

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 uravnoteženega 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, postavev nadstreška ni NUJNA in OBVEZNA?

Odgovor z dne 25. 3. 2026:

Postavev nadstreška ali nadstrešnice ni obvezna zahteva javnega razpisa. Določba iz Priloge št. 1 javnega razpisa, poglavje 3: Zahteve za zasnovano 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.

8. Vprašanje z dne 31. 3. 2026:

Spoštovani,

prosimo za pojasnilo naslednjih tehničnih zahtev, določenih v okviru javnega razpisa za sofinanciranje polnilne infrastrukture JRPM IZVEN-TEN-T-2026.

V skladu z razpisnimi pogoji je višina sofinanciranja odvisna od vrste polnilne postaje (AC ali DC) in moči posameznega polnilnega mesta. Predvidene so naslednje kategorije:

- Kategorija 1 — AC od 11 do 22 kW: do 10.000 EUR na posamezno polnilno mesto.
- Kategorija 2A — DC od 50 do 150 kW: do 25.000 EUR na posamezno polnilno mesto.
- Kategorija 2B — DC nad 150 kW do 350 kW: do 40.000 EUR na posamezno polnilno mesto.

V zvezi s tem prosimo za pojasnilo načina razvrščanja postaje, opremljene s sistemom DLB (dinamično uravnavanje moči).

Primer:

Načrtujemo namestitev postaje skupne moči 160 kW z dvema polnilnima mestoma. Sistem DLB omogoča:

- pri polnjenju enega vozila — do 160 kW na eno polnilno mesto,
- pri sočasnem polnjenju dveh vozil — do 80 kW na vsako polnilno mesto.

Na tej podlagi bi lahko sklepali, da lahko posamezno polnilno mesto izmenično zagotavlja moč 160 kW, zato bi ga bilo mogoče uvrstiti v kategorijo 2B.

Vendar se v tem primeru pojavi vprašanje glede uporabe zahteve o zagotavljanju najmanj 70 % priključne moči.

Če se izhaja iz tega, da se izračun opravi za vsako polnilno mesto posebej, dobimo:

- $160 \text{ kW} \times 2 \text{ polnilni mesti} = 320 \text{ kW}$,
- $320 \text{ kW} \times 70 \% = 224 \text{ kW}$ zahtevane priključne moči.

Dejanska največja poraba postaje pa znaša le 160 kW (+5 %), zato v praksi priključitev 224 kW ni potrebna. Takšna zahteva bi povzročila neupravičeno povečanje stroškov (projektiranje, soglasja za priključitev, rezervacija moči in omrežnina).

Če pa se zahteva 70 % nanaša na skupno moč postaje, dobimo:

- $160 \text{ kW} \times 70 \% = 112 \text{ kW}$.

V tem primeru pa se pojavi dvom, ali takšna priključna moč zadostuje, če lahko posamezno polnilno mesto v določenem trenutku dejansko doseže 160 kW.

Glede na navedeno prosimo za uradno pojasnilo:

1. Po katerem kriteriju se v okviru razpisa določa kategorija postaje s sistemom DLB:
 - o glede na maksimalno moč posameznega polnilnega mesta, ki jo lahko doseže izmenično,
 - o ali glede na dejansko skupno moč postaje?
2. Kako se v tem primeru uporablja zahteva glede 70 % priključne moči:
 - o za vsako polnilno mesto posebej,
 - o ali za postajo kot celoto?

3. Ali je dopustno, da se postaja s skupno močjo 160 kW in dvema polnilnima mestoma, kjer lahko vsako mesto izmenično doseže 160 kW (zaradi DLB), uvrsti v kategorijo 2B, pri čemer se zahteva glede priključne moči izračuna na podlagi skupne moči postaje, in ne kot seštevek po posameznih mestih?

Za vaše pojasnilo se vam vnaprej zahvaljujemo, saj ima navedeno vprašanje pomemben vpliv na projektiranje, izbiro konfiguracije opreme in ekonomsko upravičenost projekta.

Prosil bi vas tudi, da pojasnite, kako se bo to vprašanje reševalo v okviru razpisa TEN-T (JR SPP TEN-T-2026).

Odgovor z dne 7. 4. 2026:

Predmet javnega razpisa je dodelitev nepovratnih sredstev za sofinanciranje naložb v vzpostavitev javno dostopne polnilne infrastrukture za polnjenje električnih vozil na geografskem ozemlju RS izven cestnega omrežja TEN-T, ki spada vsaj v eno izmed spodaj navedenih kategorij (P = izhodna moč polnilnega mesta):

- o Kategorija 1: za polnilna mesta običajne moči z izmeničnim tokom (AC) z izhodno močjo enako ali večjo od 11 kW in enako ali manjšo od 22 kW ($11 \text{ kW} \leq P \leq 22 \text{ kW}$);
- o Kategorija 2A: za polnilna mesta visokih moči z enosmernim tokom (DC) z izhodno močjo enako ali večjo od 50 kW in enako ali manjšo od 150 kW ($50 \text{ kW} \leq P \leq 150 \text{ kW}$);
- o Kategorija 2B: za polnilna mesta visokih moči z enosmernim tokom (DC) z izhodno močjo večjo od 150 kW in enako ali manjšo od 350 kW ($150 \text{ kW} < P \leq 350 \text{ kW}$).

Predmet javnega razpisa in višina sofinanciranja je tako odvisna izključno od polnilnega mesta in ne drugih elementov polnilne infrastrukture (polnilna postaja, polnilni park). Na polnilno mesto se vežejo tudi zahteve glede izhodne moči in zadostne priključne moči.

Definicije izrazov so zapisane v uvodu javnega razpisa. Izhodna moč polnilnega mesta je definirana kot največja teoretična moč, izražena v kW, opredeljena v tehničnih specifikacijah proizvajalca, ki jo lahko polnilno mesto dobavlja vozilu, priključenemu na to polnilno mesto. Dodatni elementi in okoliščine, kot so sistem dinamičnega upravljanja (DLM) ali drugi načini omejevanja moči polnjenja ipd, na izhodno moč polnilnega mesta ne vplivajo.

Če je izhodna moč polnilnega mesta 160 kW, kar je razvidno iz tehničnih specifikacij proizvajalca, se v vlogi prikaže v kategoriji 2B.

Priključna moč, ki mora biti zagotovljena za vsako polnilno mesto, je odvisna od izhodne moči polnilnega mesta in mora znašati vsaj 70% izhodne moči polnilnega mesta. Za polnilno mesto izhodne moči 160 kW je zadostna priključna moč vsaj 70% izhodne moči, torej 112 kW. Če sta na polnilni postaji vzpostavljeni 2 polnilni mesti, vsaka z izhodno močjo 160 kW, mora biti za delovanje polnilnih mest zagotovljena priključna moč v višini $2 \times 112 \text{ kW}$, skupaj 224 kW. Pri tem pripominjamo, da priključna moč polnilne postaje ne sme vplivati na zagotavljanje zadostne priključne moči za polnilna mesta na tej polnilni postaji.

9. Vprašanje z dne 2. 4. 2026

Spoštovani,

v zvezi z JRPM IZVEN-TEN-T-2026 prosimo za odgovore na naslednja vprašanja:

a)

V preteklih dveh razpisih, ki jih je objavil MOPE (JR NOO REPWR PPEV 2025), je bil upravičen namen izgradnja in namestitev nove oziroma nadgradnja obstoječe javno dostopne polnilne infrastrukture za polnjenje vozil v cestnem prometu z električno energijo na geografskem ozemlju RS in znotraj upravičenega območja. MOPE je izvedbo ukrepa prenesel na Borzen, ki pa je v dokumentaciji spremenil trenutni namen, kjer nadgradnje eksplicitno ni navedene, uporablja se le beseda vzpostavitev. Če beremo strogo bi lahko razumeli, da nedelujoča obstoječa ali tehnično neustrezna polnilna mesta ni možno menjati. Obstaja več primernih lokacij kjer bi takšen ukrep bil potreben, saj se v praksi pogosto dogaja, da je že obstoječa polnilna infrastruktura dotrajana in potrebna zamenjave oziroma potrebna tehnološke nadgradnje.

Ali lahko potrdite, ali z besedo vzpostavitev razumete kot poprej, postavitve javno dostopne polnilne infrastrukture, kamor sodi izvedba namestitve nove oziroma nadgradnja obstoječe javno dostopne polnilne infrastrukture?

b)

Na trgu je veliko število DC polnilnih postaj, ki so funkcionalno predvidene za turizem in komercialno rabo, npr. pred gostišči, fitnesi, trgovskimi centri in imajo moč na 1 priklop 30-40 kW (namenjene polnjenju vozil 1-2h). Kako lahko klasificiramo te polnilnice glede na objavljene kategorije te polnilnice? Gre za standardne produkte iz trga, ki so po našem mnenju neupravičeno izvzete iz razpisa. Ali jih lahko smatramo kot kategorija 2A, saj glede na Prilogo 1 - Tehnične zahteve in smernice taka polnilnica ustreza Kategoriji 2 - polnilno mesto velike moči?

Odgovor z dne 7. 4. 2026:

V okviru Javnega razpisa za vzpostavitev javno dostopne polnilne infrastrukture izven cestnega omrežja TEN-T (oznaka: JRPM IZVEN-TEN-T-2026) lahko odgovorimo samo na vprašanja v povezavi z dotičnim javnim razpisom.

a)

Vzpostavitev polnilne infrastrukture pomeni nakup in namestitev polnilne infrastrukture, priključitev polnilnih mest na električno omrežje in ureditev polnilnega parka. Do sofinanciranja so upravičeni stroški, ki so skladni z namenom, predmetom in pogoji tega razpisa. Upravičeni stroški so:

- o stroški storitev zunanjih izvajalcev;
- o stroški gradnje;
- o stroški vzpostavitve polnilne infrastrukture, ki zajemajo stroške polnilne infrastrukture in z njo povezane tehnične opreme, stroške priključitve na distribucijski sistem električne energije in ureditev (zasnove) polnilnega parka.

Polnilna infrastruktura se lahko vzpostavi v okviru že obstoječih polnilnih parkov (nadgradnja polnilnih parkov) ali v novih polnilnih parkih.

Odstranitev zastarelega polnilnega mesta v polnilnem parku in vzpostavitev nadomestnega oz. novega polnilnega mesta v tem polnilnem parku je upravičen strošek javnega razpisa. Nadgradnja že obstoječega polnilnega mesta samo z dodatnimi komponentami ni upravičen strošek javnega razpisa.

b)

Predmet javnega razpisa je dodelitev nepovratnih sredstev za sofinanciranje naložb v vzpostavitev javno dostopne polnilne infrastrukture za polnjenje električnih vozil na geografskem ozemlju RS izven cestnega omrežja TEN-T, ki spada vsaj v eno izmed spodaj navedenih kategorij (P = izhodna moč polnilnega mesta):

- o Kategorija 1: za polnilna mesta običajne moči z izmeničnim tokom (AC) z izhodno močjo enako ali večjo od 11 kW in enako ali manjšo od 22 kW ($11 \text{ kW} \leq P \leq 22 \text{ kW}$);
- o Kategorija 2A: za polnilna mesta visokih moči z enosmernim tokom (DC) z izhodno močjo enako ali večjo od 50 kW in enako ali manjšo od 150 kW ($50 \text{ kW} \leq P \leq 150 \text{ kW}$);
- o Kategorija 2B: za polnilna mesta visokih moči z enosmernim tokom (DC) z izhodno močjo večjo od 150 kW in enako ali manjšo od 350 kW ($150 \text{ kW} < P \leq 350 \text{ kW}$).

DC polnilna mesta velikih moči, ki imajo izhodno moč manj kot 50 kW, niso predmet javnega razpisa.

10. Vprašanje z dne 9. 4. 2026

Pozdravljeni,

Imamo vprašanje glede interpretacije izhodne moči DC polnilnih mest v okviru javnega razpisa JRPM IZVEN-TEN-T-2026.

Obravnavamo DC polnilno postajo z dvema priključkoma, s skupno instalirano močjo 180 kW, ki omogoča razporejanje moči (power sharing) med priključkoma.

V primeru, da je priključeno eno vozilo, lahko postaja zagotovi polno moč (npr. 180 kW) na en priključek. V primeru sočasnega priklopa dveh vozil se moč porazdeli med oba, pri čemer skupna moč polnjenja ne preseže 180 kW.

Prosimo za pojasnilo:

1. Kako se v tem primeru določi izhodna moč posameznega polnilnega mesta?
2. Ali se lahko vsak priključek obravnava kot samostojno polnilno mesto z maksimalno močjo 180 kW (v primeru, ko je priključeno eno vozilo)?
3. Ali pa se moč polnilnega mesta določa glede na sočasno uporabo obeh priključkov?
4. V katero kategorijo (2A ali 2B) bi se v tem primeru uvrstilo posamezno polnilno mesto?
5. Kako se v tem primeru upošteva zahteva glede minimalne priključne moči ($\geq 70\%$ izhodne moči polnilnega mesta)?

Namen vprašanja je pravilno določiti kategorijo opreme ter skladnost s tehničnimi zahtevami razpisa pri uporabi DC polnilne postaje z dinamičnim upravljanjem moči.

Odgovor z dne 23. 4. 2026:

Predmet javnega razpisa je dodelitev nepovratnih sredstev za sofinanciranje naložb v vzpostavitev javno dostopne polnilne infrastrukture za polnjenje električnih vozil na geografskem ozemlju RS izven cestnega omrežja TEN-T, ki spada vsaj v eno izmed spodaj navedenih kategorij (P = izhodna moč polnilnega mesta):

- o Kategorija 1: za polnilna mesta običajne moči z izmeničnim tokom (AC) z izhodno močjo enako ali večjo od 11 kW in enako ali manjšo od 22 kW ($11 \text{ kW} \leq P \leq 22 \text{ kW}$);
- o Kategorija 2A: za polnilna mesta visokih moči z enosmernim tokom (DC) z izhodno močjo enako ali večjo od 50 kW in enako ali manjšo od 150 kW ($50 \text{ kW} \leq P \leq 150 \text{ kW}$);
- o Kategorija 2B: za polnilna mesta visokih moči z enosmernim tokom (DC) z izhodno močjo večjo od 150 kW in enako ali manjšo od 350 kW ($150 \text{ kW} < P \leq 350 \text{ kW}$).

Predmet javnega razpisa in višina sofinanciranja je tako odvisna izključno od polnilnega mesta in ne drugih elementov polnilne infrastrukture (polnilna postaja, polnilni park). Na polnilno mesto se vežejo tudi zahteve glede izhodne moči in zadostne priključne moči.

Definicije izrazov so zapisane v uvodu javnega razpisa. Izhodna moč polnilnega mesta je definirana kot največja teoretična moč, izražena v kW, opredeljena v tehničnih specifikacijah proizvajalca, ki jo lahko polnilno mesto dobavlja vozilu, priključenemu na to polnilno mesto. Dodatni elementi in okoliščine, kot so sistem dinamičnega upravljanja (DLM) ali drugi načini omejevanja moči polnjenja ipd, na izhodno moč polnilnega mesta ne vplivajo.

Če je izhodna moč polnilnega mesta 180 kW, kar je razvidno iz tehničnih specifikacij proizvajalca, se v vlogi prikaže v kategoriji 2B.

Priključna moč, ki mora biti zagotovljena za vsako polnilno mesto, je odvisna od izhodne moči polnilnega mesta in mora znašati vsaj 70% izhodne moči polnilnega mesta. Za polnilno mesto izhodne moči 180 kW je zadostna priključna moč vsaj 70% izhodne moči, torej 126 kW. Če sta na polnilni postaji vzpostavljeni 2 polnilni mesti, vsaka z izhodno močjo 180 kW, mora biti za delovanje polnilnih mest zagotovljena priključna moč vsaj v višini $2 \times 126 \text{ kW}$, skupaj 252 kW. Pri tem pripominjamo, da priključna moč polnilne postaje ne sme vplivati na zagotavljanje zadostne priključne moči za polnilna mesta na tej polnilni postaji.

11. Vprašanje z dne 9. 4. 2026

Pozdravljeni,

v zvezi z Javnim razpisom za vzpostavitev javno dostopne polnilne infrastrukture izven cestnega omrežja TEN-T (JRPM IZVEN-TEN-T-2026) prosimo za pojasnilo glede upravičenosti tujega podjetja.

Za prijavo se zanima tuje podjetje, ki trenutno nima sedeža, podružnice ali poslovne enote v Republiki Sloveniji.

Prosimo za pojasnilo naslednjih vprašanj:

1. Ali je na predmetni javni razpis lahko vlagatelj tuje podjetje brez sedeža, podružnice ali poslovne enote v Sloveniji?

2. Če takšno podjetje ni upravičeno do prijave, nas zanima, ali bi se lahko prijavilo v primeru, da bi pred oddajo vloge v Sloveniji registriralo podružnico oziroma poslovno enoto.
3. V primeru, da je prijava tujega podjetja dopustna, prosimo za pojasnilo, katera dokazila mora tak prijavitelj predložiti namesto dokazil oziroma preveritev, ki se sicer izvajajo preko FURS, AJ PES oziroma drugih slovenskih evidenc.
4. Prosimo tudi za pojasnilo, ali se v takem primeru kot ustrezna štejejo enakovredna dokazila iz matične države podjetja, in če da, katera konkretno.
5. Dodatno prosimo za pojasnilo, ali mora v primeru registracije podružnice oziroma poslovne enote v Sloveniji pogoj glede trajanja poslovanja izpolnjevati:
 - tuje matično podjetje, ali
 - slovenska podružnica / poslovna enota.

Odgovor z dne 23. 4. 2026:

Sredstva po predmetnem Javnem razpisu se podeljujejo v okviru pravil o državnih pomočeh (Uredba 651/2014/EU), kot to tudi izhaja iz same vsebine Javnega razpisa in pravnih podlag. Tako dodelitev pomoči ni pogojena s tem, da ima vlagatelj v Sloveniji svoj sedež ali večino svojih poslovnih enot. Pomeni, da so na razpisu upravičena tudi podjetja s sedežem v katerikoli drugi državi članici Evropske unije, ki imajo najkasneje do dneva izplačila pomoči oz. vložitev zahtevka za izplačilo registriran poslovni naslov podružnice v Republiki Sloveniji, kar se bo dokazovalo z vpisom v sodni register skladno z Zakonom o sodnem registru (Uradni list RS, št. 54/07 – uradno prečiščeno besedilo, 65/08, 49/09, 82/13 – ZGD-1H, 17/15, 54/17, 16/19 – ZNP-1, 75/23 in 102/23 – ZViS-M; v nadaljevanju: ZSReg). Pogoj, da vlagatelj posluje vsaj tri (3) leta in da se za to obdobje predložijo ustrezni poslovni izkazi, se v primeru tujih pravnih oseb presoja na ravni matične družbe, in ne na ravni podružnice, saj podružnica ni samostojen pravni subjekt.

Skladno z javnim razpisom se izvajanje projekta lahko začne že naslednji dan po oddaji vloge.

Tuji vlagatelj mora k vlogi predložiti poslovne izkaze matične družbe za zadnja tri poslovna leta oziroma druge ustrezne listine, iz katerih je razvidno izpolnjevanje razpisnih pogojev, ne glede na način dostopnosti teh podatkov v javnih evidencah Republike Slovenije. Vloga in ostali dokumenti, vezani na predmetni javni razpis, morajo biti v slovenskem jeziku, ki se po vsebini in namenu štejejo za enakovredna dokazilom, ki jih za slovenske vlagatelje zagotavljajo domače evidence in registri, skladno s 13. poglavjem Javnega razpisa. Z namenom preverjanja verodostojnosti listin morajo biti dokumenti v tujem jeziku prevedeni s strani sodno zapriseženega tolmača.

12. Vprašanje z dne 14 .4. 2026:

V sklopu priprave vloge na JR za sofinanciranje vzpostavitve javno dostopne polnilne infrastrukture izven cestnega omrežja TEN-T 2026 prosimo za pojasnili:

1. Ali je v sklopu sofinanciranja lahko upravičen tudi strošek postavitve transformatorske postaje, v kolikor je ta zaradi visoke priključne moči (DC polnilnice) tehnološko nujna in bo namenjena izključno napajanju polnilnih postaj?
2. Ali so lahko upravičen strošek tudi hranilniki energije, ki so integrirani v sistem za namen razbremenitve omrežja in omogočajo shranjevanje energije v času nizkih obremenitev za kasnejšo uporabo na polnilnih mestih?

Odgovor z dne 23. 4. 2026:

1. Da, 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.

Dodatno 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.

2. Ne, v okviru predmetnega javnega razpisa strošek hranilnika energije ni upravičen strošek.

13. Vprašanje z dne 14. 4. 2026:

Lahko obširneje pojasnite tehnične zahteve v povezavi s podporo standardu EN ISO 15118 za komunikacijo na visoki ravni (HLC) med polnilnim mestom in električnim vozilom, v kateri se sklicujete tudi na Delegirano uredbo k EU uredbi AFIR glede standardov za brezžično polnjenje, električnih cestnih sistemih in »vehicle-to-grid« komunikacije polnilne infrastrukture?

Odgovor z dne 23. 4. 2026:

Zahteve predmetnega javnega razpisa so skladne z zahtevami Delegirane uredbe Komisije (EU) 2025/656 z dne 2. aprila 2025 o spremembi Uredbe (EU) 2023/1804 Evropskega parlamenta in Sveta glede standardov za brezžično polnjenje, električni cestni sistem, komunikacijo vozilo-omrežje in oskrbo z vodikom vozil za cestni prevoz, in sicer velja:

1. Javno dostopna polnilna mesta z izmeničnim in enosmernim tokom za lahka in težka električna vozila, nameščena ali obnovljena od 8. januarja 2026, so zaradi interoperabilnost skladna vsaj z naslednjimi standardi:

— EN ISO 15118–1:2019 ,Cestna vozila – Komunikacijski vmesnik med vozilom in omrežjem – 1. del:

Splošne informacije in definicija primera uporabe;

- EN ISO 15118–2:2016 ,Cestna vozila – Komunikacijski vmesnik med vozilom in omrežjem – 2. del: Zahteve za protokol omrežja in uporabe;
- EN ISO 15118–3:2016 ,Cestna vozila – Komunikacijski vmesnik med vozilom in omrežjem – 3. del: Zahteve za fizikalne in podatkovne povezovalne plast;
- EN ISO 15118–4:2019 ,Cestna vozila – Komunikacijski vmesnik med vozilom in omrežjem – 4. del: Preskus skladnosti omrežja in aplikacijskega protokola;
- EN ISO 15118–5:2019 ,Cestna vozila – Komunikacijski vmesnik med vozilom in omrežjem – 5. del: Preskus skladnosti fizične in podatkovne povezovalne plasti.

2. Javno dostopna polnilna mesta z izmeničnim in enosmernim tokom za lahka in težka električna vozila, nameščena ali obnovljena od 1. januarja 2027, so zaradi interoperabilnosti skladna vsaj s standardom EN ISO 15118–20:2022, Komunikacijski vmesnik med vozilom in omrežjem – 20. del: Zahteve za omrežno in aplikacijsko plast druge generacije. Kadar taka polnilna mesta ponujajo storitve avtomatskega ugotavljanja istovetnosti in odobritev, kot je storitev ,prikluči in polni', so za namene interoperabilnosti in varnosti skladna s standardom EN ISO 15118–2:2016 in standardom EN ISO 15118–20:2022.

14. Vprašanje z dne 20. 4. 2026

Spoštovani,

v 7. točki Javnega razpisa za dodelitev subvencij je določeno, da so vlagatelji po tem javnem razpisu pravne osebe javnega in zasebnega prava, ki izvajajo gospodarsko dejavnost, ter samostojni podjetniki, in ki poslujejo vsaj tri (3) leta pred oddajo vloge.

Prosimo za potrditev razumevanja, da navedena določba pomeni, da je vlagatelj lahko tudi pravna oseba s sedežem v drugi državi članici Evropske unije, ki izpolnjuje vse vsebinske pogoje iz razpisa (zlasti izvajanje gospodarske dejavnosti ter pogoj najmanj triletnega poslovanja), ne glede na to, da ima sedež izven Republike Slovenije.

Prav tako prosimo za potrditev, da lahko takšen vlagatelj izpolnjevanje razpisnih pogojev dokazuje z dokazili iz svoje matične države, ki se po vsebini in namenu štejejo za enakovredna dokazilom, ki jih za slovenske vlagatelje zagotavljajo domače evidence in registri.

Pri tem prosimo za potrditev, da se kot ustrezna in enakovredna dokazila lahko upoštevajo zlasti:

- izpiski iz uradnih poslovnih oziroma sodnih registrov matične države vlagatelja (kot enakovredno izpiskom iz AJPES),
- računovodska in finančna dokumentacija ter druga uradna potrdila, izdana s strani pristojnih organov ali revizorjev v matični državi, ter

- druga primerljiva dokazila, s katerimi vlagatelj izkazuje podatke, ki se pri slovenskih vlagateljih praviloma preverjajo na podlagi pooblastila za vpogled v evidence Finančne uprave Republike Slovenije oziroma drugih javnih evidenc.

Odgovor z dne 23. 4. 2026:

Odgovor na vprašanje si lahko preberete pri 11 vprašanju, ki je vsebinsko enako.

15. Vprašanje z dne 22.4.2026:

Spoštovani,

V planu imamo izgradnjo OVE in polnilne infrastrukture za katere pa sedaj poteka projektiranje, predvidoma v maju bomo predali zadeve v soglasja na SZP, po govoricah sodeč lahko pridobivanje soglasja traja tudi do pol leta.

Kaj v tem primeru da ga ne dobimo do datuma oddaje vloge? Lahko oddamo vlogo oz potrdilo od oddani vlogi in na podlagi tega sodelujemo na razpisu?

Odgovor z dne 23. 4. 2026:

V javnem razpisu je v poglavju 13 Pogoji za ugotavljanje upravičenosti za kandidiranje na javnem razpisu določeno, da mora vlagatelj razpolagati s soglasjem za priključitev polnilne infrastrukture na distribucijsko omrežje (SZP), iz katerega so razvidni lastništvo novega ali obstoječega merilnega mesta, moč odjema ter podatki o morebitnih že priključenih proizvodnih in shranjevalnih enotah oziroma porabnikih električne energije. V poglavju 16 Vsebina popolne vloge je hkrati določeno, da je SZP del popolne vloge, pri čemer je opredeljen tudi način njegove predložitve ob oddaji vloge. Iz navedenega izhaja, da mora vlagatelj veljavno SZP predložiti že ob oddaji vloge. Če vloga tega dokumenta ne vsebuje, se šteje za formalno nepopolno oziroma neustrezno. Potrdilo o oddaji vloge za pridobitev SZP ne zadostuje, saj ne izkazuje izpolnjevanja razpisnega pogoja.

16. Vprašanje z dne 10. 4. 2026

Spoštovani,

vezano na aktualni razpis za Subvencije za polnilno infrastrukturo izven omrežja TEN-T, nas zanima, če lahko kot prijavitelj nastopi tudi občina. V razpisni dokumentaciji to namreč ni točno dorečeno, saj v Pogojih za ugotavljanje upravičenosti kandidiranja na javnem razpisu navajate kot možnega prijavitelja tudi občino, medtem ko med ključnimi upravičenci občine kot take niso navedene. V kolikor občina ne more biti samostojni prijavitelj, nas zanima, če lahko v projektu sodeluje kot partner javnega podjetja, ki bi v tem primeru prevzelo vlogo prijavitelja.

Odgovor z dne 23. 4. 2026

Izvajanje gospodarske dejavnosti je pogoj, da se lahko občina prijavi na predmetni javni razpis. Navedeno velja tudi v primeru, da se bo na predmetni javno dostopni polnilni infrastrukturi kasneje izvajala gospodarska dejavnost, tj. če bo končnim uporabnikom zaračunana storitev polnjenja ali kakršnakoli uporabnina v primeru oddaje polnilne infrastrukture v najem tretjim osebam (upravljavcem

polnilnih mest, ponudnikom storitev polnjenja). V tem primeru obstajajo elementi državne pomoči in je tudi občina lahko vlagatelj po tem razpisu. V kolikor občina odda vlogo na javni razpis mora v investicijski dokumentaciji takšno namero tudi predstaviti.