če je sestavni del projekta polnilni park, kjer se predvideva 2 AC polnilni mesti moči 11 kW, ali zadostuje skupna priključna moč 11 kW (tj. 50 % + 50 %), ali pa mora biti zagotovljenih 22 kW, torej 11 kW na vsako AC polnilno mesto?

Vprašanje izvira iz spodaj citiranih določb razpisne dokumentacije, ki so medsebojno skladne izključno v primeru, ko bi vsa AC polnilna mesta bila izhodne moči 22 kW. V kolikor pa so načrtovana AC polnilna mesta nižje moči, se poraja vprašanje, katero od obeh razpisnih določil obvelja?

»Za vsako AC polnilno mesto običajnih moči v polnilnem parku je zagotovljena priključna moč vsaj 11 kW, za vsako DC polnilno mesto velikih moči pa vsaj 70 % izhodne moči tega polnilnega mesta;«

»Iz priložene projektne dokumentacije na ravni PZI in/ali SZP mora izhajati, da je zagotovljena priključna moč polnilnega parka vsota vseh izhodnih moči AC in DC polnilnih mest, pri čemer mora biti zagotovljena priključna moč za AC polnilno mesto vsaj 50 % izhodne moči, za DC polnilno mesto pa 70 % izhodne moči.

Odgovor z dne 25. 3. 2026:

Zahteva predmetnega javnega razpisa je, da se za vzpostavitev polnilnega parka na distribucijskem sistemu zagotovi ustrezna priključna moč. V polnilnem parku mora biti za vsako AC polnilno mesto običajnih moči zagotovljena priključna moč vsaj 11 kW, za vsako DC polnilno mesto velikih moči pa vsaj 70 % izhodne moči tega polnilnega mesta. V primeru, da sta v polnilnem parku vzpostavljeni 2 AC polnilni mesti običajnih moči, vsako z izhodno močjo 11 kW, je zahtevana priključna moč polnilnega parka 22 kW.

Pri tem pripominjamo, da je v Preglednici št. 1: Pogoji za ugotavljanje upravičenosti kandidiranja na javnem razpisu, str. 26 javnega razpisa, pri navedbi zahtevane priključne moči za AC polnilno mesto prišlo do administrativne napake, ki jo bomo odpravili ob prvem popravku javnega razpisa.

5. Vprašanje z dne 16. 3. 2026:

Ali lahko na eno polnilno mesto 200 kW damo 2 priključka za polnjenje (za 2 avtomobila) ali samo en priključek? Zanima me za oba javna razpisa za Subvencije za polnilne parke ob omrežju TEN-T in izven omrežja TEN-T.

Odgovor z dne 25. 3. 2026:

Iz vprašanja ni nedvoumno razvidno na kaj se nanaša. Terminologija oziroma definicije izrazov na področju infrastrukture za polnjenje električnih vozil so navedeni v uvodu javnega razpisa. Če vprašanje interpretiramo na način, ali ima ena polnilna postaja lahko dve polnilni mesti, potem je odgovor pritrdilen. Javni razpis namreč ne predpisuje oziroma omejuje število polnilnih mest na eni polnilni postaji. Pri tem pa pripominjamo, da je predmet sofinanciranja predmetnega javnega razpisa polnilno mesto, zato mora biti v vlogi in v vseh prilogah terminologija polnilne infrastrukture navedena na ustrezen način, sicer presoja vloge ne bo mogoča.

6. Vprašanje z dne 17. 3. 2026:

Imam vprašanje vezano na polnilna mesta, smatrate DC polnilnice, ki imajo navadno 2 priključka (za polnjenje 2 avtomobilov hkrati) kot 2 polnilni mesti ali kot 1?

Hkrati se mi poraja vprašanje glede polnilnih parkov in sicer ali je mogoče na 2 lokacijah oddati prijavo za skupno 10 ali več polnilnic? Primer Fizična lokacija A = 3x DC polnilnica, Fizična lokacija B= 7x AC polnilnice?

Odgovor z dne 25. 3. 2026:

Iz vprašanja ni nedvoumno razvidno na kaj se nanaša. Terminologija oziroma definicije izrazov na področju infrastrukture za polnjenje električnih vozil so navedene v uvodu javnega razpisa. Izraz »polnilnica« ni del uradne terminologije. V skladu z definicijo je polnilno mesto (angl. Charging Point) fiksni ali mobilni vmesnik v omrežju ali zunaj njega za prenos električne energije na električno vozilo, ki je na polnilni postaji in lahko ne glede na število priključkov hkrati polni samo eno električno vozilo, in ki izključuje naprave z izhodno močjo, ki je manjša ali enaka 3,7 kW, katerih osnovni namen ni polnjenje električnih vozil. Če zapisano vprašanje interpretiramo na način, da se na polnilni postaji lahko polnita dve električni vozili hkrati, bi to lahko interpretirali kot polnilno postajo, kjer sta vzpostavljeni dve DC polnilni mesti velikih moči. Pri tem pa pripominjamo, da je predmet sofinanciranja predmetnega javnega razpisa polnilno mesto, zato mora biti v vlogi in v vseh prilogah terminologija polnilne infrastrukture navedene na ustrezen način, sicer presoja vloge ne bo mogoča.

V skladu z zahtevami javnega razpisa iz poglavja 6.1 Predmet javnega razpisa mora posamična vloga na javni razpis vključevati naložbo v vzpostavitev najmanj 10 javno dostopnih polnilnih mest, pri čemer lahko število DC polnilnih mest velikih moči predstavlja največ 30 % vseh polnilnih mest, ki so predmet vloge. Polnilna mesta, ki so predmet posamične vloge, se lahko postavijo znotraj enega ali več polnilnih parkov.

7. Vprašanje z dne 21. 3. 2026:

Imamo vprašanje glede naslednje dikcije v Tehničnih pogojih razpisa. Tam ja zapisana naslednja dikcija: »V primeru nadstreška ali nadstrešnice, naj se ta izvede na način, da je pokrit najmanj priključek oz. kabel za polnjenje od polnilne postaje do EV ter polnilna postaja, s čimer se uporabniku zagotovi zaščita pred vremenskimi vplivi pri polnjenju vozila (priključitev kabla, zagon polnjenja, plačilo, itd.)« Če prav razumemo, postavitev nadstreška ni NUJNA in OBVEZNA?

Odgovor z dne 25. 3. 2026:

Postavitev nadstreška ali nadstrešnice ni obvezna zahteva javnega razpisa. Določba iz Priloge št. 1 javnega razpisa, poglavje 3: Zahteve za zasnovo javno dostopnih polnilnih parkov za polnjenje EV se nanaša na način izvedbe v primeru, ko vlagatelj nadstrešek ali nadstrešnico predvidi v okviru zasnove polnilnega parka. V takem primeru mora biti izvedba skladna z zahtevami javnega razpisa, stroški takšne ureditve pa so lahko upravičen strošek projekta. Nadstrešek ali nadstrešnica se priporoča z vidika boljše uporabniške izkušnje ter zaščite uporabnikov in opreme pred vremenskimi vplivi.