



Langusova ulica 4, 1000 Ljubljana

T: 01 478 82 00

E: gp.mope@gov.si

W: www.mope.gov.si

JAVNI RAZPIS za sofinanciranje postavitve javno dostopne polnilne infrastrukture za električna vozila

(oznaka: JR NOO REPWR PPEV 2025)

VPRAŠANJA IN ODGOVORI

OBJAVA: 23. 4. 2025 – 3. krog

Odgovori so podani izključno na zastavljena vprašanja, pri čemer vseh dejstev ne poznamo. Zastavljanje vprašanj je namenjeno postavljanju splošnih vprašanj v zvezi s tolmačenjem razpisne dokumentacije, ne pa preverjanju hipotetičnih dejstev za konkretno (bodočo) vlogo. Strokovna komisija za vodenje postopka na predmetnem javnem razpisu bo prejete vloge obravnavala izključno na podlagi predloženih listin v oddani vlogi in javno dostopnih informacij, ki jih bo preverjala v vseh fazah izvajanja javnega razpisa.

1. VPRAŠANJE, PREJETO: 2. 4. 2025; 13:11

Spoštovani,

Vlagatelj in investitor bo pravna oseba zasebnega prava, v vlogi bo predložena investicijska dokumentacija skladno z UEM. Ocenjena vrednost projekta v stalnih cenah znaša 2.300.000 €, DDV ne predstavlja stroška projekta (obrnjena davčna obveznost po določilih 76.a člena ZDDV-1). Ko govorimo o načrtovanih stroških projekta, je vrednost DDV enaka 0, vrednost projekta brez ali z DDV pa je posledično enaka in v obeh primerih znaša 2.300.000 €.

1. Glede na mejno vrednost iz 4. člena UEM, po katerem je treba PIZ izdelati za projekte nad vrednostjo 2.500.000 evrov v stalnih cenah z vključenim DDV, nas zanima, ali v takem primeru od vlagatelja razen DIIP in IP pričakujete tudi predložitev PIZ? Če se upošteva že zgolj »informativno prikazan« DDV, potem bi vrednost projekta v stalnih cenah z DDV znašala 2.806.000 evrov. Če pa se upošteva DDV kot dejansko načrtovan strošek, potem vrednost projekta v stalnih cenah z DDV znes 2.300.000 evrov.

2. Ali pričakujete izpolnitev razpisnih obrazcev v stalnih ali v tekočih cenah? Pričakovanja ministrstev so namreč zelo različna, ko gre za državne pomoči podjetjem.

3. UEM v 11. členu predpisuje preračun cen iz stalnih v tekoče, »če je predvidena dinamika investiranja daljša od enega leta.« Kaj boste upoštevali kot predvideno dinamiko investiranja (tudi glede tega so prakse ministrstev različne):

- Boste kot začetek investiranja upoštevali - datum potrditve zadnjega potrebnega investicijskega dokumenta / datum prvega zavezujočega naročila / datum nastanka prvega upravičenega stroška?

- Boste kot konec investiranja upoštevali - datum nastanka zadnjega upravičenega stroška / datum zadnjega plačila upravičenih stroškov / kaj drugega?

Odgovor:

Ad 1) V skladu z določili javnega razpisa se k vlogi priloži vsa potrjena investicijska dokumentacija, ki je predpisana in izdelana v skladu z UEM, saj gre za dokazilo, zahtevano v okviru izpolnjevanja pogoja za ugotavljanje upravičenosti.

Ad 2) Obrazce vloge je potrebno izpolniti v tekočih cenah.

Ad 3) V skladu s pravili o državnih pomočeh se kot začetek izvajanja investicijskega projekta 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. Za zaključek naložbe se šteje datum, ko je projekt fizično in finančno zaključen, to pomeni, ko so vse aktivnosti projekta v celoti izvedene in zaključene, polnilna infrastruktura pa izpolnjuje vse zahteve iz poglavja »7.2 Zahteve javnega razpisa«.

2. VPRAŠANJE, PREJETO: 6. 4. 2025; 17:18

Spoštovani,

v zvezi z razpisom JR NOO REPWR PPEV 2025 imamo še nekaj vprašanj:

1. Pridobljeno imamo veljavno soglasje za priključitev polnilnega parka. Glede na vsebino soglasja bomo pred vključitvijo polnilnega parka v distribucijsko omrežje morali zgraditi novo transformatorsko postajo (TP). TP ni del aktivnosti v okviru prijavljenega projekta na predmetnem razpisu in prav tako ne more predstavljati upravičenega stroška glede na razpisno dokumentacijo. Gradbeno dovoljenje za TP bomo pridobili avgusta letos (prej ni izvedljivo), zgrajena bo do konca oktobra. Glede na podrobno proučitev razpisne dokumentacije naš pristop oz. časovni načrt v zvezi s TP ne vpliva na popolnost vloge na javnem razpisu, saj TP ni sestavni del projekta. Kar se tiče aktivnosti, ki so glede na razpisno dokumentacijo lahko in bodo sestavni del projekta, pa bomo do roka za oddajo vlog razpolagali z veljavnim soglasjem za priključitev in z vsemi potrebnimi dovoljenji in mnenji oziroma soglasji nosilcev urejanja prostora. Glede na določila razpisne dokumentacije smo prepričani, da je takšna vloga za sofinanciranje popolna. A glede na pomembnost zadeve (in stroškov načrtovanja) se pred nadaljnjimi aktivnostmi želimo prepričati – lahko potrdite?

2. Npr. prijavitelj uspešno prijavi 30 polnilnih mest, nato jih v fazi izvedbe realizira 20. Pri čemer ohrani zahtevano razmerje med AC in DC polnilnimi mesti, oz. tudi z zmanjšanim obsegom izvedbe še vedno izpolnjuje vse razpisne pogoje. Zanima nas, ali je to načeloma možno/dopustno, torej ali bodo v takih primerih pač izplačana sorazmerno nižja sredstva sofinanciranja?

3. Ali lahko upravičenec v fazi izvedbe spremeni lokacijo dela načrtovanih polnilnih mest? Recimo v vlogi je prijavitelj predvidel 5 polnilnih mest na lokaciji A, 3 polnilna mesta na lokaciji B in 2 polnilni mesti na lokaciji C. Med izvajanjem projekta pa je polnilni mesti, ki sta sprva bili načrtovani na lokaciji C, iz poslovnih razlogov realiziral na lokaciji D. Je takšna sprememba tekom izvajanja projekta dopustna ali ne?

4. V TEHNIČNIH ZAHTEVAH je med drugim opredeljeno: »Zagotavljanje tehnične podpore uporabnikom na način 24/7 – podatki o upravljalcu polnilnega mesta so objavljeni na ali neposredno ob polnilni postaji.«

- zagotavljanje tehnične podpore 24/7 je najbrž zahtevano v času, ko bodo polnilna mesta, ki so predmet projekta, javno dostopna (strnjeno najmanj 16 ur dnevno vsem uporabnikom pod enakimi pogoji)? Recimo če so polnilna mesta javno dostopna vsak dan med 08:00 in 24:00, potem med 0:00 in 08:00 tehnične podpore ni potrebno zagotavljati, je tako?

- Če prav razumemo, mora v času tehnične podpore biti na razpolago klicni center, katerega uporabnik kontaktira preko telefonske številke, ki je objavljena na ali neposredno ob polnilni postaji? Ali pa je s to zahtevo mišljeno kaj drugega?

5. V TEHNIČNIH ZAHTEVAH je med drugim opredeljeno: »Odzivni čas za odpravo okvar pri delovanju polnilnega mesta - v skladu z zakonom ZIAG in podzakonskimi akti k ZIAG.« Prosimo pomoč - kje točno je opredeljen zahtevan odzivni čas, oz. kako glasi?

6. Pridružujemo se mnenju avtorja vprašanja »VPRAŠANJE, PREJETO: 25. 3. 2025; 12:11« – zahteva za kabel dolžine vsaj 7 m pri polnilnih mestih običajne moči je pretirana in razen že opisanih nevarnosti povzroča tudi nesorazmeren in z vidika investitorja nerazumen dvig stroškov ureditve polnilnega mesta. Ta zahteva kar nekaj potencialnih investitorjev odvrča od priprave projekta, zato prosimo, da razpisovalec še enkrat preuči predmetno zahtevo in jo omili.

Podoben ali še bolj negativen učinek ima zahteva, po kateri lahko vloga vključuje največ 30% polnilnih mest velike moči. Tudi v zvezi s to zahtevo apeliramo na spremembo oz. omilitev pogoja, po katerem bi v okviru posamezne vloge dopustili vsaj 50% polnilnih mest velike moči. S tem boste izdatno izboljšali možnosti za uspešnost javnega razpisa.

7. Glede na zahtevnost priprave vloge, predvsem vezano na pridobivanje soglasij in dovoljenj, vljudno prosimo za podaljšanje drugega roka (3. 7. 2025) za oddajo vlog. Podaljšanje predlagamo do 31. 8. 2025, oz. za vsaj toliko, kolikor ocenjujete kot sprejemljivo.

Odgovor:

Ad 1) Ker vseh dejstev ne poznamo, lahko le hipotetično potrdimo, da, v kolikor transformatorska postaja ni sestavni del projekta, ki se prijavlja, ter ob predpostavki, da je k vlogi priložena vsa z javnim razpisom zahtevana dokumentacija, bi bila takšna vloga formalno popolna. Ob tem pa poudarjamo, da je ena izmed vlagateljevih obveznosti tudi to, da ob vlogi za izplačilo sredstev predloži vso z javnim razpisom določeno dokumentacijo, iz katere bo razvidno izpolnjevanje tehničnih zahtev iz Priloge št. 3 k razpisni dokumentaciji.

Ad 2) V skladu s 6. členom Pogodbe o sofinanciranju projekta (Priloga št. 1 k javnemu razpisu) mora končni prejemnik kazalnik (tj. število operativnih javno dostopnih polnilnih mest za električna vozila ter število vzpostavljenih javno dostopnih polnilnih parkov) doseči ob zaključku projekta, v nasprotnem primeru mora prejeta sredstva vrniti v roku 30 (tridesetih) dni od pisnega poziva ministrstva, povečana za zakonske zamudne obresti od dneva nakazila na TRR končnega prejemnika do dneva nakazila v dobro proračuna RS. Ciljni vrednosti kazalnikov bosta v Pogodbi o sofinanciranju projekta opredeljeni na podlagi podatkov, kot bodo izhajali iz vloge na javni

razpis. Hkrati pa sta število polnilnih mest in zaproseni znesek sofinanciranja sestavni del meril za ocenjevanje vlog, po katerih bo vloga ocenjena in točkovana, zato tovrstne spremembe tekom izvajanja projekta niso dopustne.

Ad 3) Iz enakega razloga kot v prejšnjem odgovoru tovrstna sprememba tekom izvajanja projekta ni dopustna. Za posamezno lokacijo mora vlagatelj izkazovati tudi pravico graditi oziroma lastništvo (pogoj za ugotavljanje upravičenosti), lokacija postavljenih polnilnih mest pa predstavlja tudi sestavni del meril za ocenjevanje vlog.

Ad 4) V primerih, ko polnilno mesto ni javno dostopno na način 24/7, se časovni režim za zagotavljanje tehnične podpore uporabnikom lahko prilagodi tako, da je ta zagotovljena vsaj v času, ko so polnilna mesta javno dostopna. V tem času mora biti uporabnikom preko telefonske komunikacije na voljo ustrezna strokovna oseba, ki uporabniku nudi tehnično podporo pri uporabi polnilnega mesta, lahko na daljavo, če je to tehnično izvedljivo, odpravi manjše težave pri delovanju oziroma o napaki obvesti ustrezno službo. Sicer pa zaradi zagotavljanja boljše uporabniške izkušnje priporočamo, da se tehnična podpora uporabnikom zagotovi na način 24/7.

Ad 5) Za namen tega javnega razpisa je potrebno napako pri delovanju polnilnega mesta odpraviti v roku 24 ur od trenutka, ko je bila ta zaznana v zalednem računalniškem sistemu upravljalca polnilnega mesta. Ta rok je lahko izjemoma daljši v primeru, če gre za zahtevnejšo napako, ki jo v opredeljenem časovnem okviru iz upravičenih razlogov ni mogoče odpraviti (npr. dobava rezervnega dela ali odprava okvare/motnje na elektroenergetskem omrežju). Tudi v primeru zahtevnejše napake rok za odpravo napake ne sme biti daljši od 5 dni. Izjemoma lahko znaša odzivni čas za odpravo zahtevnejše napake do največ 14 dni, če je v polnilnem parku dodatno zagotovljeno in operativno najmanj eno polnilno mesto.

Ad 6) V zvezi z zahtevano dolžino kabla ponovno pojasnujemo, da s tem želimo na javno dostopnih polnilnih mestih zagotoviti ustrezno dolžino kabla tudi v primeru prilagojenih parkirnih mest, ki so večjih dimenzij. Prav tako je v tehničnih zahtevah določeno, da mora biti polnilno mesto vzpostavljeno na način, ki omogoča navijanje oziroma pritrditev kabla ob ali na polnilno postajo na način, da ne leži na tleh. V zvezi z zahtevanim razmerjem med polnilnimi mesti običajnih moči ter polnilnimi mesti velikih moči pojasnujemo, da le-to izhaja iz določil mehanizma Načrta za okrevanje in odpornost (NOO), ki podporo z evropskimi sredstvi usmerja na počasno polnjenje z namenom zagotavljanja široke, razvejane mreže polnilne infrastrukture v Republiki Sloveniji.

Ad 7) Zaradi časovne omejitve za izvedbo aktivnosti in dosego ciljev v okviru instrumentov NOO in RePowerEU podaljšanje roka za oddajo vlog trenutno ni predvideno.

3. VPRAŠANJE, PREJETO: 7. 4. 2025; 9:45

Pozdravljeni,

prosimo za odgovore na spodnja vprašanja (zraven so tudi pojasnila)- kot združenje seveda ne bomo prijavitelj, smo pa bili s strani podjetij opozorjeni, da je kar nekaj nejasnosti in tudi problematičnih določb.

Merila in pogoji razpisa, na katera želimo opozoriti povzemamo v nadaljevanju.

1. ZAHTEVA O PREDPISANI MINIMALNI DOLŽINI KABLOV:

Tehnične zahteve morajo biti zastavljene tako, da spodbujajo izgradnjo kvalitetne in za uporabnike prijazne polnilne infrastrukture. Postavljanje pogojev, ki vodijo v slabšo uporabniško izkušnjo in hkrati predstavljajo večje tveganje za poškodbe in s tem povezane stroške, ni

smiselno. Minimalna dolžina kablov za DC polnilne postaje naj bo določena pri 3,5m. Kabel mora biti dolg toliko, da je možno s kablom doseči levo-desno stran vozila (oz. vtičnico na vozilu), ne pa tudi po dolžini vozila. 7m dolgi kabli so nepraktični, pri večjih močeh gre za vodno hlajene kable, ki so izjemno težki in okorni za ravnanje. To je tudi razlog, da mnogo proizvajalcev tako dolgih kablov sploh ne ponuja.

2. PREDPISANO RAZMERJE med AC in DC POLNILNICAMI

Zahteva, da je lahko v projektu največ 30% DC polnilnih mest ni smiselna. Nekatere lokacije so primerne za hitro in druge za počasno polnjenje. Omejevanje investicij na razmerje 30:70 za posamezno lokacijo je nesmiselno z več vidikov: ekonomska smotrnost tovrstnega razmerja je vprašljiva na lokacijah, kjer je ponudba e- polnjena prilagojena potrebam obiskovalcev in kreira konkurenčno prednost, kar na primer zajema večino lokacij trgovin za priložnostne nakupe (Hofer, Spar, Lidl, Mercator ipd., ki niso del nakupovalnih središč), kjer se kupec zadrži v povprečju 30min.

Počasno polnjenje je nesmiselno, saj bi napolnil samo 5-6 kWh. V primeru, da bi bilo ekonomsko smotrno namestiti 4 DC polnilna mesta, bi moral poleg tega namestiti še 10 AC polnilnih mest, kar je povsem nesmiselno in ekonomsko neupravičeno. Alternativno bi moral investitor poiskati dodatne lokacije primerne za počasno polnjenje, na katerih bi lahko namestil 10 AC polnilnih mest. Poleg tega imajo lahko investitorji tudi različne ekonomske vzgibe za namestitev polnilnih postaj oz. posameznega tipa polnilnih postaj - npr. v kombinaciji s sončnimi elektrarnami, baterijskimi hranilniki ali podobno, kar bi bilo potrebno dodatno spodbujati na ustreznih lokacijah. V takih primerih je AC polnjenje, ki je primernejše za prilagajanje moči polnjenja, lahko povsem smotrno. In tak investitor se bo morda usmeril samo v nameščanje AC polnilnih postaj v kombinaciji z omenjenimi sistemi. Nek drug investitor se morda želi usmeriti zgolj v izgradnjo hitrih ali celo ultra hitrih polnilnih postaj. Obstaja več poslovnih modelov. Siljenje v točno določeno kombinacijo AC in DC polnilnih mest tako nikakor ni smiselno in lahko deluje omejujoče na učinkovitost same uporabnosti nameščene infrastrukture zaradi neprilagojene uporabniške izkušnje potrebam potencialnih uporabnikov. To posledično vodi v izvedbo investicij, ki so same sebi namen, namesto, da bi služile končnim uporabnikom.

3. POGOJI UPRAVLJANJA POLNILNIC IN MOŽNOSTI PRENOSA LASTNIŠTVA

Kakšne so možnosti morebitnega prenosa lastništva (in ne zgolj predaje v upravljanje tretjemu) polnilnih postaj in pripadajoče opreme po izvedeni investiciji in pridobljeni subvenciji ob pogoju, da se zagotovi nadaljnje delovanje polnilnih postaj za obdobje vsaj 5 let (po izvedeni investiciji?) kot to predvideva razpis? –Kakšna dokazila je potrebno predložiti, da se pogojem razpisa še vedno zadosti?

4. SOGLASJA ZA PRIKLJUČITEV OB ODDAJI PRIJAVE

Glede na roke, ki jih distribucije v zadnjem obdobju (več kot leta dni) potrebujejo za izdajo soglasja za priključitev je pogoj, da mora ob prijavi biti priloženo soglasje za priključitev potencialno diskriminatorno in povsem neodvisno od samega prijavitelja projekta, ampak od hitrosti obravnave vlog s strani pristojnega distribucijskega podjetja. Primerneje bi bilo, da je ob prijavi potrebno priložiti vlogo za izdajo soglasja, do podpisa pogodbe o sofinanciranju (odobritve sredstev) pa seveda ustrezno veljavno soglasje za priključitev, brez katerega priklop na omrežje ne bo mogoč in tudi priprava zahtevka za izplačilo ne.

Ustrezno bi torej bilo, da je pogoj oddana vloga, izdano soglasje pa del dopolnitve prijave, z namenom, da ni vzpostavljen tovrsten izključujoč pogoj v delu, ki ni v pristojnosti prijavitelja.

5. POGOJ JAVNE DOSTOPNOSTI POLNILNE INFRASTRUKTURE (ČASOVNO)

Dodatna pojasnila in interpretacija zahteve o dostopnosti vseh lokacij 16 ur/dan v primeru navedbe upravičljivih in objektivnih razlogov, kot je npr. zaprtost centra in varovanje parkirnih površin z zapornicami ipd.. Veliko tovrstnih površin ima dostopno parkirno površino v času delovanja poslovnega subjekta, kar pa velikokrat ne presega 10 ur dnevno. Predlagamo, da se ta pogoj »popravi« tako, da bi lahko 25% prijavljenih lokacij imelo 10 urno dostopnost, ostale pa tako, kot že trenutno zahteva razpis- 16 ur dnevno. 16ur.

V pričakovanju odgovorov, vas lepo pozdravljam.

Odgovor:

Ad 1) Glejte odgovor na vprašanje 2, točka 6.

Ad 2) Glejte odgovor na vprašanje 2, točka 6.

Ad 3) Naveden predlog ni izvedljiv, rezultati projekta ne smejo biti odtujeni oziroma prodani še 5 let po zadnjem izplačilo iz državnega proračuna.

Vlagatelj mora podati tudi izjavo (Obrazec št. 3 – tretja stran), tj. 32 oziroma 35 alineja:

»- naprav in opreme, ki so predmet sofinanciranja, ne bomo odtujili oziroma odstranili najmanj 5 (pet) let po zaključku projekta, razen v primeru okvar;

- bomo ministrstvu še 5 (pet) let po letu, v katerem bo izvedeno zadnje izplačilo sredstev končnemu prejemniku, dostavljali letna poročila o doseganju kazalnikov rezultata projekta in izjave, da rezultati ne bodo in niso bili odtujeni, cedirani, zastavljeni, prodani ali uporabljeni za namen, ki ni v povezavi s sofinanciranim projektom, in sicer najpozneje do 31. marca tekočega leta za preteklo leto.«

Ad 4) Zaradi tesne časovnice izvajanja Načrta za okrevanje in odpornost mora prijaven projekt izkazati vse pogoje za izvedljivost projekta v dani časovnici, med drugim tudi imeti pridobljena vsa pozitivna mnenja in soglasja. Brez izdanega soglasja za priključitev (SZP) pristojnega elektrodistribucijskega podjetja, projekt ne zagotavlja izvedljivosti.

Ad 5) Predmet javnega razpisa je dodelitev nepovratnih sredstev za sofinanciranje naložb v postavitev javno dostopne polnilne infrastrukture. V skladu z določbami javnega razpisa je javno dostopno polnilno mesto tisto polnilno mesto za polnjenje električnih vozil z električno energijo, ki uporabnikom omogoča možnost dostopa pod enakimi pogoji. Javni razpis je namenjen vzpostavitvi javno dostopne polnilne infrastrukture, ki mora biti na voljo vsem potencialnim uporabnikom čim dlje. V tujini je praksa, da je z javnimi sredstvi podprta javno dostopna polnilna infrastruktura javnosti dostopna 24 ur. Menimo, da smo s prilagoditvijo na 16 ur že v zadostni meri odstopili od splošne prakse. Sprememba določil javnega razpisa v tem delu ni predvidena. Vlagatelji morajo v skladu s pogoji in zahtevami javnega razpisa zagotoviti, da bodo polnilna mesta, ki so predmet projekta, javno dostopna strnjeno najmanj 16 ur dnevno vsem uporabnikom pod enakimi pogoji. Na kakšen način bo upoštevanje te zahteve zagotovljeno prepuščamo vlagateljem (npr. dvignjena zapornica tudi izven časa obratovanja trgovskega centra). Parkirna mesta, rezervirana za polnjenje električnih vozil in označena v skladu s Pravilnikom o prometni signalizaciji in prometni opremi na cestah (Uradni list RS, št. 26/24 in 30/24 – popr.), se lahko v primeru parkirišč ob trgovskih centrih predvidijo bodisi na območju parkirnih površin, ki ni zaprto z zapornico, bodisi na območju parkirnih površin, za katerega se režim zapore ustrezno prilagodi. Režim zapore za fizično zapiranje dostopa do parkirišča ni nujno vezan na obratovalni čas trgovskega centra.

4. VPRAŠANJE, PREJETO: 7. 4. 2025; 10:23

Spoštovani,

V povezavi s predmetnim razpisom nas zanima naslednje:

Ali je možno polnilnice priključiti na obstoječe merilno mesto?

Hvala in lp,

Odgovor:

Da, priključitev na obstoječe merilno mesto je možna, pri čemer je k vlogi potrebno priložiti soglasje za priključitev polnilne infrastrukture na distribucijsko omrežje.

5. VPRAŠANJE, PREJETO: 14. 4. 2025; 12:34

Ali je soglasje za priključitev polnilne infrastrukture pogoj za popolno vlogo ob oddaji vloge na razpis, ali se lahko to soglasje dostavi pri dopolnitvi vloge, ali kasneje.

Odgovor:

Soglasje za priključitev je eden izmed pogojev za ugotavljanje upravičenosti in ga je v skladu s poglavjem »7. Pogoji in zahteve javnega razpisa« potrebno predložiti ob oddaji vloge.

6. VPRAŠANJE, PREJETO: 16. 4. 2025; 11:13

Spoštovani,

Pripravljamo dokumentacijo za razpis JR NOO REPWR PPEV-2025.

Cilj nam je postaviti 10 javnih AC polnilnic.

Za pripravo poslovnega načrta, oziroma kalkulacije nas zanima, ali je upravičeno financiranje do 100%, maksimalno 2 mio € (kot piše v razpisni dokumentaciji, stran 16) ali se upošteva intenzivnost pomoči, po 36 A člen GBER, podpora za infrastrukturo za alternativna goriva, kjer je višina pomoči omejena na 50% za mala podjetja in maksimalno 70 milijonov €.

V razpisni dokumentaciji je maksimalno 2 mio € in do 100% upravičenih stroškov, po uredbi 651/2014 pa 70 milijonov € in do 50% upravičenih stroškov (mala podjetja).

V razpisni dokumentaciji piše, da se priložijo poslovni izkazi in bilance za leto 2023, če še nimamo za 2024, a na strani 23 razpisne dokumentacije so zahtevana dokazila, računovodski izkazi za pretekle 3 koledarske mesece od datuma oddaje vloge.

Prosimo za čim hitrejši odgovor, da lahko dokončamo dokumentacijo ali se umaknemo, zaradi prevelikih stroškov.

Odgovor:

Pomoč za naložbe v polnilno ali oskrbovalno infrastrukturo iz člena 36a Uredbe (EU) 651/2014, zadnjič spremenjene z Uredbo Komisije (EU) 2023/1315 z dne 23. junija 2023, je lahko do 30 milijonov EUR na posamezno podjetje in na posamezni projekt (70 milijonov velja za 48 člen -

energetska infrastruktura, kar ni predmet tega razpisa). Intenzivnost državne pomoči za naložbe v polnilno infrastrukturo, ki se dodeli v konkurenčnem postopku zbiranja ponudb oziroma vlog na podlagi jasnih, preglednih in nediskriminatornih meril (vloge na javni razpis se bodo razvrstile glede na vnaprej določena merila), lahko doseže do 100 % upravičenih stroškov ne glede na velikost podjetja.

Ob upoštevanju kategorij polnilnih mest, opredeljenih v poglavju »3.2 Predmet javnega razpisa in območje izvajanja«, se s sredstvi Mehanizma za okrevanje in odpornost priznani upravičeni stroški projekta sofinancirajo v višini do 100 % priznanih upravičenih stroškov, vendar ne več kot:

- 10.000,00 EUR na polnilno mesto Kategorije 1,
- 25.000,00 EUR na polnilno mesto Kategorije 2A in
- 40.000,00 EUR na polnilno mesto Kategorije 2B.

Maksimalna višina sredstev sofinanciranja, ki se lahko dodeli na posamezno vlogo, znaša 2.000.000,00 EUR.

V skladu s poglavjem »9.2 Vsebina vloge« (Tabela 5: Vsebina popolne vloge ter način predložitve obrazcev in dokumentov) je potrebno priložiti bilance stanja in izkaz poslovnega izida za tri pretekle koledarske mesece od dneva oddaje vloge, potrjene s strani odgovornega računovodje (Dokazila o premoženjskem in finančnem poslovanju ter poslovnem izidu vlagatelja).

7. VPRAŠANJE, PREJETO: 17. 4. 2025; 15:51

Spoštovani,

Prosim nujno čimprej za odgovor, ali se lahko sami odločimo, če naredimo poslovni načrt po prilogi 2 ali moramo narediti skladno z UEM? Naša investicija je 2 mio, kar pomeni po UEM IP + DIIP. Ali lahko naredimo po prilogi 2?

Odgovor:

K izdelavi investicijske dokumentacije v skladu z UEM so zavezani vsi neposredni in posredni proračunski uporabniki oziroma vse institucije, ki so navedene v Registru proračunskih uporabnikov. V primeru, ko vlagatelj ni zavezan k izdelavi investicijske dokumentacije v skladu z UEM, lahko le-ta predloži bodisi investicijsko dokumentacijo, pripravljeno v skladu z UEM, bodisi poslovni načrt, pripravljen v skladu s Prilogo št. 2 razpisne dokumentacije predmetnega javnega razpisa.

8. VPRAŠANJE, PREJETO: 18. 4. 2025; 15:02

Spoštovani,

V zvezi z Javnim razpisom za sofinanciranje postavitve javno dostopne polnilne infrastrukture za električna vozila bi vas prosila za informacije glede standarda **IEC 61581-24**, ki je omenjen v prilogi 3: »Tehnične dokumentacije« pod odstavkom Komunikacija med EV in polnilnim mestom. Namreč jaz omenjenega standarda ne dobim nikjer oz. ne vem na kaj se nanaša.

Ali je možno da je prišlo do pomote in ste mislili na standard **IEC 61851-24**?

Predvsem me zanima glede DC polnilnic kako in kaj.

IK stopnja - ohišje (zaščita pred zunanjimi mehanskimi vplivi)	vsaj IK08, v skladu s SIST EN 62262, SIST HD 60364-7-722 in TSG-N-002	vsaj IK08, v skladu s SIST EN 62262, SIST HD 60364-7-722 in TSG-N-002
Komunikacija med EV in polnilnim mestom		
Komunikacija na osnovni ravni (LLC)	v skladu z EN IEC 61581-1	v skladu z EN IEC 61581-24
Komunikacija na visoki ravni (HLC)	o v skladu z EN ISO 15118, deli: -1, - 2, -3, -4, -5, in Delegirano uredbo k EU uredbi AFIR glede standardov za brezžično polnjenje, električnih cestnih sistemih in »vehicle-to- grid« komunikacije polnilne infrastrukture	o v skladu z EN ISO 15118, deli: -1, - 2, -3, -4, -5, in Delegirano uredbo k EU uredbi AFIR glede standardov za brezžično polnjenje, električnih cestnih sistemih in »vehicle-to- grid« komunikacije polnilne infrastrukture
Komunikacija med polnilnim mestom in upravljalcem (CPO)		

Odgovor:

Drži, pri navedbi standarda gre za tipkarsko napako in bo popravljena ko/če bodo objavljene dopolnitve Tehnične zahteve. Pravilna navedba standarda je: IEC 61851-24.