

ANALÝZA ELEKTROMOBILITY V ČESKÉ REPUBLICE

Mgr. et Mgr. Petr Zámečník, Ph.D.

expert v oblasti společenských témat

Mgr. Marek Lahoda

expert v oblasti klimatu a environmentálních problémů

1. Kontext elektromobility v ČR a EU

Elektromobilita, tedy přechod od tradičních vozidel poháněných spalovacími motory na elektrická vozidla, je jednou ze změn v oblasti dopravy, která reaguje na klimatické změny, rostoucí poptávku po čistých technologiích, potřebu snižování závislosti na fosilních palivech a zvýšení efektivity ve využívání energie.

Evropská unie si stanovila ambiciózní cíle, včetně snížení emisí skleníkových plynů o 55 % do roku 2030 a dosažení klimatické neutrality do roku 2050. Elektrická vozidla (EV) hrají v tomto plánu důležitou roli, protože nabízejí možnost snížení emisí v odvětví dopravy, které je jedním z největších zdrojů znečištění. Elektromobilita tak zažila v Evropě za poslední dekádu dramatický vzestup. Evropská unie podpořila tento trend skrze legislativní rámce, jako je norma Euro 6d, která zpřísnila emisní limity pro spalovací motory, a skrze Zelenou dohodu, která cíleně podporuje přechod na nízkoemisní technologie.

Podle statistik Evropské agentury pro životní prostředí (EEA) je doprava celkově odpovědná za přibližně 25 % emisí skleníkových plynů v EU, přičemž silniční doprava představuje hlavní podíl. Osobní automobily a dodávky přispívají přibližně 15 % k celkovým emisím CO₂ v EU, což je zhruba 60 % emisí v rámci celkové silniční dopravy. Samotné osobní automobily jsou v EU zodpovědné za přibližně **12 % celkových emisí CO₂**. V rámci silniční dopravy tvoří tedy největší část emisí. V České republice osobní automobilová doprava ročně vyprodukuje 11,18 milionu tun CO₂, což představuje 9,4 % z celkových emisí skleníkových plynů v zemi.

EU i jednotlivé členské státy proto zavedly řadu politik, které zahrnují přímé dotace, daňové úlevy, regulaci emisí a podporu výstavby infrastruktury. Mezi průkopníky v oblasti elektromobility patří Norsko (není členem EU), kde díky komplexním vládním opatřením dosáhl v roce 2024 podíl EV na trhu nově prodaných automobilů více než 90 % (byť za cenu velkých subvencí a daňových ztrát). Naproti tomu v České republice je tento podíl aktuálně 3 %, což je podstatně méně než evropský průměr (cca 15 %) a to ukazuje na významné rozdíly v přístupu a přijetí elektromobility. V České republice jsou s elektromobilitou navíc spjaté specifické výzvy, mezi které patří:

1. **Energetický mix:** Podíl uhlí na výrobě elektřiny stále přesahuje 40 %, což snižuje ekologické přínosy elektromobilů ve srovnání s ostatními zeměmi. Z hlediska celého životního cyklu jsou však elektromobily stále úspornější než auta se spalovacími motory a to již po několika letech běžného užívání.
2. **Nedostatek infrastruktury:** Počet nabíjecích stanic na hlavu je jeden z nejnižších v Evropské unii.
3. **Ekonomická dostupnost:** Průměrné příjmy českých domácností neumožňují snadný přístup k nákupu dražších elektromobilů.

Pokud se podíváme na podíl elektrických vozidel na celkovém vozovém parku, tak v Norsku je přibližně 25 %. Tento podíl zahrnuje jak čistě bateriové elektromobily (BEV), tak plug-in hybridy (PHEV). Norsko tak má nejvyšší podíl EV na světě. Pro srovnání, v České republice činil podíl elektrických vozidel v roce 2023 pouze 0,2 %. Podíl elektrických vozidel na celkovém vozovém parku v Evropě v roce 2023 činil přibližně 2 %, přičemž v roce 2020 se pohyboval kolem 1 %. Podíl postupně roste díky zvyšujícím se prodejům nových EV a rozšiřování nabíjecí infrastruktury. Nákupní trendy elektromobility zatím přejí, protože v roce 2023 dosáhl podíl bateriových elektrických vozidel (BEV) na prodeji nových osobních automobilů v EU 14,6 %, čímž poprvé překonal podíl naftových vozidel, který činil 13,6 %. Rovněž v ČR je trend stoupající, protože bylo v roce 2023 zaregistrováno 6 640 nových osobních elektromobilů, což představuje meziroční nárůst o 70,6 %.

Trendy prodeje i podílu na vozovém parku tedy stoupají, otázkou ale je, zda i ČR může nahradit automobily se spalovacím motorem v takové míře, jako Norsko. K tomuto je potřeba brát v úvahu nejen aktuální prodejní trendy, ale také další faktory, jako přijatelnost pro spotřebitele. Tuto přijatelnost je pak do velké míry možné měřit pomocí postojů.

2. Prodeje a stav na trhu v posledních 5 letech

Období let 2020 až 2023 představovalo pro elektromobilitu období výrazného globálního růstu, kdy prodeje elektromobilů (zejména bateriových elektrických vozidel) každoročně rostly. Celosvětově se prodeje zvýšily z 3,1 milionu vozů v roce 2020 na přibližně 9,5 milionu vozů v roce 2023, což znamená téměř trojnásobný nárůst během pouhých čtyř let.

Čína, jako největší světový trh s elektromobily, hrála klíčovou roli v tomto růstu. V roce 2020 zde bylo prodáno 1,3 milionu elektromobilů, zatímco v roce 2023 již 5,7 milionu vozů, což činí více než polovinu všech prodaných elektromobilů na světě. Tento dramatický růst byl podpořen nejen technologickým pokrokem, ale především masivní státní podporou, včetně přímých dotací a rozsáhlé infrastruktury.

Evropa následovala tento trend, přičemž i zde došlo k významnému nárůstu. V roce 2020 bylo na evropském trhu prodáno 1,4 milionu elektromobilů, zatímco v roce 2023 už 3,1 milionu, což představuje více než dvojnásobek. Největší podíl na tomto růstu mělo Německo, kde díky štědrým dotacím a rozvinuté infrastruktuře vzrostl podíl BEV na nových registracích až na 15,1 % v roce 2023.

Také Spojené státy americké zaznamenaly stabilní růst. V roce 2020 činily prodeje elektromobilů 0,3 milionu vozů, přičemž do roku 2023 dosáhly 1,2 milionu, tedy čtyřnásobek oproti 2020. Tento růst byl částečně podpořen vládními pobídkami (např. federální daňové úlevy) a uvedením nových modelů, jako jsou Ford Mustang Mach-E nebo Tesla Model Y.

Česká republika se v tomto období rovněž zapojila do trendu rostoucí elektromobility, i když v menším měřítku než velké trhy. V roce 2020 bylo registrováno 3 262 nových BEV, zatímco v roce 2023 už 8 245 vozů, což představuje meziroční růst o více než 150 % během čtyř let. Mezi nejprodávanější elektromobily na českém trhu patřily Škoda Enyaq, Tesla Model 3 a Hyundai Kona Electric.

Rok 2024 pak přinesl zásadní vývoj na globálním trhu s elektromobily. Celosvětově vzrostly prodeje plně elektrických a plug-in hybridních vozidel o 25 %, čímž dosáhly více než 17 milionů prodaných kusů (Reuters, 2024a). Tento růst je tažen především čínským trhem, kde bylo prodáno přibližně 11 milionů elektromobilů, což představuje meziroční nárůst o 40 %. Čína si tak upevnila pozici globálního lídra v oblasti elektromobility (Reuters, 2024b).

Naopak Evropa zaznamenala v roce 2024 pokles prodeje elektromobilů o 5,9 %, přičemž bylo registrováno 1 447 934 nových bateriových elektrických vozidel (BEV) (EVmagazín, 2024). Významným faktorem poklesu byla ztráta státních pobídek v Německu, kde došlo k poklesu registrací BEV o 27,4 %, což zásadně ovlivnilo evropský trh. Tento trend ukazuje, jak silně závisí trh s elektromobily na přímé vládní podpoře a dotacích.

Česká republika na rozdíl od evropského trendu zaznamenala výrazný růst, když bylo v roce 2024 registrováno 10 920 nových BEV, což znamená meziroční nárůst o 63,5 %. Mezi nejoblíbenější modely patřily Tesla Model Y, Tesla Model 3 a Škoda Enyaq, což ukazuje, že i český trh začíná přijímat elektromobilitu v širším měřítku. Ve Spojených státech amerických došlo v roce 2024 k růstu prodeje elektromobilů o 8,8 % v prosinci, přičemž celkové roční prodeje dosáhly přibližně 1,9 milionu vozů (Reuters, 2024a).

Výhled na rok 2025 naznačuje, že globální prodeje elektromobilů by měly vzrůst o dalších 17 % a poprvé překročit hranici 20 milionů prodaných vozidel. Čína by měla zůstat klíčovým tahounem tohoto růstu, zejména díky prodlouženým státním subvencím (Reuters, 2024b). Tato data ukazují, že ačkoli je trh s elektromobily v některých regionech (např. EU) závislý na dotacích, globální růst je velmi dynamický a podporovaný technologickým pokrokem a státní politikou v klíčových zemích.

3. Postoje k elektromobilitě

3.1 Kontext postojů a průzkumy

Reálné prodeje tedy každoročně rostou, ale jak je to se sociální přijatelností elektromobilů a jejich politickým prosazováním? Postoje k elektromobilům jsou jedním z klíčových faktorů ovlivňujícím jejich přijetí na trhu. V České republice, podobně jako v dalších zemích střední a východní Evropy, je tento postoj ovlivněn řadou sociálních, ekonomických a technologických faktorů. Na rozdíl od zemí, jako je Norsko nebo Německo, kde je elektromobilita vnímána pozitivně díky rozsáhlým vládním pobídkám a rozvinuté infrastruktuře, jsou čeští spotřebitelé vůči této technologii stále skeptičtí.

Klíčové faktory ovlivňující postoje k elektromobilům

1. Pořizovací náklady

Jsou u EV cca o 50 % větší než u variant se spalovacími motory (rozptyl je ale veliký a nové čínské modely jsou již cenově srovnatelné). EV jsou proto v ČR vnímány jako drahá technologie. Rodinné vozy mají pořizovací cenu začínající na cca 1 200 000 Kč, přičemž podle údajů Českého statistického úřadu (ČSÚ) činil ve 2. čtvrtletí 2024 medián mezd 38 500, tedy roční mediánový příjem je méně než 40 % ceny takového automobilu. Většina lidí je ochotna zvažovat elektromobil pouze za předpokladu, že jeho cena bude srovnatelná s cenou vozů se spalovacím motorem, která je aktuálně přijatelnější.

2. Infrastruktura

V roce 2023 bylo v ČR zhruba 700 nabíjecích stanic, v roce 2024 to bylo 2 170 veřejně přístupných dobíjecích stanic, které nabízely 4 000 dobíjecích bodů. K březnu 2025 je v České republice evidováno přibližně 3 200 veřejně přístupných dobíjecích stanic, které nabízejí celkem přibližně 6 000 dobíjecích bodů. Veřejných čerpacích stanic je aktuálně evidováno 4 000, neveřejných pak 3 700, přičemž jejich kapacita a obslužnost je výrazně větší než u dobíjecích. Spotřebitelé proto často uvádějí obavy z omezené dostupnosti nabíjecích stanic, zejména mimo velká města.

3. Dojezd

Ačkoliv současné běžné elektromobily nabízejí dojezd 300–500 km (šířeji pak od 150 km u menších městských vozů až po více než 600 km u luxusních modelů). V zimě je dojezd o 20–30 % menší. Většina českých spotřebitelů vnímá tento dojezd jako nedostatečný. Průzkumy z roku 2022 ukazují, že 40 % potenciálních zákazníků by zvažovalo koupi elektromobilu pouze v případě, že jeho dojezd přesáhne 500 km. Reálný dojezd je ale silně ovlivněn klimatickými podmínkami. Podle norského spotřebitelského testu 23 elektromobilů v zimních podmínkách žádné z testovaných vozidel nedosáhlo udávané WLTP hodnoty, přičemž průměrné snížení dojezdu činilo 21,7 %, a u některých modelů pokleslo až o 31,9 %. Další nezávislý test německého autoklubu ADAC ukázal, že některé modely mohou v zimě při dálniční jízdě vykazat až o 80 % vyšší spotřebu energie, než uvádějí oficiální údaje. Reálný dojezd se tak může snížit až o 30–50 % u modelů bez kvalitní tepelné regulace baterie nebo při extrémních teplotách. U běžných elektromobilů se jedná o 20–30 % snížení.

4. Ekonomické faktory

Nízká kupní síla a vyšší podíl ojetých vozidel na trhu výrazně ovlivňují preference českých spotřebitelů. Zhruba 40–50 % nově registrovaných vozidel v ČR tvoří ojeté vozy. Je zde tedy potenciál v rámci trhu s ojetými elektromobily, ale to stojí především na životnosti baterií, která má u starších typů relativně nízké parametry. Většina výrobců poskytuje záruku na baterie po dobu 8 let nebo 160 000 kilometrů (podle toho, co nastane dříve), během které by kapacita baterie neměla klesnout pod určitou úroveň (obvykle 70–80 % původní kapacity). U nových modelů jsou však již avizovány baterie s garancí 15 let a 240 000 km. Baterie s nižší kapacitou navíc mohou ještě dlouhou řadu let sloužit v méně náročném prostředí, například pro ukládání elektrické energie v domácnosti (jako bateriové úložiště), v servisních centrech, dobíjecích hubech či továrnách, popř. jako prvky tzv. chytrých sítí. V případě, že již není baterie použitelná ani tímto způsobem, je cca z 96 % recyklovatelná. Velmi však také záleží na způsobu nabíjení: časté rychlonabíjení vede k rychlejší degradaci baterie.

5. Povědomí o ekologických přínosech

Podle průzkumu STEM/MARK (2023) více než polovina českých spotřebitelů vnímá elektromobily jako ekologičtější alternativu. Avšak mnoho z nich není obeznámeno s reálnými dopady elektromobilů na životní prostředí, zejména v kontextu českého energetického mixu.

Tyto faktory a některé další se tak sledují v průzkumech, na základě kterých pak lze například odhadnout strop podílu EV na vozovém parku bez dalších státních zásahů. V Česku můžeme vycházet z deseti klíčových průzkumů realizovaných mezi lety 2013 a 2024. Tyto studie postupně mapují vývoj vnímání elektromobility napříč časem i různými segmenty obyvatelstva a přinášejí informace o překážkách, motivacích i míře znalostí či praktických

zkušeností s elektrickými vozidly. Z metodologického hlediska je kvalita průzkumů proměnlivá. Zatímco novější šetření (např. STEM/MARK 2024 nebo response:now 2023) pracují s reprezentativními vzorky a uvádějí základní parametry šetření, starší průzkumy často nedokumentují ani velikost vzorku, což omezuje možnost srovnání. Většina průzkumů využívá online sběr dat, což může zkreslovat výsledky ve prospěch digitálně gramotnějších skupin.

První průzkum, který v roce 2013 provedla agentura Median, ukázal, že elektromobilitu zvažovalo pouze 5 % respondentů, zatímco 95 % ji striktně odmítalo. Šlo o období, kdy elektromobily byly na českém trhu raritou a téma bylo vnímané jako vzdálená budoucnost. O tři roky později přinesla agentura Kantar TNS průzkum, podle něhož 8 % respondentů uvažovalo o koupi elektromobilu, zatímco 92 % nikoliv. I když šlo jen o mírný posun, signalizoval začínající trend zvyšujícího se povědomí. Další posun zaznamenal průzkum agentury STEM/MARK z roku 2018, podle nějž již 10 % respondentů deklarovalo ochotu přejít na elektromobil. Většina populace ale nadále zůstávala věrná spalovacím motorům.

V roce 2020 publikovalo výsledky Centrum dopravního výzkumu. Průzkum ukázal, že 15 % respondentů uvažovalo o elektromobilu, zatímco 85 % nikoliv. Významné bylo, že šetření se zaměřovalo nejen na veřejnost, ale i na řidiče firemních flotil, kde se začínal projevovat vyšší zájem.

Rok 2021 přinesl specializovaný průzkum společnosti EY ve spolupráci s InsightLab zaměřený na rozhodování manažerů firemních vozových parků. Zjistilo se, že 78 % z nich plánuje v následujících pěti letech zařadit elektromobily do svých flotil. Tento výsledek poukázal na posun v segmentu B2B, kde hrají roli jak provozní úspory, tak reputační motivace (např. ESG reporting).

Výraznější zájem a detailnější pohled přinesly průzkumy z let 2023 a 2024. Průzkum společnosti response:now z prosince 2023 zjistil, že elektromobilitu pozitivně vnímá pouze 16 % respondentů, více než polovina ji odmítá a zbytek se staví neutrálně. Přijetí výrazně korelovalo s věkem a místem bydliště – mladší lidé z větších měst byli otevřenější, zatímco senioři a obyvatelé venkova spíše skeptičtí. Zajímavé bylo zjištění, že 13 % mladých Pražanů již elektromobil řídí, nejčastěji služební.

Další průzkum realizovaný agenturou Ipsos pro Raiffeisen-Leasing v roce 2023 ukázal, že 18 % respondentů plánuje přechod na elektromobil, zatímco 65 % chce zůstat u tradičních paliv co nejdéle. Třináct procent uvedlo, že si elektromobil pořídí až po dosloužení současného vozu.

Průzkum společnosti ChargeUp ve spolupráci s Ipsos z března 2024 se zaměřil na podnikatele. Zjistil, že 40 % z nich má k elektromobilitě pozitivní vztah. Více než dvě třetiny znaly možnosti státní podpory, ale jen malé procento (7 %) skutečně o podporu požádalo.

Průzkum tak ukázal na výraznou propast mezi deklarovanou znalostí a reálným jednáním, přičemž hlavní překážkou byla vnímána nedostatečná dobíjecí infrastruktura.

Průzkum agentury STEM/MARK z června 2024 přinesl detailnější pohled na postoje i obavy veřejnosti. 18 % respondentů mělo k elektromobilům pozitivní vztah, 40 % negativní a zbytek byl nerozhodnutý. Výrazná byla environmentální skepse – 87 % mělo obavy z likvidace baterií, 72 % z nedostatku kovů a 70 % z rizika požáru. Přesto 77 % uznalo ekologické přínosy elektromobilů a 74 % zmínilo nižší provozní náklady. Tento průzkum patří k nejpodrobnějším a také šířeji zkoumal sociodemografické charakteristiky.

Nejnovější průzkum společnosti EY z listopadu 2024 se opět zaměřil na spotřebitelské preference. Zjistil, že 14 % respondentů plánuje koupit hybridu, 7 % plug-in hybridu a 6 % čistě elektrického auta. Hlavní motivací byly ekologické důvody a ceny paliv. Největšími překážkami byly vysoké pořizovací náklady (40 %), krátký dojezd (37 %) a špatná infrastruktura (25 %). Průzkum tak ukazuje opatrnost spotřebitelů a preferenci postupného přechodu přes hybridy.

Z chronologického hlediska se ukazuje pozvolný nárůst zájmu o elektromobilitu, který je však mezi běžnými uživateli stále provázen vysokou mírou nejistoty, skepticismu a opatrnosti. Firemní segment naproti tomu vykazuje větší ochotu k adopci, což souvisí s pragmatictější motivací a přístupem k dotacím. Pozitivní postoje jsou koncentrovány u mladších, vzdělanějších a městských obyvatel, zatímco negativní postoje převažují u starších a na venkově.

Zajímavým fenoménem je výskyt environmentálních obav na obou stranách – jako motivace i jako bariéra. Právě hlubší obavy z „neviditelných“ dopadů elektromobility (např. těžba lithia, požáry, závislost na státech s monopolem těžby atp.) se objevují častěji v novějších průzkumech a ukazují rostoucí komplexitu veřejného diskurzu.

Vývoj postojů veřejnosti k elektromobilitě v letech 2014–2024

Postoje české veřejnosti k elektromobilitě se tak dají shrnout do tří vývojových fází. Období 2014–2016 bylo charakteristické počátečním skepticismem a nízkým povědomím o elektromobilitě.

V té době byla elektromobilita vnímána především jako technologie vzdálené budoucnosti. Podle tehdejších průzkumů, např. STEM/MARK z roku 2015, vědělo o existenci elektromobilů pouze přibližně 30 % dotázaných, a méně než 10 % by o jejich pořízení vůbec uvažovalo. Elektromobily byly vnímány jako luxusní zboží – cenově i technologicky nedostupné pro běžného spotřebitele. Hlavními překážkami byly vysoké pořizovací náklady, velmi omezený dojezd (často pod 150 km) a praktická neexistence veřejné infrastruktury. V

roce 2014 bylo v celé ČR evidováno méně než 100 veřejných nabíjecích stanic. Státní podpora byla minimální a soustředila se pouze na pilotní projekty nebo vládní flotily.

Mezi lety 2017 a 2019 došlo k určitému obratu – rostlo povědomí a objevovaly se první pozitivní signály přijetí. Na trh začaly vstupovat elektromobily nové generace s vyšším dojezdem, jako Tesla Model 3, Nissan Leaf či Hyundai Kona, které nabídly reálný dojezd přes 300 km. V roce 2018 se do diskuse zapojila i Škoda Auto, která představila první koncepty elektrických modelů, čímž elektromobilita získala větší pozornost i mezi českými spotřebiteli. Podle dat z roku 2018 již více než polovina respondentů alespoň teoreticky zvažovala možnost koupě elektromobilu. Firemní zákazníci začali z pragmatických důvodů testovat náhradu části flotil za elektrická vozidla – podpoření prvním dotačním rámcem a očekávanými úsporami na provozních nákladech. Pořizovací cena elektromobilů sice zůstávala vyšší než u vozů se spalovacím motorem, ale začala se mírně snižovat.

Zlomové období představují roky 2020 až 2024, kdy došlo k akceleraci zájmu a zásadní změně veřejného diskurzu. V důsledku pandemie COVID-19 vzrostl důraz na udržitelnost a ekologická témata, což přispělo ke zvýšení zájmu o alternativní způsoby dopravy. V roce 2023 bylo podle průzkumů již více než 75 % veřejnosti obeznámeno s konceptem elektromobilu a přibližně čtvrtina dotázaných uvedla, že o jeho pořízení uvažuje v horizontu pěti let. Přestože se ceny elektromobilů stabilizovaly, zůstávaly stále o 30 až 50 % vyšší než u srovnatelných spalovacích vozů, což představovalo hlavní bariéru pro širší rozšíření mezi běžnou populací. Infrastruktura se zlepšovala, ale její nedostatečná hustota, zejména mimo města, byla nadále vnímána jako problém. Zatímco v roce 2014 bylo v provozu méně než 100 nabíjecích bodů, v roce 2023 jich bylo přibližně 700.

Zásadní roli v akceleraci poptávky sehrál firemní sektor, který díky ekonomické racionalitě a dostupným dotačním programům začal elektromobily zavádět do svých vozových parků ve větším měřítku. V roce 2022 tvořily firemní flotily přes 60 % všech nových registrací BEV a v roce 2024 činil jejich podíl u ojetých elektromobilů již 50 %. Velkou roli sehrály i unijní politiky – například směrnice Evropské unie o zákazu prodeje nových spalovacích motorů od roku 2035 – které významně ovlivnily očekávání veřejnosti i plánování výrobců. Tento impuls měl největší vliv na mladší a technologicky otevřené skupiny obyvatelstva.

Zároveň se stále častěji objevovala témata, která překračují rámec uživatele a týkají se systémových dopadů elektromobility – především otázka udržitelného financování dopravní infrastruktury, která byla historicky závislá na spotřebních daních z paliv. S přechodem na bezemisní dopravu se tento model stává neudržitelným, což představuje další výzvu, jak elektromobilitu integrovat do širšího dopravního a daňového systému

Postoje různých demografických skupin

Z průzkumů je tedy zřejmé, že postoje k elektromobilitě se výrazně liší podle věku, životního stylu a sociálně-ekonomického postavení jednotlivých skupin obyvatelstva. Mladší generace ve věku 18 až 35 let vykazuje v porovnání s ostatní populací vyšší míru otevřenosti vůči elektromobilitě. Tento pozitivní vztah souvisí s vyšším technickým povědomím, ekologickým smýšlením a častějším využíváním inovativních technologií. Průzkumy však ukazují, že až 60 % mladých lidí vnímá pořizovací cenu elektromobilu jako překážku, která přesahuje jejich finanční možnosti. Elektromobil je pro ně často spíše aspirací než realistickou volbou. Přesto 27 % z této skupiny uvedlo, že by o koupi uvažovalo, pokud by byly dostupné dotace či výhodné podmínky splátkového financování.

Starší generace nad 50 let zůstává vůči elektromobilitě výrazně skeptičtější. Převládají u ní obavy z nedostatečného dojezdu, nedůvěra k novým technologiím a preference tradičních spalovacích motorů. Podle dat z roku 2023 více než 70 % respondentů v této věkové kategorii deklarovalo, že nemají zájem přecházet na elektromobil, přičemž klíčovým faktorem je právě konzervativní vztah k technologiím a obavy z praktické využitelnosti.

Zcela specifickou skupinou jsou firemní zákazníci, kteří tvoří páteř současného trhu s elektromobily v České republice. V roce 2023 připadalo více než 40 % nových registrací elektromobilů na právnické osoby. Tyto nákupy jsou často motivovány ekonomickými faktory – firemní flotily využívají dotační schémata, daňové úlevy a nižší provozní náklady. Například z průzkumu EY z roku 2021 vyplynulo, že 78 % manažerů firemních flotil plánuje v následujících pěti letech zařazení elektromobilů do vozového parku, přičemž důležitým argumentem je i snaha o zlepšení firemního ESG profilu.

Výrazné rozdíly se ukazují také mezi obyvateli měst a venkova. Ve městech je elektromobilita vnímána příznivěji díky lepší infrastruktuře, kratším vzdálenostem a vyšší míře osvěty. V roce 2024 měly například Praha, Brno a Plzeň dohromady více než 60 % všech veřejně přístupných dobíjecích bodů v ČR. Naopak na venkově přetrvává skepse spojená s nižší dostupností nabíjecích stanic a delšími přepravními vzdálenostmi. Obyvatelé venkovských oblastí častěji vlastní starší vozy, které vnímají jako dostatečně funkční a nahraditelné jen s významnými náklady.

Tato demografická členění ukazují, že elektromobilita bude mít rozdílnou dynamiku přijetí podle cílové skupiny. Rozdíly v postoji k elektromobilům souvisí s různými motivacemi, hodnotami a praktickými podmínkami jednotlivých skupin – zatímco u mladších hraje roli ekologická orientace a technologická otevřenost, u starších převažují obavy z rizik a důraz na osvědčené řešení. Rozdíly mezi městem a venkovem pak reflektují prostorové aspekty dostupnosti infrastruktury a reálné přepravní potřeby. Postavení firem jako dominantního segmentu na trhu s elektromobily ukazuje, že významným faktorem je institucionální a ekonomický rámec rozhodování.

3.2 Srovnání s jinými zeměmi

Postoje k elektromobilitě v ČR jsou v kontextu Evropy podobné jako ve středovýchodní části Evropy, což je dané historicko-kulturním a politickým kontextem. Zejména nižší vahou, kterou tyto státy přikládají environmentálním tématům a nižší kupní silou v kombinaci s

nižšími dotacemi. Ačkoliv environmentální témata nejsou v zemích střední a východní Evropy nutně méně důležitá, nejsou ale prioritizována v každodenním rozhodování spotřebitelů, což je často dáno ekonomickými tlaky, nižší důvěrou v instituce, či jiným politickým rámcem (viz například Eurobarometr 96.2 - Special Eurobarometer 501: Attitudes of European citizens towards the environment z roku 2019). Rozdíly tedy nejsou nutně známkou toho, že by obyvatelé střední Evropy odmítali ekologii ideologicky, ale spíše toho, že environmentální témata jsou zatlačena do pozadí kvůli jiným prioritám – tedy ekonomickým a sociálním (Gnann, 2018; Sovacool, Axsen & Sorrell, 2018; Lane & Potter, 2007).

Dále v zemích s nižší hustotou nabíjecích stanic je adopce elektromobilů výrazně nižší. Přístup k domácímu nabíjení (např. v rodinných domech) je tak důležitým prediktorem. To zvýhodňuje například skandinávské země s rozptýlenějším osídlením. Rozhodování spotřebitelů také často ovlivňuje očekávaná stabilita politik – v zemích, kde panuje vyšší důvěra v dlouhodobost dotačních schémat a regulačního rámce, je adopce elektromobilů výrazně vyšší. V některých zemích (včetně ČR) rovněž panuje stále určitá technologická zdrženlivost nebo nedůvěra vůči novým technologiím, což zpomaluje adopci – zvláště mimo velká města. Zde se tedy ukazuje, že jde také o strukturální a ekonomickou otázku nejen o ideologický nebo kulturní odpor – jak ukazují empirické studie zaměřené na adopci technologií. Pakliže se podíváme na konkrétní země, je situace následující:

- **Německo:** Spotřebitelé v Německu mají díky vyšší kupní síle a štedřejším dotacím větší ochotu k adopci elektromobilů. V roce 2020 zavedlo Německo štedré dotace na pořízení elektromobilů, což způsobilo skokový nárůst poptávky. V roce 2023 tvořily čistě elektrické vozy přibližně 18 % nových registrací (oproti 20 % v 2022), ale společně s plug-in hybridy dosáhl podíl vozidel s elektrickým pohonem asi 25 %.
- **Norsko:** Díky daňovým úlevám a dotacím tvoří elektromobily více než 80 % všech nových registrací. Spotřebitelé zde elektromobilitu vnímají jako standard. Již od roku 2014 investovalo Norsko do masivních daňových úlev, což vedlo k tomu, že elektromobily tvořily více než 50 % všech nových registrací již v roce 2017.
- **Polsko a Maďarsko:** Situace je podobná ČR, kde se elektromobilita teprve rozvíjí a čelí podobným bariérám.
- **Francie** je zajímavý případ **západoevropské země**, kterou může ČR využít jako inspiraci, protože má výrazné státní dotace a pobídky (bonus-malus systém), silnou podporu domácích výrobců elektromobilů (Renault, Peugeot) a současně čelí některým bariérám podobným střední Evropě (např. protesty kvůli cenám energií, nerovnosti mezi městy a venkovem). V roce 2023 tvořily BEV přibližně 16 % nových registrací ve Francii, přičemž trh je silně ovlivňován státní podporou a domácí produkcí.
- **Nizozemsko** je také velmi zajímavý příklad, protože bývá často označováno za „vyvážený model“ přechodu k elektromobilitě. Na rozdíl od extrémně štedrého

systému dotací v Norsku či prudkých skokových změn v Německu zvolila nizozemská vláda stabilní a předvídatelný přístup kombinující přímou podporu s postupným zapojováním tržních mechanismů. V roce 2023 mělo Nizozemsko jednu z nejhustších sítí veřejných nabíjecích bodů v EU (přes 130 000) a patřilo do první pětky států s nejvyšším podílem BEV na nových registracích (přes 30 %). Přímé dotace jsou v posledních letech nahrazovány jinými nástroji – daňovými úlevami, podporou domácího nabíjení nebo zvýhodněním ve firemním daňovém systému. Specifickým rysem nizozemského přístupu je důraz na městské plánování, sdílenou mobilitu a digitalizaci infrastruktury. Díky tomu se zde elektromobil stal integrální součástí širší vize udržitelné dopravy a nikoli izolovaným cílem. Tento systémový, technologicky neutrální a dlouhodobě udržitelný přístup je často zmiňován jako inspirativní pro země, které hledají rovnováhu mezi ekologickými cíli a fiskální realitou.

Česká republika se v adopci elektromobilů oproti ostatním zemím EU pohybovala spíše ve středním tempu, přičemž největší změny nastaly až po roce 2020. V roce 2012 činil podíl elektromobilů méně než 0,1 % na trhu, ale přestože podíl stále zůstává pod 2 %, meziroční nárůsty registrací v posledních pěti letech naznačují změnu dynamiky. Podle dat Ministerstva dopravy ČR vzrostl počet registrovaných elektromobilů z 400 vozidel v roce 2012 na více než 15 000 vozidel v roce 2023. Dále pak k 31. prosinci 2024 bylo v České republice registrováno celkem 36 364 osobních bateriových elektromobilů kategorie M1. V průběhu prvních dvou měsíců roku 2025 přibýlo 1 718 nových registrací elektromobilů, což představuje meziroční nárůst o 86 %.

Většina nově registrovaných elektromobilů je ale spojena s podniky, které využívají státní dotace, a ne se soukromým sektorem. Toto je zřejmě dáno nedostatkem infrastruktury – V ČR je 30 dobíjecích stanic na 100 000 obyvatel. Pro srovnání, Německo má 3x více, Norsko 20x více a Polsko 3x méně. Přičemž v ČR jsou nabíjecí stanice soustředěny primárně do velkých měst a podél hlavních dopravních tahů a chybí ultra-rychlé DC nabíječky.

Celkově se sice postoje k elektromobilitě v České republice postupně mění, ale klíčové bariéry, jako je negativní postoj, cena, infrastruktura a omezený dojezd stále brání větší adopci. Změna postojů bude vyžadovat zejména čas. Pro úspěšnou transformaci je nezbytné zaměřit se na osvětu, zlepšení infrastruktury a podporu dostupných modelů na jedné straně, a umožnění vlastní zkušenosti na straně druhé. To je totiž nejsilnější aspekt pro změnu postojů.

3.4 Shrnutí problematiky postojů

Přijetí elektromobility v České republice je výsledkem složité souhry ekonomických, technických, kulturních i institucionálních faktorů. Z dostupných dat a průzkumů vyplývá, že zatímco technické parametry a dostupnost elektromobilů se v posledních letech výrazně zlepšily, veřejné mínění zůstává rozdělené a často opatrné. Postoje se liší nejen podle

demografických charakteristik, ale také regionálně, přičemž zásadní roli hrají faktory jako důvěra ve stát, dostupnost infrastruktury nebo osobní zkušenost s elektromobilem.

Kromě rozdílů v infrastruktuře, ekonomické síle a vládních politikách hraje v přijetí elektromobility zásadní roli i kulturní kontext a míra přímé zkušenosti s technologií. Zatímco v zemích jako Norsko nebo Nizozemsko se elektromobily staly běžnou součástí každodenní dopravy a jejich řízení je běžnou zkušeností pro značnou část populace, v České republice šlo až donedávna o spíše marginální jev. Vysoká míra akceptace v těchto zemích tak nesouvisí pouze s výší dotací, ale především s tím, že se elektromobil stal „normálním“ – dostupným, známým a běžně používaným. Tento fenomén potvrzují i data z výzkumů: vlastní zkušenost s elektromobilem (například jako spolujezdec nebo uživatel firemního vozu) zásadně zvyšuje ochotu zvažovat koupi.

Tuto hypotézu podporuje i mezinárodní průzkum Global EV Alliance z listopadu 2024, který proběhl mezi více než 23 000 majiteli elektromobilů ze 18 zemí. Zjistilo se, že 92 % respondentů plánuje jako své další vozidlo opět elektromobil. Nejčastěji jako důvody uváděli nižší provozní náklady (45 %) a celkovou spokojenost s uživatelským komfortem. Výsledky tohoto šetření ukazují, že zkušenost s elektromobilem vede k významnému posunu postojů směrem k pozitivnímu vnímání. Tato zjištění podporují strategii, která se zaměřuje na rozšíření přístupu k elektromobilitě skrze pilotní projekty, služební vozidla, sdílené automobily nebo krátkodobý pronájem. Umožnit lidem „osahat si“ elektromobilitu je tedy z hlediska změny postojů efektivnější než samotná osvěta. Je ale potřeba poznamenat, že aktuálně mají elektromobily technologicky pozitivněji naladěni a socioekonomicky silnější segmenty populace a státní podpora se tak bude časem muset adaptovat na potřeby jiných vrstev obyvatelstva.

Ve srovnání se západními zeměmi se v České republice také více projevuje technologická zdrženlivost a nižší míra důvěry ve státní politiku. Zatímco v Německu nebo Francii hrají klíčovou roli jasně komunikované dlouhodobé strategie, česká populace často vnímá podporu elektromobility jako nestabilní, málo transparentní a nesrozumitelnou. Například německý model spočívající v přímých dotacích kombinovaných s daňovými výhodami byl od počátku vnímán jako dlouhodobý závazek vlády, což přispělo k vyšší ochotě občanů učinit finančně náročné rozhodnutí. Naproti tomu v ČR je důvěra ve stabilitu a férovost dotačních programů nižší, což zvyšuje averzi k riziku a snižuje ochotu investovat do nových technologií.

Výrazné jsou rovněž rozdíly v roli lokálních samospráv a občanské společnosti. Zatímco ve Francii či Nizozemsku hrají města aktivní roli v rozvoji infrastruktury a podpůrných služeb, české obce často chybí vize nebo kapacity pro rozvoj elektromobility. V praxi tak dochází ke koncentraci nabíjecích stanic do několika málo regionů, což prohlubuje rozdíly mezi městem a venkovem. Přístup „zdola nahoru“, který v některých státech výrazně přispívá k úspěchu transformace, je v ČR zatím spíše výjimečný.

V souhrnu lze říci, že kromě makroekonomických ukazatelů a legislativních rámců je důležité sledovat i měkkí faktory – jako je přímá zkušenost uživatelů, důvěra ve stabilitu politik, úroveň komunikace a angažovanost místních aktérů. Právě tyto faktory jsou často rozhodující v tom, zda se nová technologie stane běžnou součástí života, nebo zůstane na okraji

společenského zájmu. Česká republika má v tomto ohledu značný potenciál, ale zároveň bude potřeba cíleně pracovat na překonání specifických strukturálních a kulturních bariér.

4. Potenciál elektromobility vzhledem ke snížení CO₂ a dlouhodobá ekonomická udržitelnost

Doprava je v České republice jedním z největších zdrojů emisí skleníkových plynů, přičemž silniční doprava tvoří více než 70 % tohoto podílu. Elektromobilita je proto považována za jeden z hlavních nástrojů pro snižování těchto emisí, jelikož eliminuje lokální emise na území vozidla a přesouvá environmentální zátěž na úroveň energetiky. Elektromobily navíc přinášejí významné zdravotní přínosy. Ve městech se díky nim zlepšuje kvalita ovzduší, protože elektromobily neprodukují lokální emise NO_x a pevných částic (PM). Tím dochází ke snižování zdravotních nákladů spojených s dýchacími a kardiovaskulárními onemocněními. Znečištění ovzduší má přitom srovnatelný dopad na úmrtnost jako dopravní nehody, tedy elektromobily mají potenciál ušetřit cca 10 miliard Kč ročně (při 100 % nahrazení spalovacích motorů). Rozšíření elektromobilů tak může mít nejen ekologické, ale i sociálně-zdravotní přínosy pro společnost.

Co se týče ekologického přínosu, ten je také velmi slibný, je ale podmíněn řadou faktorů, které se týkají technologického využití, chování spotřebitelů a struktury podpory ze strany státu. Jako základní výchozí bod lze konstatovat, že ekologické přínosy elektromobility jsou vědecky i empiricky velmi dobře doložené. Nicméně, tyto přínosy se projeví pouze tehdy, pokud elektrická vozidla skutečně nahradí vozidla se spalovacím motorem. Scénáře, kdy si spotřebitel pořídí elektromobil jako druhé či třetí auto do domácnosti nebo kdy nahradí jeden spalovací vůz dvěma elektrickými, zásadně snižují celkovou efektivitu přechodu na elektromobilitu. Konkrétní studie ukazují, že v takových případech může dokonce dojít ke zvýšení počtu vozidel na cestách, což vede k větším nárokům na infrastrukturu, spotřebu energie i dopravní kapacity (viz např. Rosenbloom, Sprei & Sovacool, 2023).

Druhým z klíčových faktorů, které ovlivňují klimatický přínos elektromobility, je energetický mix dané země. V České republice stále dominuje výroba elektřiny z uhlí, což snižuje uhlíkovou efektivitu elektromobilů. Přínos elektromobility k redukcí emisí CO₂ je zde odhadován na 20–30 %, přičemž při větším využití obnovitelných zdrojů by mohl dosáhnout až 50 %. Také záleží na tom, jaký typ spalovacích vozidel elektromobily nahrazují – největší přínos mají v případech, kdy nahradí starší, více emisně zatěžující automobily. Významný vliv má rovněž reálná spotřeba a dojezd vozidla, které se mohou v zimních podmínkách výrazně zhoršit a tím snížit celkovou efektivitu využívání elektromobilů. Dále je potřeba zohlednit materiálovou náročnost celého životního cyklu – těžba lithia, kobaltu a niklu pro baterie může znamenat významnou ekologickou zátěž (navíc závislost na státech s monopolem na těžbu těchto kovů je pro EU i ČR riziková). Proto je důležité rozvíjet koncept druhého života baterií a podporovat jejich recyklaci.

Z ekonomického hlediska elektromobilita vyžaduje rozsáhlé investice do vývoje, výroby, infrastruktury a osvěty. Podpory a dotace by přitom měly být efektivně cílené – ideálně na náhradu starších spalovacích vozidel a dostupné modely, nikoli na luxusní vozy určené jako druhé auto do rodiny. Významným tématem je rovněž udržitelnost samotných podpůrných schémat a model financování dopravní infrastruktury.

Je také nezbytné připomenout, že elektromobilita není jediným řešením dekarbonizace dopravy. Vedle ní je nutné rozvíjet i další dopravní alternativy a podpůrná opatření – například elektrifikaci železnic, využívání biopaliv druhé a dalších generací, rozvoj vodíkových technologií (zejména v nákladní dopravě) nebo podporu veřejné dopravy, mikromobility a aktivní dopravy jako je chůze či cyklistika. Tyto formy dopravy mají často nižší environmentální stopu a větší potenciál pro zlepšení zdraví populace.

Přijetí elektromobility českou veřejností je dále ovlivněno i kulturními faktory. Část společnosti vnímá přechod k elektromobilům jako ohrožení tradiční představy automobilové svobody. Tento kulturní konflikt zpomaluje přijetí elektromobility, přestože se ukazuje, že drtivá většina spotřebitelů, kteří elektromobil zakoupí, se ke spalovacím vozům již nevrací. V této souvislosti je důležité nejen snižovat ekonomické bariéry, ale i pracovat s kulturním a symbolickým rámcem dopravy.

Dlouhodobá udržitelnost elektromobility pomocí dotací

Zásadním faktorem v dlouhodobé perspektivě rozšíření a udržitelnosti využívání elektromobilů jsou dotace, na kterých je současné rozšíření elektromobilů do značné míry závislé. Například v Norsku tvoří dotace a daňové úlevy významnou část motivace pro pořízení elektromobilu. Díky osvobození od DPH a registračních poplatků, bezplatnému parkování a dalším pobídkám tvoří elektromobily v Norsku více než 80 % nově registrovaných vozidel. Nicméně tento model není dlouhodobě udržitelný. Státní rozpočty nemohou dotovat elektromobilitu donekonečna. Ve zmíněném Norsku již dochází ke změnám v politice, kdy se dotace postupně ruší a zvyšuje se daňová zátěž. Navíc dotace často přinášejí větší užitek majetnějším spotřebitelům, kteří si mohou elektromobil dovolit i bez podpory, zatímco nízkopříjmové domácnosti mají omezený přístup. Tradiční modely financování silniční infrastruktury – založené na spotřebních daních z paliv (např. benzín, nafta) – jsou v kontextu přechodu k elektromobilitě neudržitelné, protože elektrická vozidla tyto daně neplatí, čímž dochází k výraznému poklesu příjmů státních rozpočtů. Tradiční příjmy z daní na fosilní paliva, které ve většině evropských států tvoří páteř financování silniční údržby, tak postupně klesají. V České republice, kde je kupní síla obyvatel nižší, by bez dotací byla adopce elektromobilů výrazně pomalejší. Zároveň ale ještě nečelíme poklesu příjmů z daní, a máme tak čas nastavit efektivnější model podpory než v Norsku.

Lekce z norského modelu totiž ukazuje, že intenzivní dotace mohou rychle zvýšit podíl elektromobilů na trhu, zároveň ale varuje před některými riziky. Po zrušení dotací může dojít ke stagnaci nebo poklesu prodeje elektromobilů, pokud do té doby nebudou na trhu cenově srovnatelné varianty ke spalovacím motorům. Podpora elektromobility zároveň vede k výpadku příjmů. Daňové úlevy na elektromobily totiž vedou k poklesu příjmů z daní a poplatků, což dlouhodobě zatěžuje státní rozpočet. Navíc rozvoj elektromobilů je závislý na infrastruktuře, která vyžaduje masivní investice do (nabíjecí) infrastruktury. Nejedná se zde ale „pouze“ o infrastrukturu novou, ale také o její údržbu. Podle OECD/ITF (2023) se i ekonomicky silné země jako Německo, Švédsko nebo Francie v nadcházejících letech setkají s rostoucími rozpočtovými deficity na údržbu infrastruktury. Hrozí tzv. „investment gap“, tedy rostoucí rozdíl mezi potřebnými investicemi a dostupným rozpočtem, přičemž náklady na údržbu silnic rostou i v důsledku klimatických změn a stárnutí infrastruktury. Tento vývoj si vynucuje zavádění nových modelů zpoplatnění dopravy (např. podle ujeté vzdálenosti), přičemž elektromobilita s nimi musí počítat, pokud chce být dlouhodobě udržitelnou alternativou.

Doporučení pro ČR

Aby Česká republika efektivně využila elektromobilitu jako nástroj ke snižování emisí, je zapotřebí:

- Zacílit dotace na nahrazování starších spalovacích vozidel elektromobily a omezit podporu pro nákup druhého nebo třetího vozidla.
- Podpořit sdílenou elektromobilitu a multimodální dopravu, která může snižovat celkový počet vozidel a dopravních výkonů.
- Snižovat závislost na přímých dotacích a místo nich posilovat nepřímé pobídky, jako jsou daňové úlevy, zvýhodněné parkování či vjezd do center.
- Podpořit nabídku cenově dostupných modelů a zajistit podporu pro méně příjmové skupiny.
- Reformovat systém financování dopravní infrastruktury s ohledem na očekávaný pokles příjmů ze spotřebních daní a předejít vzniku "investment gapu".
- Integrovat elektromobilitu do širší strategie udržitelné dopravy a kombinovat ji s dalšími opatřeními snižujícími emise.
- Posilovat informovanost veřejnosti a podporovat pozitivní kulturní přijetí elektromobility, např. skrze osvětové kampaně, pilotní projekty nebo programy pro školy.

Při vhodně nastavené kombinaci podpůrných nástrojů může elektromobilita v České republice skutečně naplnit svůj ekologický potenciál a zároveň přispět ke zlepšení kvality života ve městech i mimo ně.

5. Je elektromobilita „nízko visící ovoce“?

Elektromobilita může být v určitých oblastech považována za „nízko visící ovoce“ díky:

1. **Technologické připravenosti:** Elektromobily jsou dnes technologicky vyspělé a dostupné pro široké spektrum uživatelů.
2. **Rychlosti zavádění:** Ve srovnání s alternativami, jako je vodík, je infrastruktura pro elektromobily rychleji realizovatelná.

Na druhou stranu, její ekologický přínos je limitován současným energetickým mixem a vysokými náklady na implementaci. V tomto ohledu je ale možné kombinovat elektromobilitu s dalšími opatřeními, jako je podpora veřejné dopravy nebo modernizace energetické infrastruktury.

Klíčovým faktorem „problematicčnosti“ elektromobility jsou mimo strukturální a ekonomické faktory zejména negativní postoje a nízká míra akceptace a adopce. Zde může být kontraproduktivní tlačit tuto technologii „na sílu“. Byť je přechod na elektromobilitu technologicky možné a dobré řešení, sociálně a kulturně to tak jednoduché není.

Lidské chování (nejen dopravní) je silně zvykové, a proto se v základu každé výraznější změně lidé brání. Zároveň se jedná o změnu v klíčovém symbolu západní kultury. Po 100 letech silného a plošného marketingu automobilových společností se v euroamerické společnosti vyvinula dominantní kultura tzv. automobilismu – viz [motonormativita](#). Stali jsme se psychicky i reálně životně závislí na automobilech a flexibilitě i komfortu, který přináší. Navíc automobilové reklamy dlouhodobě zdůrazňují na automobilech aspekt svobody jako klíčové hodnoty. Je tedy logické, že si lidé nechtějí nechat svoji „svobodu“ vzít (čím a jak budou jezdit).

Dobrá a perspektivní technologie se zde bohužel stala symbolem kulturní války, což jí uškodilo. Paradoxně tedy může být přílišný tlak na zavádění elektromobility něco, co její přijetí a používání sníží. Ze statistik nákupního chování víme, že po koupi elektromobilu se ke „spalováků“ téměř nikdo nevrátí. Změna od spalovacích k bateriovým automobilům tak má vysoký potenciál nastat prostě přirozeně, přičemž ji lze výrazně urychlit pozitivní motivací (infrastruktura, daňové úlevy atp.). Tak, jak v případě všech předcházejících technologií, kdy lidé prostě přešli na novou z vlastní vůle, protože byla lepší, jednodušší, levnější, dostupnější atp. V případě negativní podpory ale elektromobilita vzbuzuje kulturně podmíněný odpor a dává prostor pro dezinformační kampaně.

Celkově lze tedy konstatovat, že elektromobilita může být nízko visící ovoce, ale spíše v delší časové perspektivě a s potřebou pozitivní motivace. Nicméně ještě níž na pomyslném stromě snížení CO₂ pak leží mikromobilita, jelikož velkou část cest automobilem (bez ohledu na pohon) lze nahradit aktivními módy dopravy. Zároveň tak mohou lidé absolvovat doporučenou denní dávku tělesného pohybu, což ušetří čas (např. nemusí do fitka) i finance (za palivo) a sníží výskyt civilizačních chorob (např. obezita, deprese atp.).

Ačkoliv jsou tedy elektromobily technologicky dobrá odpověď na potřebu snížení CO₂, je potřeba brát v úvahu širší kontext. Tedy zda úsilí, které věnujeme jejímu prosazování, by v jiném segmentu průmyslu či života nepřineslo větší dopad na snížení emisí. Vzhledem k tomu, že kdo si jednou pořídí elektromobil, už u této technologie zůstane, tak přechod na elektromobilitu je ve střednědobé perspektivě očekávatelnou budoucností i bez velkého politického tlaku (avšak s ekonomickou podporou tohoto sektoru).

6. Závěr

Elektromobilita představuje jednu z klíčových cest k dosažení klimatických cílů Evropské unie, zároveň ale i komplexní společenskou proměnu, která se dotýká infrastruktury, technologií, ekonomiky, sociální sféry i každodenního chování. Přechod na elektrická vozidla není jen otázkou inovace, ale zásadní transformací dopravního systému, jeho financování a hodnotových rámců spotřebitelů. Ačkoliv EU i některé její členské státy přijaly ambiciózní cíle a implementační strategie, situace v jednotlivých zemích se výrazně liší.

Česká republika v tomto ohledu za evropským průměrem nadále zaostává – podíl elektromobilů na trhu zůstává nízký, rozvoj infrastruktury pomalý a veřejné mínění rozpolčené. Zásadní roli zde hrají strukturální bariéry: vysoký podíl uhlí v energetickém mixu, nízká dostupnost veřejných nabíječek, nižší kupní síla domácností a nevyvážený systém státní podpory. Přestože postoje veřejnosti k ochraně životního prostředí jsou spíše pozitivní, environmentální témata nejsou v každodenním rozhodování prioritizována – jak ukazují i průzkumy Eurobarometru a domácích agentur. Tento rozpor lze interpretovat nikoli jako ideologické odmítnutí elektromobility, ale jako výsledek ekonomických tlaků a nízké důvěry v dlouhodobou stabilitu veřejné politiky.

Rozhodování spotřebitelů je do značné míry ovlivňováno očekáváním návratnosti investic a dostupností infrastruktury. V zemích, kde panuje vyšší důvěra v budoucnost podpůrných politik, je adopce elektromobilů výrazně vyšší. Důležitým faktorem je také možnost domácího nabíjení, která je častější v rodinných domech a ve státech s rozptýleným osídlením – jako je například Norsko. Právě skandinávské státy a západní Evropa (např. Německo, Francie) ukazují různé cesty k rozvoji elektromobility: od masivních subvencí a daňových výhod přes podporu domácího průmyslu až po aktivní zapojení samospráv.

Do popředí však vystupuje i méně diskutovaná, avšak zásadní výzva: udržitelnost financování dopravní infrastruktury. Tradiční modely založené na spotřebních daních z fosilních paliv se v kontextu přechodu na elektromobilitu stávají neudržitelnými. Jelikož elektromobily tyto daně neplatí, státy – včetně těch nejbohatších – čelí postupnému poklesu příjmů, které tvořily páteř údržby silniční sítě. Podle OECD/ITF (2023) hrozí vznik tzv. *investment gap*, tedy rostoucího rozdílu mezi potřebnými investicemi a dostupnými prostředky. Řešením bude reforma zpoplatnění dopravy (např. podle ujeté vzdálenosti) a systémové plánování veřejných výdajů.

Celkově lze říci, že úspěšná transformace směrem k elektromobilitě nebude možná bez koordinovaného úsilí státu, průmyslu, obcí i občanů. Nestačí pouze technologický vývoj nebo dotační programy – důležité bude i budování důvěry veřejnosti, odstraňování strukturálních bariér a zajištění spravedlivého přístupu k inovacím. Česká republika má šanci z této proměny těžit – pokud bude schopna proaktivně konat, nikoli pouze pasivně dohánět zbytek Evropy.

7. Seznam literatury

1) Agentury a průzkumy

- Centrum dopravního výzkumu. (2019). *Postoje firem a řidičů k elektromobilitě v ČR*. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
- Centrum dopravního výzkumu. (2020). *Postoje české populace k elektromobilitě*.
- ChargeUp & Ipsos. (2024, březen). *Postoje podnikatelů k elektromobilitě*.
- EY. (2024, listopad). *Postoje české populace k nákupu elektromobilů*.
- EY & InsightLab. (2021). *Firemní strategie v oblasti elektromobility v ČR*.
- Global EV Alliance. (2024, listopad). *EV Driver Survey 2024: Global Insights from EV Owners*.
- Ipsos & Raiffeisen-Leasing. (2023). *Postoje k elektromobilitě v České republice*.
- Kantar TNS. (2016). *Názory na elektromobily v ČR*.
- Median. (2013). *Elektromobilita očima české veřejnosti*.
- Response. (2023). *Postoje české veřejnosti k elektromobilům*.
- STEM/MARK. (2018). *Průzkum postojů k elektromobilům*.
- STEM/MARK. (2023). *Postoje české veřejnosti k elektromobilitě*.

2) Zpravodajství a odborná média

- EVmagazín. (2024). Prodej elektromobilů v EU za rok 2024: Klíčové trendy a statistiky. *EVmagazin.cz*. <https://www.evmagazin.cz/prodej-elektromobilu-v-eu-za-rok-2024-klicove-trendy-statistiky>
- Reuters. (2024a, January 14). Global electric vehicle sales up 25% in record 2024. *Reuters*. <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/global-electric-vehicle-sales-up-25-record-2024-2025-01-14/>
- Reuters. (2024b, January 28). EV car sales to top 20 million in 2025, research firm says. *Reuters*. <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/ev-car-sales-top-20-million-2025-research-firm-says-2025-01-28/>
- Transport a Logistika. (n.d.). Postoj k elektromobilitě v České republice. *Transport a Logistika*. <https://transport-logistika.cz/zpravy/elektromobilita/postoj-k-elektromobilite-v-ceske-republice>

3) Odborné a vědecké publikace:

- Burchart-Korol, D., Jursova, S., Folega, P., Korol, J., Pustejovska, P., & Blaut, A. (2018). Environmental life cycle assessment of electric vehicles in Poland and the Czech Republic. *Journal of Cleaner Production*, 202, 476–487. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2018.08.145>
- Cernohorský, J., Jandura, P., & Kuprová, K. (2019). Sustainable electromobility in the Liberec Region and in Middle Europe in general. *2019 International Conference on Electrical Drives & Power Electronics (EDPE)*. <https://doi.org/10.1109/EDPE.2019.8884065>
- Costa, C. M., Barbosa, J. C., Castro, H., Gonçalves, R., & Lanceros-Méndez, S. (2021). Electric vehicles: To what extent are they environmentally friendly and cost effective? Comparative study by European countries. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 151, 111548. <https://doi.org/10.1016/j.rser.2021.111548>
- Dudziak, A., Caban, J., Stopka, O., Stoma, M., Sejkorová, M., & Stopková, M. (2023). Vehicle market analysis of drivers' preferences in terms of the propulsion systems: The Czech case study. *Energies*, 16(5), 2418. <https://doi.org/10.3390/en16052418>
- Fan, Y. V., Jiang, P., Klemeš, J. J., & Ocloň, P. (2022). Minimum environmental footprint charging of electric vehicles: A spatiotemporal scenario analysis. *Energy Conversion and Management*, 258, 115532. <https://doi.org/10.1016/j.enconman.2022.115532>
- Formánek, T., & Tahal, R. (2020). Socio-demographic aspects affecting individual stances towards electric and hybrid vehicles in the Czech Republic. *Central European Business Review*, 9(2), 78–91. <https://doi.org/10.18267/j.cebr.238>
- Gnann, T., Plötz, P., Funke, S. A., & Wietschel, M. (2018). The role of consumer preferences in the diffusion of electric vehicles – A review. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 62, 508–523. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2018.03.004>
- Higueras-Castillo, E., Liébana-Cabanillas, F. J., Muñoz-Leiva, F., & García-Maroto, I. (2019). Evaluating consumer attitudes toward electromobility and the moderating effect of perceived consumer effectiveness. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 51, 387–398. <https://doi.org/10.1016/j.jretconser.2019.07.006>
- Higueras-Castillo, E., Molinillo, S., Coca-Stefaniak, J. A., & Liébana-Cabanillas, F. (2019). Perceived value and customer adoption of electric and hybrid vehicles. *Sustainability*, 11(18), 4956. <https://doi.org/10.3390/su11184956>
- Hromádka, J., & Miler, P. (2012). Environmental benefits analysis of electric vehicles in the Czech Republic. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 17(3), 251–255. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2011.12.007>
- Hubka, L. (2019). Electric cars in the Czech Republic: The analysis of CO₂ emissions reduction. *2019 IEEE 6th International Conference on Energy Smart Systems (ESS)*. <https://doi.org/10.1109/ESS.2019.8764205>
- Husinec, M., Strielkowski, W., Vacek, T., & Vondracek, M. (2024). Optimizing electric vehicles charging for enhancing environmental sustainability and reducing carbon emissions of freight transport: Case of Czech Republic. *Environmental Economics*, 15(1), 16–31. [https://doi.org/10.21511/ee.15\(1\).2024.02](https://doi.org/10.21511/ee.15(1).2024.02)

- Jaššo, K., Mačák, M., Šedina, M., Máca, J., Harper, G. D. J., & Kazda, T. (2025). Ecological impact of vehicles: A comparative study within the Czech Republic and other Visegrad 4 countries. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 209, 115059. <https://doi.org/10.1016/j.rser.2024.115059>
- Jandásek, V., Šimela, A., Mücková, P., & Horák, B. (2022). Smart grid and electromobility. *IFAC PapersOnLine*, 55(4), 164–169. <https://doi.org/10.1016/j.ifacol.2022.06.027>
- Jursova, S., Burchart-Korol, D., & Pustejovska, P. (2019). Carbon footprint and water footprint of electric vehicles and batteries charging in view of various sources of power supply in the Czech Republic. *Environments*, 6(3), 38. <https://doi.org/10.3390/environments6030038>
- Kalašová, A., & Čulík, K. (2023). The micromobility tendencies of people and their transport behavior. *Applied Sciences*, 13(19), 10559. <https://doi.org/10.3390/app131910559>
- Lane, B., & Potter, S. (2007). The adoption of cleaner vehicles in the UK: Exploring the consumer attitude–action gap. *Journal of Cleaner Production*, 15(11–12), 1085–1092. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2006.05.026>
- Lewicki, W., Sendek-Matysiak, E., Łosiewicz, Z., & Homik, W. (2023). Assessment of knowledge of young users and their views on e-mobility. *Transport Problems*, 18(4), 63–76. <https://doi.org/10.20858/tp.2023.18.4.05>
- Marasciuolo, F., Stamatis, K., Forte, G., & Cipcigan, L. M. (2024). Carbon emission evaluation for stationary storage systems in EV parking lots. *Journal of Energy Storage*, 102, 114137. <https://doi.org/10.1016/j.est.2024.114137>
- OECD/ITF. (2023). *Road infrastructure funding: Sustainability and performance*. International Transport Forum. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/road-infrastructure-funding-sustainability.pdf>
- Příkryl, V., Vahalík, B., & Poul, A. (2024). Plug-in fuel cell electric vehicle concept in relation to driving practices in the Czech Republic. *Transactions on Transport Sciences*, 2, 69–78. <https://doi.org/10.5507/tots.2023.024>
- Rosenbloom, D., Sprei, F., & Sovacool, B. K. (2023). Electrifying automobility: Addressing the rebound and redistributive effects of electric vehicles. *Transport Policy*, 133, 103–112. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.01.010>
- Sovacool, B. K., Axsen, J., & Sorrell, S. (2018). Promoting novelty, rigor, and style in energy social science: Towards codes of practice for appropriate methods and research design. *Energy Research & Social Science*, 45, 12–42. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2018.07.007>
- Stodola, J., Breznická, A., & Stodola, P. (2019). The influence of electromobility on the Czech automotive industry. *2019 International Conference on Military Technologies (ICMT)*, 1–6. <https://doi.org/10.1109/MILTECHS.2019.8870123>
- Stopka, O., Stopková, M., & Pečman, J. (2022). Application of multi-criteria decision-making methods for evaluation of selected passenger electric cars: A case study. *Communications – Scientific Letters of the University of Žilina*, 24(3), A133–A141. <https://doi.org/10.26552/com.C.2022.3.A133-A141>

Tomczyk, M., Wojtaszek, H., Chackiewicz, M., & Orłowska, M. (2023). Electromobility and renewable energy sources: Comparison of attitudes and infrastructure in Poland and Germany. *Energies*, 16, 7935. <https://doi.org/10.3390/en16247935>

Vanus, J., & Bilik, P. (2022). Research on micro-mobility with a focus on electric scooters within smart cities. *World Electric Vehicle Journal*, 13(10), 176. <https://doi.org/10.3390/wevj13100176>

Institut π je první pirátský think-tank na světě a rozvíjí základní ideje České pirátské strany. Institut iniciuje a rozvíjí diskurz o obtížných a pro životaschopnost demokratické společnosti důležitých otázkách. Podílí se na nacházení možných řešení, analyzuje výhody a nevýhody různých přístupů a alternativ, otevírá diskuzi o nich a pomáhá je uskutečňovat.

Na Moráni 360/3, 128 00 Praha

www.piratskyinstitut.cz