

# Slovensko a elektromobilita 2023

Trh, infraštruktúra a opatrenia  
pre rozvoj sektora

## Úvod

Od roku 2035 by sa v Európskej únii mali podľa prijatej legislatívy registrovať dominantne bezemisné vozidlá. V segmente osobných vozidiel a dodávok to s najväčšou pravdepodobnosťou budú takmer výhradne elektromobily. Slovensko však, žiaľ, najmä kvôli chýbajúcej politickej podpore, v transformácii trhu za väčšinou krajín Európskej únie zaostáva. Tento proces pritom vnímame z dvoch uhlov pohľadu. Prvý je globálnejší a jeho podstatou je, že do ovzdušia kvôli klimatickej kríze už musíme prestať vypúšťať emisie skleníkových plynov. Doprava je, na rozdiel od priemyslu a výroby elektriny jediným sektorom, v ktorom v Európe dlhodobo rastú emisie a nedarí sa nám ich znižovať. Druhý pohľad je špecifický pre Slovensko, keďže u nás automobilový priemysel tvorí takmer 11 percent hrubého domáceho produktu a zamestnáva vyše 250 000 ľudí.

Ak máme na Slovensku ambíciu rozvinúť elektromobilitu, je nevyhnutné podporiť zavádzanie bezemisných vozidiel cieľenými opatreniami. Obdobne by sme mali zrýchliť aj budovanie nabíjacej infraštruktúry vo všetkých segmentoch - od normálnych bodov v mestách až po ultrarýchle nabíjacie huby na diaľniciach. Aj pre túto oblasť sú

k dispozícii rôzne nástroje, ktorých implementáciou je možné výrazne uľahčiť výstavbu a akcelerovať nárast počtu nabíjačiek. Je však nevyhnutné riešiť aj dlhodobé výzvy, ktoré s elektrifikáciou dopravy prirodzene prichádzajú. Jednou z najväčších bude aj posilnenie distribučných sústav, ktoré budú v najbližších rokoch najmä v najvyťaženejších uzloch potrebovať nové investície.

Report, ktorý držíte v rukách, sumarizuje na jednom mieste všetky podstatné informácie o aktuálnom stave elektromobility na Slovensku. Poskytuje prehľad o trhu s elektrickými vozidlami, ako aj o nabíjacej infraštruktúre, načrtáva však aj očakávaný rast do roku 2030. Zároveň tento report navrhuje aj konkrétne politiky a detailné legislatívne opatrenia, ktorých implementáciou je možné výrazne posunúť oblasť elektromobility v našej krajine.

S ohľadom na tvorbu tohto reportu by sme radi ocenili odbornú spoluprácu s našimi partnermi - Zväzom automobilového priemyslu SR a Asociáciou leasingových spoločností SR.

Prajeme inšpiratívne čítanie.

### **Patrik Križanský**

Riaditeľ  
Slovenská asociácia  
pre elektromobilitu (SEVA)

# Obsah

<b>1</b>	Aktuálny stav trhu s elektrickými vozidlami a nabíjacou infraštruktúrou	4
<b>2</b>	Stav nabíjacej infraštruktúry pre elektromobily	9
<b>3</b>	Rozvoj trhu s elektrickými vozidlami	15
<b>4</b>	Rozvoj verejnej nabíjacej infraštruktúry	18
<b>5</b>	Bariéry trhu s elektrickými vozidlami	21
<b>6</b>	Bariéry rozvoja nabíjacej infraštruktúry	29
<b>7</b>	Opatrenia zamerané na rozvoj trhu s elektromobilmi	32
<b>8</b>	Opatrenia zamerané na rozvoj nabíjacej infraštruktúry	41
<b>9</b>	Prílohy	48

# 1

**Aktuálny stav trhu  
s elektrickými vozidlami  
a nabíjacou infraštruktúrou**

## Aktuálny stav trhu s elektrickými vozidlami a nabíjacou infraštruktúrou

### Stav trhu s elektrickými vozidlami

Rok 2022 bol pre rozvoj trhu s bezemisnými a nízkoemisnými vozidlami v Európskej únii zlomový. Podľa údajov Európskej asociácie výrobcov automobilov (ACEA) tvoril podiel batériových elektromobilov na celkových registráciách vyše 12% a plug-in hybridných elektromobilov takmer 10%. Počet predaných a registrovaných nových batériových vozidiel v tejto kategórii prvýkrát prekročil číslo milión, a to napriek pretrvávajúcim problémom v dodávkach vozidiel resp. ich komponentov.

**Batériové elektromobily tvorili na celkových registráciách v EÚ vyše 12%.**

V rebríčku krajín Európskej únie sa Slovensko v adopcii elektrických vozidiel umiestnilo v roku 2022 na poslednom mieste. Na základe štatistiky SEVA predstavovali batériové elektromobily v kategórii M1 iba 1,7% podiel na celkových registráciách nových vozidiel a plug-in hybridné elektromobily dosiahli podiel 2%. Tento trend pokračuje aj ďalej v roku 2023, keď je Slovensko v EÚ na úplnom chvoste v podiele elektromobilov medzi novoregistrovanými osobnými vozidlami. V prvom štvrtroku dosiahol podiel elektromobilov iba 1,8%, pričom druhý najnižší prírastok dosiahla Česká republika (2,4%). Pre porovnanie s ostatnými krajinami nášho regiónu, podiel registrácií elektromobilov v Poľsku dosiahol úroveň 3,3% a v Maďarsku 5,6%.

**Batériové elektromobily na Slovensku tvorili iba 1,7 % podiel na celkových registráciách nových vozidiel.**

Za celý rok 2023 tak nie je možné očakávať v rozvoji bezemisných vozidiel na Slovensku žiadnu pozitívnu zmenu. Podľa odhadu SEVA je možné očakávať, že za celý rok 2023 sa na Slovensku zaregistruje iba okolo 2 800 batériových elektrických vozidiel, pričom tento odhad zahŕňa registrácie nových vozidiel predaných na Slovensku aj individuálny dovoz.

Z pohľadu štruktúry predajov sú najdôležitejšími subjektmi v prechode na nízkoemisnú resp. bezemisnú dopravu na Slovensku najmä právnické osoby a firemné flotily. Podľa štatistík SEVA predstavuje tento segment až 75% všetkých registrácií s najvyšším podielom v kategórii plug-in hybridných vozidiel. Materiálny podiel viac ako 30% na registráciách batériových elektrických vozidiel tvorili aj v roku 2022 individuálne dovezené, primárne ojazdené vozidlá.

Vzhľadom na nízke predaje tak podiel elektrických vozidiel na celom vozovom parku (vyše 2,5 milióna osobných vozidiel) naďalej zostáva marginálny na úrovni 0,4%. Celkovo tak ku koncu roka 2022 bolo na slovenských cestách 6 000 batériových elektromobilov.

**Podiel elektrických vozidiel na celkovom vozovom parku (vyše 2,5 milióna osobných vozidiel) naďalej zostáva marginálny na úrovni 0,4%.**

V rámci Zelenej dohody EÚ sme sa pritom ako členská krajina zaviazali prispieť ku klimatickej neutralite do roku 2050. V rôznych právnych aktoch sme akceptovali viaceré záväzky vrátane cieľa dosiahnuť 15% podiel nízkoemisných a bezemisných vozidiel na celkovej registrovanej flotile do roku 2025. Podľa nedávno schváleného nariadenia EÚ regulujúceho emisné štandardy pre osobné a ľahké úžitkové automobily bude od roku 2035 možné registrovať vozidlá iba s nulovými emisiami CO<sub>2</sub>.

**Podľa nedávno schváleného nariadenia EÚ bude od roku 2035 ekonomicky výhodné uvádzať na trh iba vozidlá s nulovými emisiami CO<sub>2</sub>.**

Slovensko zostáva na chvoste z pohľadu emisnosti novoregistrovaných vozidiel.

Priemerné emisie CO<sub>2</sub> z novoregistrovaných osobných vozidiel podľa krajiny v 2021 (g/ CO<sub>2</sub>/km)

Zdroj dát: ACEA

Cyprus	145,8
Estónsko	142,6
Lotyšsko	142,5
Bulharsko	139,7
<b>Slovensko</b>	<b>139,2</b>
Poľsko	136,2
Česko	135,9
Litva	135,7
Slovinsko	133,9
Maďarsko	133
Chorvátsko	129
Španielsko	126,8
Rumunsko	126,5
Taliansko	124,6
Belgicko	117
<b>Európska únia</b>	<b>116,3</b>
Rakúsko	116,2
Nemecko	113,6
Francúzsko	108,6
Fínsko	98,3
Holandsko	95,1
Dánsko	92,6
Švédsko	88,3
Island	80,3
Nórsko	27,6

## Podľa nedávno schváleného nariadenia EÚ bude od roku 2035 ekonomicky výhodné uvádzať na trh iba vozidlá s nulovými emisiami CO<sub>2</sub>.

Nízke predaje bezemisných a nízkoemisných vozidiel majú vplyv aj na našu nelichotivú pozíciu v EÚ z pohľadu emisnosti novoregistrovaných vozidiel. Napriek záväzným cieľom dosahovať od roku 2020 priemerné emisie celej flotily vozidiel na úrovni 139,2 g CO<sub>2</sub>/km sa Slovensko v tejto štatistike pohybuje na chvoste. Dokonca aj v rámci regiónu strednej a východnej Európy sme na horšej pozícii ako väčšina našich susedov vrátane všetkých krajín regiónu V4. Z pohľadu trendu sa pritom naše postavenie nezlepšuje, keďže sa Slovensko nachádza na chvoste tohto rebríčka dlhodobo. V porovnaní medzi rokmi 2020 a 2021 na Slovensku emisie dokonca narástli o ďalších 14,3%, čo je presne opačný smer, ako vyžaduje legislatíva EÚ (platná úroveň pre priemer flotily je 95 g CO<sub>2</sub>/km).

V tejto súvislosti treba zdôrazniť, že cieľ 95 g CO<sub>2</sub>/km na flotilu sa v zmysle prijatej legislatívy má ďalej znížiť až o 55% do roku 2030 a o 100% do roku 2035.





# 2

## Stav nabíjacej infraštruktúry pre elektromobily

## Stav nabíjacej infraštruktúry pre elektromobily

Súčasne s nárastom počtu elektrických vozidiel je postupne v Európskej únii inštalovaná aj nabíjacia infraštruktúra. Podľa databázy EAFO je dnes v Európe k dispozícii približne 428 000 normálnych nabíjacích bodov (AC) a 52 000 rýchlych bodov (DC)<sup>1</sup>. Problémom však je, že vyše 70% infraštruktúry je v Európe inštalovanej v piatich krajinách – Holandsko, Nemecko, Francúzsko, Veľká Británia a Taliansko. Tento údaj naznačuje, že v oblasti rozvoja nabíjacej infraštruktúry prevládajú silné regionálne rozdiely.

**Aj keď na prvý pohľad vyzerá medziročný rast na úrovni 55 % pozitívne, počet nabíjacích staníc je na Slovensku stále veľmi nízky.**

Faktom však zostáva, že v rámci rozdelenia nabíjacích výkonov bude verejná infraštruktúra naďalej poskytovať iba približne 20% nabíjania a 80% nabíjanie bude realizovaných na nabíjacích bodoch doma a v administratívnych budovách (súkromné a poloverejné nabíjačky).



Zdroj:  
Schneider Electric Slovakia,  
Siemens



1

Zdroj: <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/european-union-eu27>

## Na Slovensku potrebujeme zrýchliť výstavbu verejných nabíjacích bodov

Napriek tomu, že v rámci regiónu strednej a východnej Európy nie je Slovensko výrazne pozadu, rozdiel v počte verejných nabíjacích bodov medzi západoeurópskym a východoeurópskym regiónom je aj u nás veľmi viditeľný.

Aj keď na prvý pohľad vyzerá medziročný rast na úrovni 55% pozitívne, počet nabíjacích staníc je na Slovensku stále veľmi nízky. Výrazne chýba sieť normálnych staníc (AC) v mestách pre niekoľkohodinové alebo nočné nabíjanie. Okrem toho tiež úplne absentuje chrbticová sieť ultrarýchleho nabíjania popri diaľniciach, na ktorých by sa motorista dokázal dobiť na dlhšiu trasu približne za 15 – 20 minút.

# 1 576

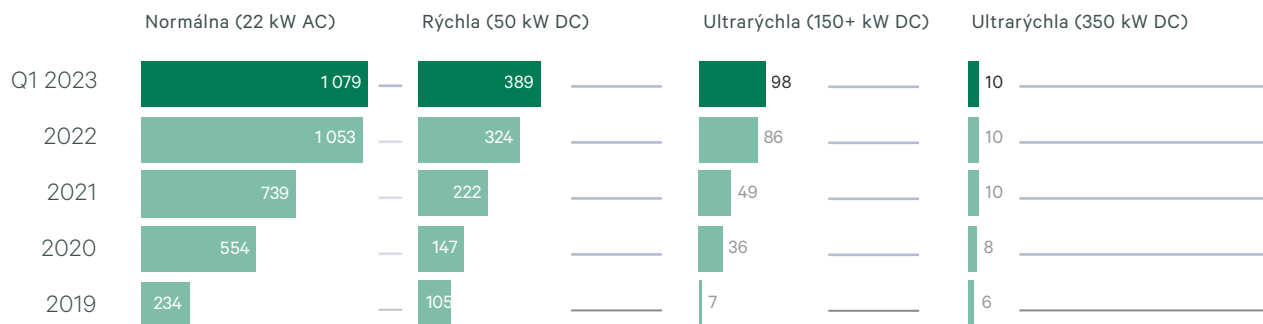
verejných  
nabíjacích bodov

# +55%

medziročný  
rast



Na Slovensku bolo ku koncu 1. štvrtroka 2023 inštalovaných celkom 1 576 verejných nabíjacích bodov v 657 lokalitách.



**Chýba sieť bežných AC staníc v mestách pre niekoľkohodinové, alebo nočné nabíjanie.**

Z pohľadu rozdelenia typov staníc, takmer 7 z 10 bodov je v segmente normálneho nabíjania (AC), ktoré sa zvyčajne nachádzajú v mestách. Tento fakt je možné vnímať ako vhodný mix najmä s ohľadom na potrebu zabezpečiť bežné nabíjanie v mestskej a prímestskej doprave, tzn. dominantného spôsobu využitia elektromobilu dnes.

Zvyšok z celkového počtu sa skladá z mixu rýchlonabíjачích bodov (DC) rôzneho výkonu, pričom výrazne dominuje úroveň 50 kW.

Dôležitým pohľadom pri hodnotení rozvoja verejnej nabíjacej infraštruktúry je aj jej pomer inštalovaného výkonu všetkých bodov v pomere k počtu elektrických vozidiel vo vozovom parku (tzv. kapacitný cieľ). Tento parameter zavádza metodika predstavená v novom Nariadení o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (AFIR), ktorá predpisuje minimálny inštalovaný výkon všetkých verejných nabíjачích bodov v rámci členského štátu. Podľa aktuálnej verzie AFIR-u by sa mala vybudovať na každý osobný batériový elektromobil nabíjачia infraštruktúra s výkonom najmenej 1,3 kW.

**Dôležitým pohľadom pri hodnotení rozvoja verejnej nabíjacej infraštruktúry je aj jej pomer inštalovaného výkonu všetkých bodov v pomere k počtu elektrických vozidiel vo vozovom parku.**

Pri súčasnej penetrácii elektrickými vozidlami v Slovenskej republike tak AFIR vyžaduje dosiahnutie kapacitného cieľa verejnej nabíjacej siete na úrovni 7 800 kW. Tento ukazovateľ Slovensko bez problémov plní, keďže ku koncu 1. štvrtroka 2023 je k dispozícii nabíjачích bodov s výkonom viac ako 61 000 kW.

**Podľa aktuálnej verzie AFIR-u by sa mala vybudovať na každý osobný batériový elektromobil nabíjачia infraštruktúra s výkonom najmenej 1,3 kW.**

Nanešťastie, tento pozitívny stav nie je zapríčinený extrémne dobrým rozvojom nabíjacej infraštruktúry, ale skôr veľmi malým počtom elektromobilov na cestách.



Zdroj:  
ABB / ELMARK PLUS



2

Diskusia o finálnej podobe AFIR bola ukončená v procese tzv. trialógu, no AFIR musí byť stále ešte formálne odsúhlasený Európskym parlamentom a Radou EÚ. Nepredpokladajú sa však už žiadne zásadné zmeny verzie dohodnutej v trialógu.

## Prognóza rozvoja trhu s elektrickými vozidlami a nabíjacou infraštruktúrou

### Prístup a metodológia

Volatilita ekonomického prostredia prirodzene ovplyvňuje aj vývoj trhu s elektrickými vozidlami. Vysoká inflácia, ceny energií či výpadky v medzinárodných logistických reťazcoch majú priamy dopad nielen na ponuku, ale rovnako aj na dopyt. Aj v roku 2022 boli zaznamenané výrazné nárasty v predajných cenách nových vozidiel ako aj ojazdených vozidiel na sekundárnom trhu. Očakávaný scenár postupného poklesu cien batériových elektrických vozidiel sa v roku 2022 nenaplnil, keďže prišlo k výraznej nestabilite na trhoch a rastu cien surovín zapríčinených vojnou na Ukrajine.

**Aj v roku 2022 boli zaznamenané výrazné nárasty v predajných cenách nových vozidiel ako aj ojazdených vozidiel na sekundárnom trhu.**

Napriek tomu bol rok 2022 na Európskom trhu opäť rekordným v registrácii nových batériových elektrických vozidiel, a to aj vďaka širokej podpore, ktorú venujú mnohé Európske krajiny rozvoju bezemisnej cestnej dopravy. Pomyselné nožnice medzi jednotlivými regiónmi Európskej únie sa v roku 2022 ďalej otvárali, pričom odstup Slovenska najmä od západnej Európy sa naďalej zväčšil. Ako predikovali už staršie analytické štúdie, v Európskej únii je možné očakávať rozdielny, viacrýchlostný trend adopcie bezemisnej dopravy medzi jednotlivými regiónmi EÚ determinovaný ekonomickou silou a hodnotovým nastavením k ochrane životného prostredia. Toto sa aktuálne deje napriek faktu, že Európska únia zdieľa rovnaké ciele a míľniky v rozvoji bezemisnej dopravy.

**Európska únia zdieľa rovnaké ciele a míľniky v rozvoji bezemisnej dopravy.**

Z pohľadu tvorby predpovede vývoja trhu sú základné rámce stredno a dlhodobého rozvoja formulované v Európskej zelenej dohode (European Green Deal) resp. v Pláne EÚ pre zelenú transformáciu (Fit for 55). Z týchto strategických dokumentov vychádzajú konkrétne iniciatívy definujúce jednotlivé ciele v sektoroch ekonomiky. Okrem iného z nich vyplývajú aj emisné ciele CO<sub>2</sub> pre osobné vozidlá a dodávky, ktoré sú priamo zadefinované v schválenej revízii smernice 2019/631. Súčasná cieľová hodnota pre priemerné emisie flotily každej automobilky na úrovni 95 g CO<sub>2</sub>/km sa má do roku 2030 znížiť o 55% a do roku 2035 o 100%. Prakticky to znamená, že od roku 2035 sa očakáva registrácia už len úplne bezemisných osobných vozidiel.

**Prakticky to znamená, že od roku 2035 sa očakáva registrácia už len úplne bezemisných osobných vozidiel.**

SEVA pri tvorbe scenárov analyzovala viacero zdrojov a dát, ktoré sa týkajú očakávaní rozvoja trhu s elektrickými vozidlami a nabíjacou infraštruktúrou v Európskej únii ako aj špecificky v našom regióne. V procese prípravy scenárov boli použité rôzne verejne dostupné informácie, expertné odhady členov SEVA a nástroje postavené na regresnej analýze a ARIMA modeloch využitím machine learning technológií.

Európsky think-tank venujúci sa zelenej doprave a dekarbonizácii Transport & Environment (T&E) vo svojich prognózach napríklad očakáva, že krajiny strednej a východnej Európy (CEE) v strednodobom horizonte budú v oblasti zavádzania nových ekologických vozidiel výrazne zaostávať. Ale ani tento región nie je homogénny, krajiny s funkčnou podporou elektromobility napredujú oveľa rýchlejšie. Dáta z predchádzajúcich období v krajinách CEE potvrdzujú veľmi reálny dopad podporných opatrení na adopciu bezemisných vozidiel. Podobne aj vývoj na Slovensku v nasledujúcich rokoch bude veľmi závisieť od existencie, intenzity a formy podporných opatrení nasmerovaných na elektromobilitu.



Zdroj: KIA, Škoda,  
Motor-Car Bratislava

# 3

## Rozvoj trhu s elektrickými vozidly

## Rozvoj trhu s elektrickými vozidlami

Na základe výsledkov modelovania a odborných diskusií v rámci SEVA boli sformulované predikcie v dvoch scenároch rozvoja trhu s elektrickými vozidlami do roku 2030. Tieto scenáre reflektujú rôzne predpoklady a podmienky, ktoré determinujú rýchlosť rozširovania flotily batériových elektromobilov na slovenských cestách.

### Základný scenár

Základný scenár nepredpokladá zásadnú zmenu v politike štátu v oblasti podpory elektromobility, čo sa prejaví stagnujúcim trendom adopcie v krátkodobom horizonte. Postupný rozvoj v tomto scenári nastane až v rokoch 2028/29 a bude motivovaný skôr ponukou vozidiel ako zmenou preferencií na strane vodičov.

**Podobne aj vývoj na Slovensku bude v nasledujúcich rokoch závisieť od intenzity a formy podporných opatrení.**

V rámci tohto scenára SEVA predpokladá v období 2030 - 2034 iba postupný nárast odbytu elektromobilov, ktorý však do roku 2035 nedokáže narásť na adopciu 100% bezemisných vozidiel v rovnakom počte, ako sa v súčasnosti ročne predá nových vozidiel. Tento scenár zároveň očakáva pomerne vysoký podiel individuálne dovezených, ojazdených elektrických vozidiel starších generácií zo zahraničia. Neexistujúca, respektíve nedostatočná, podpora zo strany štátu, ktorú tento scenár predpokladá, neprinesie impulzy nevyhnutné pre vytvorenie podmienok na plynulú a prirodzenú zmenu preferencií všetkých segmentov zákazníkov. Veľká časť zákazníkov tak čo najdlhšie zostane pri nákupe vozidiel so spaľovacím motorom tzn. s emisiami. V roku 2035 tak bude veľmi pravdepodobne výsledkom prepad trhu nových vozidiel až o 15%.

Zdroj: ABB,  
Volvo Group Slovakia



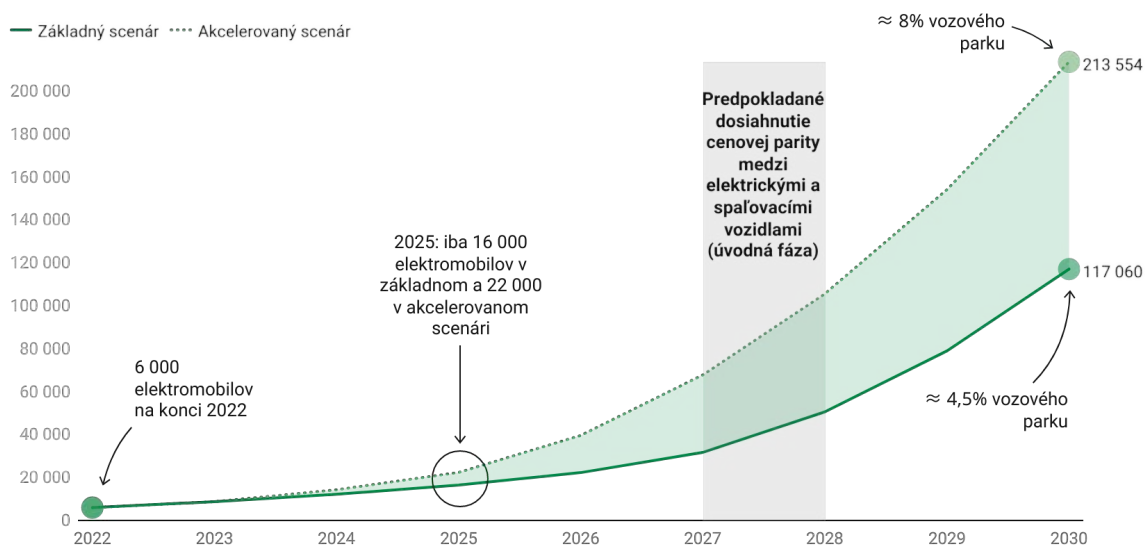


## Akcelerovaný scenár

Akcelerovaný scenár naopak vychádza z predpokladu, že aj Slovenská republika, motivovaná vlastnými záväzkami, bude aktívne vstupovať do procesu dekarbonizácie cestnej dopravy a zavedie podporné opatrenia pre rozvoj trhu s elektromobilmi. Benefitom zavedenia takýchto opatrení, či už priamej finančnej podpory nákupu bezemisných vozidiel a výstavby nabíjacej infraštruktúry ako aj v daňovej a účtovnej oblasti, bude oveľa rýchlejšia rast adopcie bezemisných vozidiel. Pozitívne príklady z ostatných krajín (napríklad Poľsko) ukazujú na reálne skúsenosti, že v krátkodobom horizonte sa dá urýchliť rastová krivka registrácií o minimálne dva roky v porovnaní so základným scenárom. Takáto akcelerácia rastu umožní do roku 2035 postupnú, plynulú konverziu celého trhu osobných a úžitkových vozidiel k bezemisným vozidlám.

### Scenáre nárastu elektromobilov vo vozovom parku.

Náš región sa začne rýchlejšie približovať západnej Európe po roku 2028.



# 4

## Rozvoj verejnej nabíjacej infraštruktúry

## Rozvoj verejnej nabíjacej infraštruktúry

SEVA na základe predpokladov definovaných v metodológii a interných odborných diskusií namodelovala aj dva scenáre rozvoja verejnej nabíjacej infraštruktúry do roku 2030. Tieto scenáre sa zaoberajú výhradne vývojom počtu verejných nabíjacích staníc a nezahŕňajú rozvoj súkromných nabíjacích bodov.

Medzi verejné nabíjacie body v tomto ohľade patria tie, ktoré sú umiestnené v lokalitách s plným prístupom všeobecnej verejnosti. Túto definíciu spĺňajú aj nabíjacie body na verejnej ulici, verejne prístupných parkoviskách, parkoviskách súkromných obchodných centier a reštaurácii bez ohľadu, či sú zdarma alebo za poplatok.

Súkromné nabíjacie body sú charakteristické tým, že je k nim prístup obmedzený pre jasne daný okruh osôb ako napríklad parkovacie miesta v administratívnej alebo obytnej budove, súkromné sklady, preddefinované parkovanie pre car sharing, parkovanie rezervované pre registrovaných hotelových hostí či členov športového klubu.

### Základný scenár

Základný scenár uvažuje s rozvojom nabíjacej infraštruktúry bez zásadnej podpory zo strany štátu. Sem patrí nielen podpora pre výstavbu nabíjacích bodov, ale tiež podpora trhu s elektromobilmi. Nie je totiž realistické predpokladať, že do rozvoja verejných nabíjačiek bude smerovať podstatný objem súkromných investícií, pokiaľ sa výraznejšie nerozhýbe aj trh s elektromobilmi. Vzhľadom na malú utilizáciu nabíjacích služieb v jednotkách percent sa v dnešnom stave neoplatí súkromným investorom alokovať finančné zdroje pre väčší rozvoj nabíjacej siete. Tento fakt je zvlášť dôležitý pre rozvoj normálnych nabíjačiek (AC) v mestách, na ktorých je utilizácia ešte menšia ako na rýchlonabíjacích bodoch.

### Základný scenár uvažuje s rozvojom nabíjacej infraštruktúry bez zásadnej podpory zo strany štátu.

Základný scenár vychádza aj z predpokladu, že štátu sa nepodarí efektívne použiť zdroje z Plánu obnovy. Napriek alokovanému rozpočtu na všetky tri komponenty (mestá, firmy, diaľnice) na úrovni 46 miliónov € nie je vôbec isté, že sa tieto zdroje podarí využiť na výstavbu tisícov nabíjacích bodov do roku 2026. Veľkým problémom je časový horizont, do ktorého sa musia financie využiť (2026) a meškanie výziev resp. oneskorený začiatok čerpania vo všetkých komponentoch.

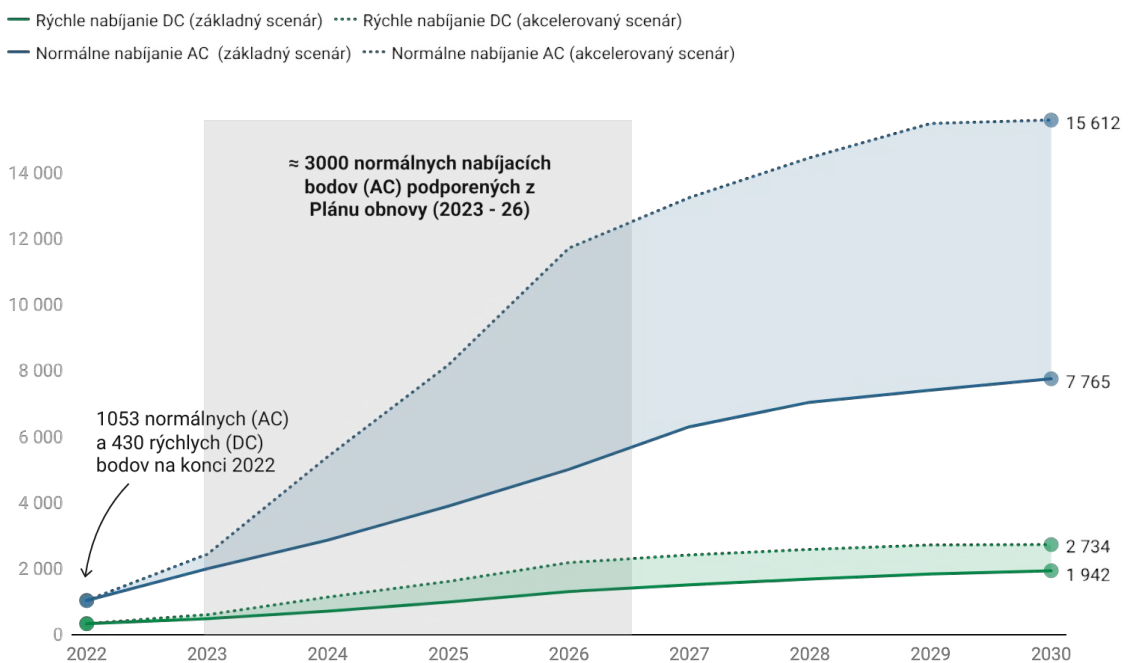
## Akcelerovaný scenár

**Akcelerovaný scenár uvažuje s výraznou akceleráciou čerpania alokovaných finančných zdrojov v Pláne obnovy a výraznejšiu aktivitu štátu v tejto oblasti.**

Akcelerovaný scenár uvažuje s výraznou akceleráciou čerpania alokovaných finančných zdrojov v Pláne obnovy a výraznejšiu aktivitu štátu v tejto oblasti. Znamenalo by to aj výraznejšie podporiť žiadateľov pri čerpaní z Plánu obnovy a aktívnu komunikáciu možností čerpania. Z pohľadu nárastu počtu nabíjajúcich bodov je dôležité najmä podporiť mestá pri využití financií na normálne nabíjacie body (AC), ktoré je dôležité budovať vo verejnom priestore, najmä na sídliskách. Taktiež je potrebné výraznejšie akcelerovať výstavbu ultrarýchlych nabíjajúcich bodov na diaľniciach. Akcelerovaný scenár uvažuje aj s výraznejšími súkromnými investíciami. Predpokladom pre takéto investície je však výraznejšia podpora trhu s elektrickými vozidlami, aby investície dosiahli akceptovateľnú mieru návratnosti.

Dôležitým faktorom však stále zostáva, že ani v akcelerovanom scenári a pri úspešnom čerpaní podpory z Plánu obnovy nebude v roku 2030 dostatok verejných nabíjajúcich bodov na to, aby mohli byť elektromobily vnímané ako bezproblémová alternatíva pre vozidlá so spaľovacím motorom. Aj preto je potrebné ďalej akcelerovať výstavbu infraštruktúry tak zo súkromných, ako aj verejných zdrojov.

## Scenáre rozvoja verejnej nabíjacej infraštruktúry.



# 5

## Bariéry trhu s elektrickými vozidly

## Bariéry trhu s elektromobilmi

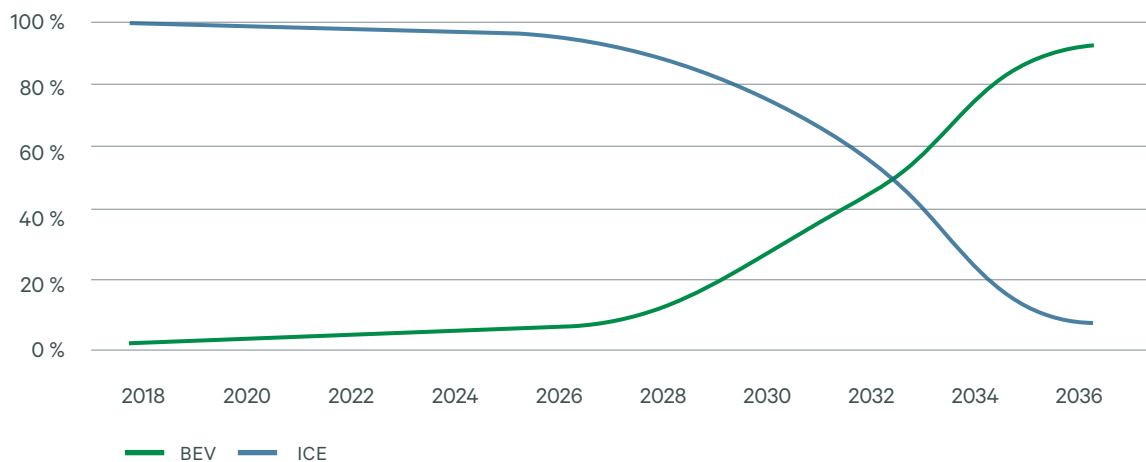
Veľkou výzvou v adopcii bezemisných vozidiel na Slovensku je fakt, že ak by trh s novými vozidlami mal v roku 2035 prejsť úplne na bezemisné vozidlá, podľa SEVA predikcie rozvoja trhu s elektrickými vozidlami (viď kapitola 1) by podiel bezemisných vozidiel na celkových predajoch nových vozidiel na Slovensku mal v období 2030 až 2035 bezprecedentne narásť zo 40% na takmer 100%.

V preklade to však znamená, že napríklad segment konzervatívnych zákazníkov by mal zmeniť svoj rezervovaný postoj k elektromobilite v priebehu len niekoľkých rokov resp. mesiacov. Zásadným rizikom je tak možnosť, že segment konzervatívnych zákazníkov pod tlakom svoj postoj nezmení a naopak vypadne z trhu nových vozidiel.

**Zásadným rizikom je tak možnosť, že segment konzervatívnych zákazníkov pod tlakom svoj postoj nezmení a naopak vypadne z trhu nových vozidiel.**

Takýto zásadný výpadok môže priniesť otrasy na celom trhu s vozidlami. Reálne to znamená, že veľmi pravdepodobne od roku 2035 príde krátkodobo aj k poklesu trhu o približne 10 - 15% vrátane vplyvu na výpadok DPH pre štátny rozpočet. V prípade trhu s vozidlami to bude predstavovať niekoľko desiatok miliónov €.

### Podiel batériových elektrických vozidiel na celkových predajoch v SR.



Viacerí renomovaní analytici označujú hranicu 5% podielu elektrických vozidiel na celkových predajoch za bod zlomu. Za touto hranicou účastníci trhu dostávajú podnety a motivácie, ktoré vedú k jeho pozitívnemu rastu, veľkosť trhu začína prinášať príležitosti a realistické podnikateľské plány. Z vývoja trhu s elektromobilmi na Slovensku je zjavné, že bez zásadných impulzov táto hranica nebude dosiahnutá ešte niekoľko rokov.

Väčšina krajín Európskej únie proaktívne motivuje rast adopcie formou podporných finančných nástrojov. Tieto aspoň čiastočne kompenzujú rozdiel v obstarávacej cene elektrického vozidla a vozidla so spaľovacím motorom a tak odpovedajú na najväčšiu proklamovanú bariéru. Podľa správy ACEA zo septembra 2022 bola až v 19 krajinách Európskej únie dostupná priama finančná podpora nákupu nízkoemisných alebo bezemisných vozidiel. Okamžitý pozitívny efekt takéhoto opatrenia je viditeľný aj v susedných krajinách regiónu strednej a východnej Európy s podobným ekonomickým, demografickým a hodnotovým nastavením.

Rôzne podmienky na voľnom trhu a existencia podporných nástrojov v ostatných krajinách Európskej únie samozrejme ovplyvňuje aj Slovensko. Z pohľadu očakávanej zostatkovej hodnoty na Slovensku kúpených elektromobilov má priama finančná podpora dostupná v iných krajinách za následok zníženie jej hodnoty vozidiel na spoločnom trhu EÚ. Vozidlá zakúpené bez finančnej podpory sa potom stanú v budúcnosti nekonkurencieschopnými na sekundárnom trhu, čo u časti spotrebiteľov prirodzene znižuje motiváciu na ich obstarávanie už v súčasnosti. Budúca reziduálna hodnota vozidla a schopnosť jeho uplatnenia na sekundárnom trhu tvorí významnú časť finančného modelu napríklad pri rozhodovaní leasingových spoločností. Znevýhodnenie nákupu bezemisného vozidla na Slovensku prirodzene ďalej znižuje jeho akceptáciu.

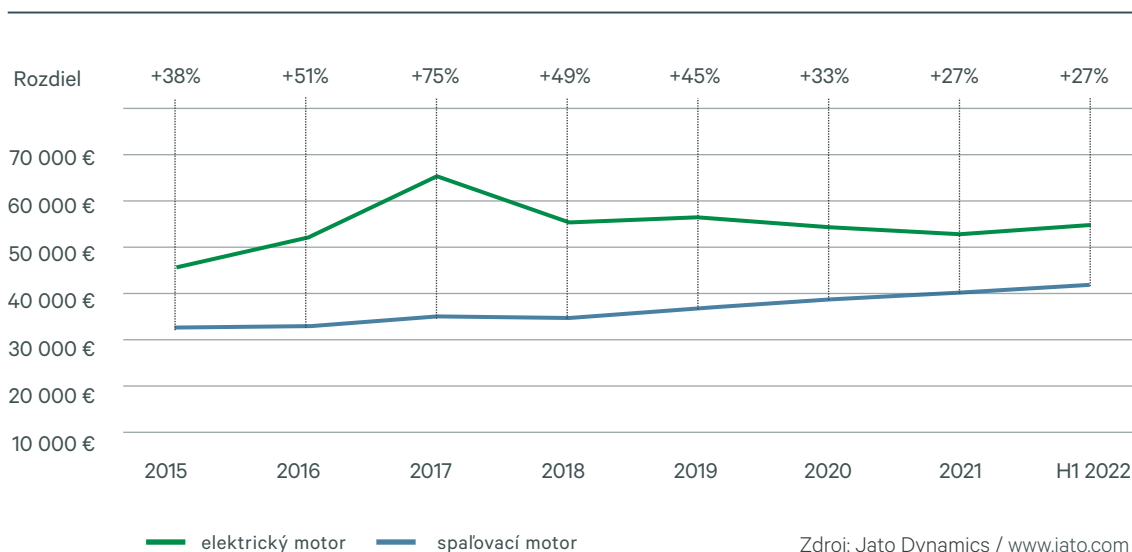


Zdroj: Shell Slovakia,  
Wallbox, Siemens

## Vyššia cena elektrických vozidiel

Najväčšou bariérou deklarovanou spotrebiteľmi je okrem, nedostatočnej siete pre nabíjanie, aj vyššia obstarávacia cena elektromobilov. Batériové elektrické autá si až na výnimky špecifických kategórií aj v roku 2022 zachovali vyššiu obstarávaciu cenu v porovnaní s vozidlami so spaľovacím motorom a tento trend určite pretrvá aj v období najbližších pár rokov. V Európe rozdiel medzi elektromobilom a autom so spaľovacím motorom dosahuje v priemere okolo 30%. Vyššia obstarávacia cena súvisí s vyššou potrebou finančne náročných surovín na výrobu jednotlivých komponentov a vysokými investíciami dodávateľov a výrobcov v celom logistickom reťazci.

### Priemerná predajná cena vozidla so spaľovacím motorom a elektromobilu v Európe.



Rozdiel v obstarávacej cene však automaticky neznamená, že vlastníctvo batériového elektrického vozidla je finančne nevýhodné počas jeho užívania a jeho benefity sú čisto nefinančného charakteru (napr. nižšie emisie). Elektrické vozidlá so svojimi špecifikami prinášajú potrebu komplexnejšieho pohľadu na vlastníctvo s ohľadom na všetky podstatné zložky nákladov. Efektivita elektrického pohonu a cena elektrickej energie predstavujú podstatnú úsporu v spotrebných nákladoch. Nezanedbateľnú úsporu prinášajú aj zvýhodnenia v oblasti daní a poplatkov spojených s obstaraním a užívaním vozidla. Zaujímavou motiváciou a finančným benefitom môže byť aj zrýchlené odpisovanie bezemisných vozidiel. O to dôležitejšie je preto okrem obstarávacej ceny zohľadniť pri výbere budúceho vozidla všetky podstatné súvisiace náklady v očakávanom horizonte užívania. Jednoduché porovnanie celkových nákladov na užívanie (Total Cost of Ownership) vozidla so spaľovacím motorom a elektromobilu preukáže, že od istej doby prevádzky, respektíve nájazdu, sú celkové náklady na elektromobil nižšie.



## PRÍKLAD Z PRAXE

### Kalkulácia celkových nákladov na vlastníctvo (Total Cost of Ownership)

Podstatné zložky celkových nákladov na vlastníctvo (Total Cost of Ownership / TCO) sú:

- obstarávacia cena,
- ostatné jednorazové a opakujúce sa fixné náklady,
- variabilné náklady,
- očakávaná zostatková hodnota po skončení doby užívania.

#### *Obstarávacia cena*

Najväčšiu zložku fixných nákladov pri elektromobile predstavuje obstarávacia cena vozidla. Vo väčšine krajín Európskej únie je vyššia cena batériového elektrického vozidla zákazníkom aspoň čiastočne kompenzovaná priamou finančnou podporou štátu. Zároveň môže zákazník získať rôzne zvýhodnenia vo forme zliav, dodatočnej výbavy alebo iných benefitov od obchodníka, napríklad v závislosti od objemu transakcie alebo povahy zákazníka.

#### *Ostatné fixné náklady (FC)*

Okrem obstarávacej ceny do TCO kalkulácie je dôležité zahrnúť aj ostatné fixné náklady, akými sú:

- a. registračný poplatok, ktorý je podstatne ponížený v prípade batériových elektrických vozidiel,
- b. daň z motorových vozidiel v prípade podnikateľských subjektov, ktorá opäť zvýhodňuje bezemisné vozidlá,
- c. poistenie,
- d. diaľničné známky,
- e. ďalšia sada pneumatík.

V prípade, ak s nákupom batériového elektrického vozidla uvažujeme aj o obstaraní nabíjačky, náklady na jej obstaranie a inštaláciu resp. ich pomerná časť by mali byť zahrnuté.

## Variabilné náklady (VC)

Najvyšší potenciál úspor v prípade batériových elektrických vozidiel prinášajú variabilné náklady, konkrétne spotreba elektriny a servisné náklady.

Elektrická energia umožňuje širšie možnosti pre formy obstarania a prináša oveľa väčšiu variabilitu pre cenotvorbu a jej optimalizáciu ako je to pri tradičných palivách. Ideálne je preto zohľadniť očakávaný mix zdrojov nabíjania (nabíjanie v domácnosti, na pracovisku, verejné nabíjanie) a ich priemerných nákladov. Relevantné štúdie v prostredí EÚ aj nášho regiónu udávajú priemerný pomer verejného nabíjania 20-25% na celkovom objeme spotrebovanej elektrickej energie. Zbytok, čiže 75%-80% tvorí nákladovo veľmi výhodné nabíjanie v prostredí domácností alebo pracoviska.

### Porovnanie nákladov vozidiel podľa motorizácie.

Priame náklady na prejdené kilometre.

Benzín	Vozidlo so zážihovým motorom	7.2l / 100 km <sup>1</sup>	12,18€ / 100 km
Nafta	Vozidlo so vznietovým motorom	6.9l / 100 km <sup>2</sup>	11,34€ / 100 km
Elektrická energia	Batériové elektrické vozidlo	16.9 kWh / 100 km <sup>3</sup>	4,54€ / 100 km

1. Priemerná cena 1,692€/l paliva Natural95 za rok 2022, zdroj ŠÚSR
2. Priemerná cena 1,719€/l paliva motorová nafta za rok 2022, zdroj ŠÚSR
3. Zohľadňuje náklady v pomere 75% nabíjanie v domácnosti s regulovanou cenou 25% verejné nabíjanie

Z dôvodu konštrukčnej jednoduchosti a nižšej náročnosti na servis elektromobilu je možné kalkulovať aj s nižšími nákladmi na súvisiace servisné činnosti. Porovnanie konkrétnych dvoch modelov vozidiel rovnakej kategórie ukazuje potenciál až 50% úspory servisných nákladov v prípade batériového elektromobilu.

## Zostatková hodnota (R)

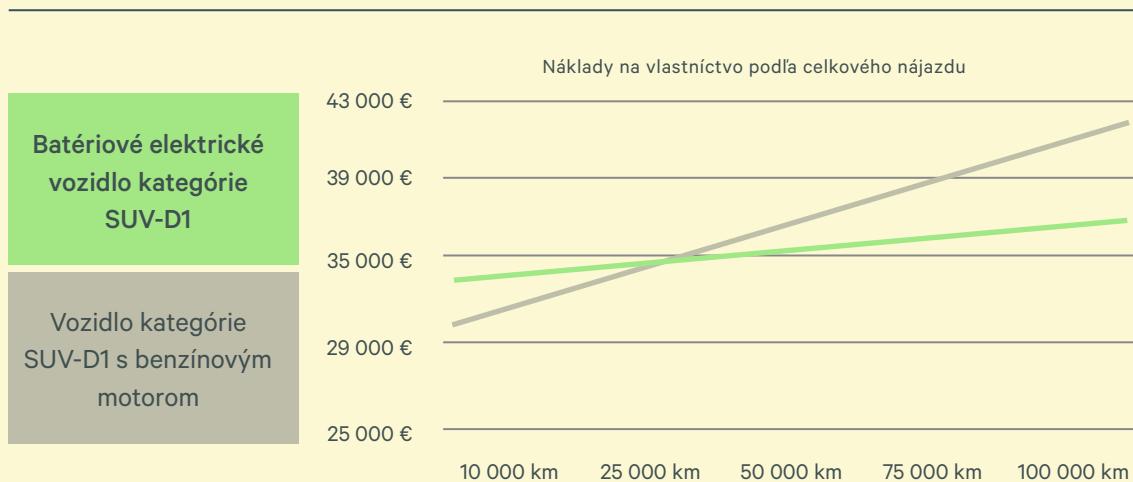
Pre úplné vyčíslenie nákladov na vlastníctvo je dôležité odhadnúť aj zostatkovú hodnotu vozidla na konci daného obdobia. Vysoký dopyt po ojazdených elektrických vozidlách, ktorý je podporený aj pozitívnymi skúsenosťami so stavom batérie starších vozidiel a dlhoročnými garanciami výrobcov, posunul očakávanú zostatkovú hodnotu batériových vozidiel v pomere k obstarávacej cene na úroveň najpopulárnejších vozidiel so spaľovacím motorom v rovnakej kategórii.

## Celkové náklady na užívanie (TCO)

Existuje viacero definícií komplexnej kalkulácie celkových nákladov na užívanie. V zjednodušenej forme môže kalkulácia vyzeráť ako súčet fixných a variabilných nákladov očistená o zostatkovú hodnotu:

$$TCO = FC + VC - R$$

Modelové porovnanie nákladov na vlastníctvo vozidla kategórie SUV počas obdobia 4 rokov.



Z modelového porovnania vozidiel rovnakej kategórie vyplýva, že batériové elektrické vozidlo vďaka úsporám v spotrebe kompenzuje vyššiu obstarávaciu cenu. Aj pomerne jednoduchá kalkulácia celkovej ceny vlastníctva tak poskytuje reálnejší vstup do objektívneho rozhodovania o výbere vozidla a ukazuje finančné benefity elektrických vozidiel.

## Daňové a odvodové bariéry zavádzania bezemisných vozidiel do firemných flotíl

Reálna prax z podnikateľského prostredia ukazuje, že elektrifikácia firemných flotíl s väčším počtom vozidiel predstavuje komplexný proces. Nasadenie batériových elektrických vozidiel vo firmách vyžaduje zmeny v prístupe k vyhodnocovaniu nákladov na vlastníctvo vozidla, zabezpečenie nabíjacej infraštruktúry či úpravu interných systémov a procesov. Nepripravenosť interného a externého prostredia vrátane účtovných a daňových pravidiel môže proces elektrifikácie výrazne spomaliť.

Aj pre firmy je problémom, že batériové elektrické vozidlá si stále zachovávajú vyššiu obstarávaciu cenu. Aj keď táto môže byť vyvážená úsporami pri prevádzke a celková cena vlastníctva je potom rovnaká, resp. nižšia ako v prípade vozidla so spaľovacím motorom, obstarávacía cena stále zohráva v oblasti účtovníctva, daní a odvodov podstatnú úlohu. Motiváciu na prechod na bezemisnú dopravu v podnikateľskom prostredí ovplyvňuje množstvo faktorov, medzi ktoré patria aj cena vlastníctva, možnosť generovania úspor alebo motivácia zamestnancov. Elektrické vozidlá prinášajú svoje špecifiká, ktoré súčasná legislatíva, účtovné a daňové predpisy nezohľadňujú. Efektívna podpora zo strany štátu by mala pokryť aj tieto medzery.

**Mnohé krajiny Európskej únie sa snažia o zvýšenie motivácie k elektrifikácii firemných flotíl kombináciou rôznych nástrojov. Príkladom opatrenia, ktoré pomáha riešiť dočasné vyššie daňové a odvodové zaťaženie je odstupňovaný koeficient pre výpočet základu nefinančného benefitu podľa environmentálneho dopadu vozidla. Pri nízkoemisných vozidlách je napríklad v Nemecku koeficient znížený na polovicu a pri bezemisných vozidlách na 25% výšky.**

# 6

## Bariéry rozvoja nabíjacej infraštruktúry

## Bariéry rozvoja nabíjacej infraštruktúry

Zásadnou podmienkou rozširovania nabíjacej infraštruktúry je výrazné zjednodušenie povoloňacieho procesu pri jej výstavbe ako aj ďalšie posilňovanie distribučných sústav priority v najdôležitejších uzloch a bodoch záujmu (napr. centrá miest, diaľničné odpočívadlá). Tieto témy je, okrem rozvoja flotily elektromobilov na našich cestách (tzn. zvyšovania využitia nabíjačiek), potrebné začať intenzívne riešiť. Slovensko sa totiž stále nachádza v ranej fáze rozvoja infraštruktúry, čo sa prejavuje aj neustálenosťou celého prostredia vrátane legislatívy, predpisov a ich interpretácie. Tieto bariéry spomaľujú výstavbu, viažu finančné, ľudské a technické zdroje a spôsobujú priame finančné škody.

## Bariéry v povoloňacom procese pri výstavbe nabíjacích staníc

Subjekty, ktoré majú záujem budovať nabíjacie stanice, sa stretávajú s bariérami vyvolanými často neodôvodnenými požiadavkami a umelými prekážkami zo strany stavebných úradov. V špecifikácii týchto bariér autori abstrahujú od všeobecných bariér spojených so stavebným konaním, keďže sa očakáva, že tieto by mohli byť riešené implementáciou nového stavebného zákona od roku 2024.

Špecifické problémy pri výstavbe nabíjacej infraštruktúry sú však vyvolané často nízkou úrovňou znalostí a reálnych skúseností zo strany stavebných úradov. V mnohých okresoch sa v roku 2022 budovali prvé verejné nabíjacie stanice vôbec, resp. boli iniciované procesy výstavby a stavebné úrady sa tak prvýkrát stretli s povoloňacím procesom. Flexibilita a rýchlosť spracovania žiadostí často neboli prioritou. Naopak, opakovane sú bariéry vyslovene prohibívne.

Neodôvodnené požiadavky vyvolávajú prestoje rádovo v mesiacoch až rokoch resp. generujú podstatné náklady. Veľmi častou situáciou je požiadavka na získanie vyjadrenia od strán, ktoré by do procesu nemali z jeho podstaty byť zapojené. Typickým príkladom takejto situácie sú napríklad pamiatkové úrady či technická inšpekcia. Extrémnym príkladom administratívnych prietahov sú napríklad prípady, kde bolo požadované územné konanie.

Komplexnejšie zhrnutie bariér v povoloňacom procese sa nachádza v prílohe 1.

## Bariéry súvisiace s pripojovaním do distribučnej sústavy

Druhým veľmi dôležitým typom bariér sú obmedzenia a procesy pripájania nabíjacích staníc. Konkrétne sa to týka najmä:

- procesu prístupu do distribučnej siete,
- komplexnosti procesu pripojenia,
- dĺžky procesu.

Oneskorenia spôsobené týmto úzkym miestom môžu odsunúť realizáciu výstavby o mesiace alebo celé roky. Aj keď je kalkulácia strát spôsobených takýmto oneskorením ťažko vyčísliteľná, bezpochyby je dopad na rozvoj nabíjacej infraštruktúry signifikantný. Oneskorenia sú obzvlášť markantné v prípade väčších hubov s viacerými nabíjacími bodmi. Z medzinárodných diskusií porovnávajúcich stav v jednotlivých krajinách vyplýva, že problém s dĺžkou procesu a jeho transparentnosti je na Slovensku ešte signifikantnejší ako v krajinách západnej Európy.

Komplexnejšie zhrnutie bariér v povoľovacom procese sa nachádza v prílohe 2.



Zdroj:  
Shell Slovakia,  
P Automobil Import

# 7

## Opatrenia zamerané na rozvoj trhu s elektromobilmi



## Opatrenia zamerané na rozvoj trhu s elektromobilmi

Problémom trhu s bezemisnými vozidlami na Slovensku je veľmi malá dynamika až stagnácia rastu. Trh nových osobných vozidiel pritom pozostáva z viacerých segmentov zákazníkov. Čím rýchlejšie sa nový produkt prepracuje k masovému zákazníkovi, tým viac priestoru dostane celý trh na vytvorenie podmienok nevyhnutných pre akceptáciu produktu zo strany všetkých, aj tých najkonzervatívnejších zákazníkov. Od roku 2035 budú mať pri kúpe nového vozidla aj takéto zákaznícke segmenty prístup iba k bezemisným vozidlám.

**Podporné opatrenia a ich časový horizont by mal byť v našich podmienkach zadaný tak, aby bola dosiahnutá hranica 5% podielu elektrických vozidiel na celkových predajoch vozidiel. Na základe skúseností z iných krajín sa od tohto bodu zlomu trh bude rozvíjať už samostatne. Pri dobre nastavených opatreniach by Slovensko mohlo dosiahnuť tento bod v priebehu dvoch až troch rokov.**

Príklad rastu trhu v Poľsku ukazuje, že 5% hranicu, a teda bod zlomu by pri efektívnej podpore na niekoľko rokov mohlo Slovensko dosiahnuť pomerne rýchlo. Takto zvýšená dynamika, aj keď motivovaná časovo obmedzenou podporou počas niekoľkých rokov, by mala pozitívny efekt na celý trh ako aj ekosystém elektromobility. Vyššia penetrácia elektromobilov by prirodzene motivovala aj k súkromným investíciám do nabíjacej infraštruktúry. Toto by zapríčinilo, že by sa k prírastku nabíjacej infraštruktúry financovanej z verejných zdrojov mohli pridať ďalšie tisíce nabíjajúcich bodov súkromných investorov, ktoré by inak bez reálneho dopytu po nabíjaní nevznikli. Väčší počet nabíjaní by ďalej umožnilo väčšie využitie batérií elektro-mobilov pre sekundárne služby v rámci zabezpečenia stability distribučných sústav (využitie flexibility batérií elektromobilov v rámci inteligentného nabíjania v časoch, kedy je prebytok elektriny v sústave).

V praxi by tak prírastok 5 000 batériových vozidiel mohol zvýšiť priemernú utilizáciu existujúcej verejnej nabíjacej siete o 1%, a tak v mnohých prípadoch dosiahnuť aspoň prevádzkovú urážateľnosť. Investícia do obmedzenej finančnej podpory zo strany štátu by tak priniesla nielen okamžitý skok v adopcii elektromobilov, ale aj dlhodobý pozitívny efekt v iných oblastiach, do ktorých elektromobilita presahuje. Navyše by priniesla celému trhu väčší priestor v neskoršom období a znížila tlak v úplnom prechode iba k bezemisným vozidlám v období bližšie k roku 2035.

Medzi nezanedbateľné benefity rôznych opatrení zameraných na podporu trhu s elektromobilmi patrí aj motivácia obstarat si nové vozidlo namiesto individuálneho dovozu staršieho auta. Podľa údajov SEVA tvoril na Slovensku v roku 2022 individuálny dovoz až 33% z celkového počtu nových registrácií batériových elektrických vozidiel. Napriek tomu, že je toto vo všeobecnosti pozitívny jav, veľká časť z týchto vozidiel sa mohla predať priamo na Slovensku ako nové, ak by existovala podpora zo strany štátu.

Pozitívne efekty podpory trhu bezemisných vozidiel tak možno zhrnúť do nasledovných bodov:

- Zvýšenie podielu bezemisných vozidiel najnovšej generácie.
- Zvýšenie konkurencieschopnosti bezemisných vozidiel na sekundárnom trhu.
- Zvýšenie dynamiky celého trhu elektromobility a skokové dosiahnutie zlomovej hranice 5% v horizonte 12-18 mesiacov a týmto spôsobom zrýchlenie celej krivky adopcie o dva roky.
- Dosiahnutie porovnateľných podmienok na voľnom trhu s vozidlami ako v okolitých krajinách.
- Zlepšenie profitability celého ekosystému elektromobility vrátane verejného nabíjania.
- Motivácia súkromných investícií do nabíjacej siete a týmto spôsobom výrazné rozšírenie bez potreby dodatočných verejných zdrojov.
- Využitie elektromobilov pre podporu stability distribučných sústav (inteligentné nabíjanie a využitie flexibility v batériách elektromobilov).
- Vytvorenie podmienok pre príchod nových hráčov do ekosystému a zvýšenie konkurenčného tlaku s pozitívnym dopadom na spotrebiteľa.
- Zníženie rizika výpadkov na trhu nových vozidiel a negatívneho dopadu na výber DPH od roku 2035.

Vzhľadom na potrebu akcelerovať trh s elektrickými vozidlami sa odporúča implementovať nasledovné opatrenia.

## Opatrenie 1

### Finančná podpora pri nákupe bezemisných vozidiel pre fyzické a právnické osoby

Prvým z odporúčaných opatrení je zavedenie priamej finančnej podpory pri nákupe vozidla. Takáto podpora by mala byť automaticky k dispozícii pri kúpe počas niekoľkých rokov a prístup k nej by mali mať tak fyzické osoby ako aj firmy.

Vhodnou inšpiráciou pre zavedenie priamej podpory je aktuálne prebiehajúca schéma „Mój elektryk“ v Poľsku. Ak by sme aplikovali dnes známe výsledky tohto programu na podmienky u nás, na základe prepočtov SEVA by Slovensko dokázalo dosiahnuť 5% podiel registrácií elektromobilov približne o dva roky skôr ako bez takejto podpory. Celkovo by obdobný program mohol priniesť na slovenské cesty v horizonte dvoch rokov nárast o 5 950 batériových elektrických vozidiel. SEVA predpokladá, že malý podiel podporených vozidiel by bol zakúpený aj bez existencie takéhoto programu.

Na druhej strane treba zdôrazniť, že ak by sa použili pravidlá poľskej schémy „Mój elektryk“, časť nových elektromobilov by nespĺnila kritéria pre udelenie podpory (napríklad kvôli prekročeniu hornej hranice obstarávacej ceny, na ktorú je možné získať finančnú podporu pri nákupe). Pri priemernej výške finančnej podpory 5 000 € na jedno vozidlo by si program vyžadoval celkovú alokáciu vo výške 35,5 miliónov €.

### Predpokladaný rozpočet schémy na Slovensku od roku 2024 a nárast predajov elektromobilov podľa návrhu SEVA.

Programové obdobie	2 022	2 023	2 024	2 025
Celkové predaje osobných vozidiel	79 000	81 000	83 000	85 000
Očakávaný podiel batériových elektrických vozidiel bez podpory	1,7 %	2,3 %	2,8 %	3,2 %
Predaje batériových elektrických vozidiel bez podpory	1 390	1 879	2 287	2 714
Očakávaný podiel batériových elektrických vozidiel s podporou	1,7 %	2,3 %	5 %	8 %
Predaje batériových elektrických vozidiel s podporou	1 390	1 879	4 150	6 800
Nárast predajov vďaka podpore			1 863	4 086
Vozidlá s nárokom na podporu			2 698	4 420
Výška finančnej podpory			13 487 500 €	22 100 000 €

Príklad  
finančnej  
podpory  
pri nákupe  
bezemisného  
vozidla  
v Poľsku.

## PRÍKLAD Z PRAXE

### Finančná podpora pri nákupe bezemisného vozidla „Mój elektryk“ (Poľsko)

Program „Mój elektryk“ poľského Národného fondu pre ochranu životného prostredia a vodného hospodárstva (NFOŚiGW) predstavuje finančnú podporu nákupu bezemisných vozidiel pre fyzické a právnické osoby. Podpora je dostupná nielen pri nákupe nového vozidla, ale existuje aj schéma pre dlhodobý prenájom vozidiel prostredníctvom leasingových spoločností. Deklarovaným cieľom programu je zníženie emisií

Výška finančnej podpory pri osobných vozidlách kategórie M1 je 18 750 PLN (približne 4 060 €), pričom uplatniteľná je pri vozidlách s obstarávacou cenou do 225 000 PLN (približne 49 000 €). Viacpočetné rodiny v programe „Karta Dużej Rodziny“ majú nárok na podporu až 27 000 PLN (približne 5 850 €), pričom horná hranica obstarávacej ceny vozidla sa v tomto prípade neuplatňuje.

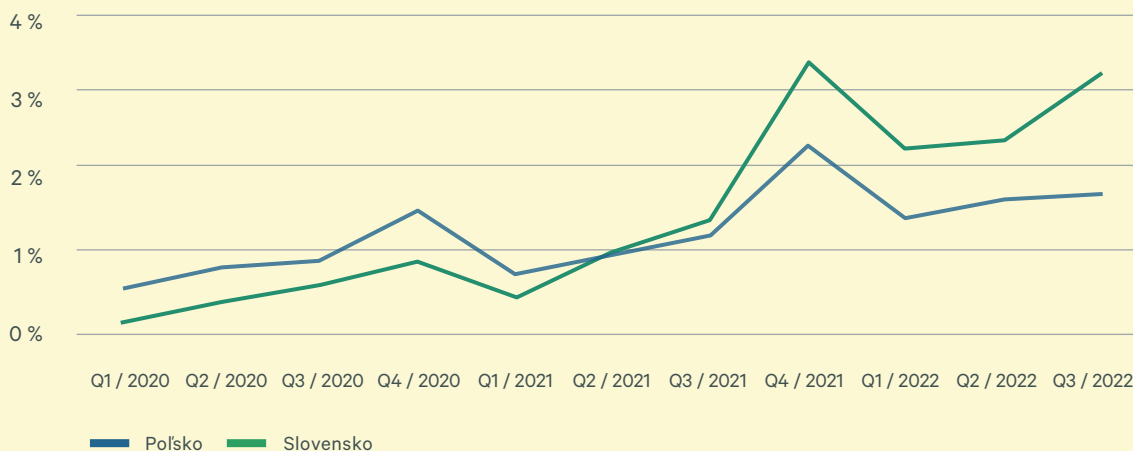
**Príklad  
finančnej  
podpory  
pri nákupe  
bezemisného  
vozidla  
v Poľsku.**

Program „Mój elektryk” sa uplatňuje aj na bezemisné úžitkové vozidlá kategórie N1, pričom horná hranica podpory na vozidlo môže byť až 50 000 resp. 70 000 PLN (približne 10 800 resp. 15 180 €) podľa ročného nájazdu.

Pre programové obdobie 7/2021 až 9/2025 má program alokovaných 700 miliónov PLN (približne 152 mil €), pričom ku koncu novembra 2022 bolo vyčerpaných približne 30% z tejto sumy, keď NFOŚiGW prijal 4 900 žiadostí vzťahujúcich sa celkovo na 6 200 batériových elektrických vozidiel.

Vďaka transparentne nastaveným podmienkam bol pozitívny efekt programu „Mój elektryk” viditeľný už od konca roka 2021. Poľsko v adopcii elektromobility veľmi rýchlo predbehlo Slovensko a tento rozdiel sa výrazne zvyšuje (v 1. štvrtroku 2023 je podiel nových registrácií elektromobilov v Poľsku na úrovni 3,3% oproti 1,8% na Slovensku). Je realistické očakávať, že Poľsko dosiahne hranicu 5% podielu už v roku 2023, čiže dva roky od spustenia programu.

### Podiel batériových elektrických vozidiel na celkových predajoch.



Na poľskom trhu s tradične veľmi silným zastúpením dovezených, ojazdených vozidiel, sa program „Mój elektryk” prejavil aj nadštandardne vysokým podielom nových vozidiel na celkových registráciách, ktorý v roku 2022 dosiahol takmer 90%.

## Opatrenie 2

### Zmena výšky sadzby dane z príjmu zamestnanca pri používaní služobného elektromobilu na súkromné účely

Jednou z možností, ako zatraktívniť elektromobil ako služobné vozidlo v očiach zamestnancov je zníženie sadzby dane za jeho využívanie na súkromné účely. V zmysle platnej legislatívy takáto situácia predstavuje pre zamestnanca nefinančný benefit, ktorý je predmetom zdanenia a odvodov na mesačnej báze, pričom základ pre ich výpočet je stanovený ako 1% z obstarávacej ceny vozidla. Vodiča, ktorému bolo pridelené batériové elektrické vozidlo s vyššou obstarávacou cenou toto zaťažuje rádovo stovkami eur ročne navyše v porovnaní s lacnejším, ale porovnateľným vozidlom so spaľovacím motorom. Spolu s konzervatívnym vnímaním elektrických vozidiel medzi zamestnancami môže táto skutočnosť pôsobiť ako negatívny faktor pri rozhodovaní firmami o elektrifikácii.

Ako formu motivácie sa preto odporúča znížiť sadzbu pre bezemisné služobné vozidlá z úrovne 1% na 0%. V slovenskej praxi je potrebné v tomto duchu upraviť Zákon č. 595/2003 o dani z príjmov nasledovne:

§ 5 Príjmy zo závislej činnosti

(3) Príjmom zamestnanca je aj

- a) počas ôsmich bezprostredne po sebe nasledujúcich kalendárnych rokov od zaradenia motorového vozidla do užívania vrátane, suma vo výške 0% pri motorovom vozidle, ktoré má v osvedčení o evidencii časť II v položke „18 P.3 Druh paliva/zdroj energie“ uvedené BEV alebo VODÍK H<sub>2</sub>, suma vo výške 1% pri ostatných motorových vozidlách.

## Opatrenie 3

### Zmena pravidiel pre zúčtovanie nabíjania služobného elektrického vozidla na domácej nabíjačka zamestnanca

Elektrická energia ako najdôležitejšia časť spotreby batériového elektrického vozidla umožňuje v porovnaní s tradičnými palivami širšie možnosti obstarania. Dôležitým faktorom výberu nie je len cena, ale aj dostupnosť a úspora času pri nabíjaní. Ak má zamestnanec možnosť nabíjať elektromobil doma, nabíjanie v domácnosti je relevantnou a veľmi populárnou alternatívou aj v prípade služobných vozidiel. Vodič už ráno pri odchode z domova odchádza s nabitou batériou. Dôležitým predpokladom je však schopnosť efektívneho vysporiadania vzniknutých nákladov medzi zamestnávateľom a zamestnancom, keďže nabíjanie prebieha v súkromnej domácnosti a teda náklady musí pokryť samotný zamestnanec. Platné predpisy a legislatíva SR v roku 2022 takýto scenár nepoznajú. Kompenzácia nákladov zo strany zamestnávateľa je klasifikovaná ako nedaňový náklad a zároveň finančný benefit zamestnanca podliehajúci odvodom a zdaneniu. Táto skutočnosť vytvára bariéru pre čo najefektívnejšiu prevádzku elektromobilu, keďže nabíjanie doma je nielen komfortné ale aj lacnejšie ako napríklad na verejnej nabíjacej sieti.

Vhodnou inšpiráciou pre zavedenie transparentných pravidiel pre zúčtovanie nabíjania služobného elektromobilu na domácej nabíjačke je Vyhláška Ministerstva práce a sociálnych vecí ČR, ktorá stanovuje výšku náhrad za používanie motorových vozidiel formou určenia ceny za 1 kWh. V slovenskej praxi je potrebné v tomto duchu upraviť Opatrenie Ministerstva práce, sociálnych vecí a rodiny SR z 25. júla 2022 o sumách základnej náhrady za používanie cestných motorových vozidiel pri pracovných cestách.

Vzhľadom na znenie Zákona 595/2003 o dani z príjmov, ktorý vyžaduje stanovenie výdavkov (nákladov) na spotrebované pohonné látky podľa cien platných v čase ich nákupu, je tiež potrebné umožniť stanovenie referenčnej ceny elektrickej energie. Pre tento účel je preto potrebné:

- vydať Usmernenie Finančnej správy s referenciou na regulovanú cenu elektrickej energie pre domácnosti (v zmysle rozhodnutia ÚRSO),
- rozšíriť report Štatistického úradu priemerných cien pohonných hmôt o cenu nabíjania elektrickej energie v členení:
  - súkromné v domácnosti,
  - súkromné vo firmách,
  - verejné.

Zúčtovanie  
nabíjania  
služobného  
elektromobilu  
na domácej  
nabíjačke  
zamestnanca  
(Česká  
republika)

## PRÍKLAD Z PRAXE

### Zúčtovanie nabíjania služobného elektromobilu na domácej nabíjačke zamestnanca (Česká republika)

Príkladom, ako problém zúčtovania domáceho nabíjania vyriešiť, môže byť právna úprava v Českej republike. Vyhláška Ministerstva práce a sociálnych vecí ČR stanovuje výšku náhrad za používanie motorových vozidiel formou určenia ceny za 1 kWh. Zároveň novelizácia Zákona o daniach z príjmov hovorí o možnosti využitia tejto referenčnej ceny aj na stanovenie daňovo uznateľných nákladov na pracovné cesty. Zamestnávateľia v Českej republike takto môžu zamestnancom kompenzovať náklady na nabíjanie služobných vozidiel v domácnosti formou náhrad nepodliehajúcich zdaneniu. Navyše referenčná cena na 1 kWh toto umožňuje aj bez nutnosti zložitého stanovovania výšky nákladov a to dokonca aj v prípade absencie merania elektromerom.

*Vyhláška č. 85/2023 z 28. marca 2023, ktorou sa mení vyhláška č. 467/2022 Sb., o zmene sazby základní náhrady za používání silničních motorových vozidel a stravného a o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cestovních náhrad stanovuje priemernú cenu pohonných hmôt pre elektromobily (nabíjanie) v čiastke 8,20 Kč za 1 kilowatthodinu elektriny.*

*Zákon č. 609/2020 Sb., kterým se mění některé zákony v oblasti daní a některé další zákony upravuje problematiku využitia nabíjania služobného vozidla v domácnosti nasledovne:*

- § 24 (1) Výdaje (náklady) vynaložené na dosažení, zajištění a udržení zdanitelných příjmů se pro zjištění základu daně odečtou ve výši prokázané poplatníkem a ve výši stanovené tímto zákonem a zvláštními předpisy...
- k) výdaje (náklady) na pracovní cesty...
- a na nezbytné výdaje spojené s pracovní cestou v prokázané výši; pro stanovení výdajů za pohonné hmoty spotřebované vozidlem, které má elektrický pohon nebo hybridní pohon kombinující spalovací motor a elektromotor, lze použít průměrnou cenu elektřiny stanovenou pro účely poskytování cestovních náhrad podle zákoníku práce...

## Opatrenie 4

### Zrušenie limitu daňových odpisov na výnosy z prenájmu u prenajímateľa pri prenájme elektrických vozidiel

Veľkou výzvou pre podnikanie lízingových spoločností, cez ktoré je prefinancovaný nákup väčšiny bezemisných vozidiel, je zostatková cena elektromobilov po skončení leasingu. Okrem prípadnej straty hodnoty pri predaji lízingové spoločnosti čelia aj hrozbe, že prípadná strata nebude daňovo uznateľná. Elektrické vozidlá patria do odpisovej skupiny č. 0 s dobou odpisovania 2 roky. Zjednodušene tak možno povedať, že ročný daňový odpis predstavuje výšku 50% z obstarávacej ceny. Ak je elektromobil poskytnutý na prenájom, tento vysoký daňový odpis sa limituje na ročné výnosy z prenájmu (§19, ods. 3, bod a/ Zákona o dani z príjmov). Ak by sa odstránil limit daňových odpisov na výnosy z prenájmu pri elektromobiloch, daňová zostatková cena by bola po 2 rokoch 0€. Lízingové spoločnosti si teda v prvých 2 rokoch výrazne znížia splatnú daň z príjmov a po skončení nájmu by už nemuseli uplatniť ustanovenie §19, ods. 3, bod b/ Zákona o dani z príjmov tzn. limitovať daňovú zostatkovú cenu na výnosy z predaja. Prakticky to znamená, že prípadná strata z predaja pri elektromobile by bola po dvoch rokoch nájmu vždy daňovo uznateľná.

V slovenskej praxi je potrebné v tomto duchu upraviť Zákon č. 595/2003 o dani z príjmov nasledovne:

#### § 19 Daňové výdavky

##### (3) Daňovými výdavkami sú aj

a) odpisy hmotného majetku a nehmotného majetku (§ 22 až 29), okrem hmotného majetku poskytnutého na prenájom, pri ktorom sa do daňových výdavkov prenajímateľa zahrňujú odpisy najviac do výšky časovo rozlíšenej sumy príjmov (výnosov) z prenájmu tohto majetku prislúchajúcich na príslušné zdaňovacie obdobie, a ak je hmotný majetok poskytnutý na prenájom iba z časti alebo len časť zdaňovacieho obdobia, výška odpisov zahrňovaných do daňových výdavkov prenajímateľa sa určí podľa rozsahu a doby prenájmu tohto majetku, pričom tento limit výšky odpisov sa nevzťahuje na prenájom hmotného majetku zaradeného v odpisovej skupine 0 a v odpisových skupinách 0 až 4 u mikro daňovníka, a ak ide o mikro daňovníka, ktorým je fyzická osoba, len na prenájom hmotného majetku zaradeného do obchodného majetku [§ 2 písm. m)] v súvislosti s dosahovaním príjmov podľa § 6 ods. 1 a 2; neuplatnená časť ročného odpisu prenajatého hmotného majetku sa uplatní počnúc rokom nasledujúcim po uplynutí doby odpisovania hmotného majetku podľa § 26 ods. 1 vo výške ročného odpisu vypočítaného ako pomer vstupnej ceny hmotného majetku a doby odpisovania ustanovenej pre príslušnú odpisovú skupinu v § 26 ods. 1, a ak je hmotný majetok poskytnutý na prenájom, do výšky príjmov z prenájmu.

## Opatrenie 5

### Zrušenie limitu na obstaranie elektromobilu pre uplatnenie odpisov

V súčasnosti platný Zákon o dani z príjmov v §17, ods. 34 limituje výšku vstupnej ceny vozidla na 48 000€, do ktorej je možné uplatniť daňové odpisy na osobný automobil. Vzhľadom na v priemere vyššie ceny elektrických vozidiel je však tento limit na obstarávaciu cenu priveľmi reštriktívny a môže pôsobiť ako jeden z demotivačných faktorov pri zavádzaní elektromobilov do firemných flotíl.

Z tohto dôvodu sa odporúča pre bezemisné vozidlá úplne tento limit zrušiť doplnením §17, ods. 34 nasledovným znením:

*“Táto úprava základu dane sa nevykoná pri motorovom vozidle, ktoré má v osvedčení o evidencii časť II v položke „18 P.3 Druh paliva/zdroj energie“ uvedené BEV alebo VODÍK H2.”*



# 8

## Opatrenia zamerané na rozvoj nabíjacej infraštruktúry

## Opatrenia zamerané na rozvoj nabíjacej infraštruktúry

V súčasnosti platná legislatíva, ktorá upravuje proces výstavby nabíjacích staníc, sa výrazne zmení od 1. apríla 2024, kedy nastane účinnosť nového Stavebného zákona (Zákon č. 201/2022 Z. z. o výstavbe). Medzi najdôležitejšie systémové zmeny v tomto zákone patria:

1. Prenos kompetencií vykonávaných v rámci stavebných konaní na štát, pričom súčasťou tohto procesu je aj zriadenie Úradu pre územné plánovanie a výstavbu SR ako centrálného orgánu, ktorý bude konať prostredníctvom podriadených stavebných úradov.
2. Jednostupňové miesto viacstupňového konania prinesie jedno rozhodnutie o stavebnom zámere, ktoré bude zároveň aj overením projektu stavby.
3. Zavedenie elektronickej komunikácie prostredníctvom informačného systému Urbion, ktorý vytvorí digitalizované prostredie pre celý proces komunikácie a posudzovania.
4. Zrýchlenie procesu posudzovania, pričom teoreticky bude možné vydať stavebné povolenie už do 40 pracovných dní.
5. Nabíjacie stanice s celkovým spoločným výkonom v stavbe do 25 kW vrátane budú považované za drobnú stavbu. Nad tento výkon budú nabíjacie stanice spadať do kategórie jednoduchých stavieb.

Napriek zdanlivému zjednodušeniu povoľovania podľa nového Stavebného zákona však zostalo

v tomto procese viacero problémov. Typickým príkladom môže byť, že za drobné stavby sa v jeho zmysle nepovažujú nabíjacie stanice umiestnené v stavbe, ak celkový výkon nabíjacích staníc je viac ako 25 kW, alebo ak umiestnenie ďalšej nabíjacej stanice v stavbe by presiahlo celkový výkon umiestnených nabíjacích staníc viac ako 25 kW. Problémom je, že sa pri výstavbe bežných nabíjačiek napríklad v garáži veľká väčšina projektov dostane do komplikovanejšieho procesu povoľovania. V praxi sa totiž dnes množstvo prípadov, napríklad pri dvoch-troch wallboxoch s malým výkonom v garáži, povoľuje ohlásením drobnej stavby. Po novom však takéto wallboxy budú spadať pod kategóriu „jednoduchá stavba“.

Proces výstavby sa tak paradoxne skomplikuje a predĺži.

Zároveň v celom procese zostáva viacero nejednoznačností, ktoré budú ďalej znemožňovať efektívne a rýchle inštalovanie nabíjacej infraštruktúry. Z tohto dôvodu je dôležité ďalej zjednodušiť a sprehľadniť proces prípravy výstavby implementáciou nasledovných opatrení.

## Opatrenie 1

### Vydanie jednotného usmernenia k novému Stavebnému zákonu č. 201/2022

Veľkú bariéru nedostatočnej jednoznačnosti procesu ako aj za účelom zjednotenia požiadaviek je veľmi žiadané vydať usmernenie k povoľovaniu stavieb nabíjacích staníc. Takýto typ sekundárnej legislatívy k novému Stavebnému zákonu č. 201/2022 by mal vydať Úrad pre územné plánovanie a výstavbu alebo Ministerstvo dopravy SR. Primárnym účelom usmernenia by malo byť sprehľadnenie a zrýchlenie procesov prípravy a výstavby nabíjacích staníc pri uplatňovaní princípov transparentnosti, predvídateľnosti a primeranosti.

S ohľadom na nabíjacie stanice na jednosmerný prúd s výkonom nad 25 kW sa navrhuje upraviť náležitosti a proces posudzovania jednoduchej stavby nasledovne:

1. Skrátiť lehotu na vyjadrenie dotknutých strán na 14 dní.
2. Vylúčiť požiadavky na posudzovanie orgánmi a stranami, ktorých stanovisko nie je nevyhnutné, resp. potreba stanoviska nie je primeraná, napríklad:
  - Úrad verejného zdravotníctva SR
  - Odbory životného prostredia miestnych úradov
  - Štátna ochrana prírody SR
  - Technická inšpekcia
  - Prevádzkovatelia distribučnej sústavy v prípade podružného pripojenia
3. Aplikovať §19 odsek 3 písmeno c) týkajúci sa ... aj na prípojky k nabíjacím staniciam.
4. Vyňať nabíjacie stanice z posudzovania z pohľadu súladu s územným plánom obce resp. s Koncepciou územného rozvoja regiónu, ktoré nebolo požadované pred účinnosťou Stavebného zákona č. 201/2022.
5. Zohľadňovať stanoviská účastníkov stavebného konania v primeranej miere, a to špecificky aj vlastníkov susedných pozemkov.
6. V primeranej miere upustiť od procesu kolaudácie.
7. Pri nabíjacích staniciach v rodinných a bytových domoch a pri aplikácii § 56 písmena g) definovať montáž v režime vyhradeného technického zariadenia na jestvujúcej prípojke, ktorá nespadá do definície stavby. V prípade, ak by sa nemenila trasa elektrického vedenia, malo by byť možné zapojiť nabíjaciu stanicu (wallbox) bez nutnosti ohlásenia drobnej stavby či stavebného konania.

## Opatrenie 2

### Pravidlá pre požiarnu prevenciu

Z pohľadu dĺžky trvania povoľovania, jeho komplikovanosti a predvídateľnosti nákladov je veľmi dôležité, aby sa správne nastavili podmienky výstavby nabíjacích staníc s ohľadom na požiarnu prevenciu. Aj v prípade posudzovania z pohľadu protipožiarnej bezpečnosti je nevyhnutné dodržiavanie princípu primeranosti, jednoznačnosti a predvídateľnosti.

Aktuálne sú podmienky protipožiarnej prevencie nejednoznačné a vzhľadom na neexistenciu jednotných odporúčaní aj regionálne odlišné medzi jednotlivými pracoviskami Hasičského a záchranného zboru Ministerstva vnútra SR. Nejednoznačnosť tohto stavu vytvára riziko rozličných interpretácií, stanovísk a odporúčaní, a to nie len orgánov a organizácii, pre ktoré je usmernenie právne záväzné.

Aj z týchto dôvodov sa odporúča nastavenie jasných, zrozumiteľných a vykonateľných požiadaviek protipožiarnej prevencie a bezpečnosti v súvislosti s výstavbou a prevádzkou nabíjacích staníc. Takéto požiadavky by mali byť v súlade s ostatnou legislatívou a nemali by predstavovať ďalšiu prekážku vo výstavbe nabíjacej infraštruktúry. Vzhľadom na výrazne širšie skúsenosti z mnohých krajín EÚ je dôležité, aby sa Slovensko inšpirovali dobrou praxou zo zahraničia.

Je dôležité, aby tieto požiadavky plnili kritérium primeranosti. Typickým príkladom je, ak nabíjacia stanica už preukázateľne bola podrobená posúdeniu a považuje sa za technické zariadenie spĺňajúce požiadavky na bezpečnosť, zdravie a ochranu životného prostredia.



### Opatrenie 3

#### Zjednodušenie procesu z pohľadu posudzovania statickej dopravy

Pripravovaná revízia európskej Smernice o energetickej hospodárnosti budov (EPBD) stanovuje ambiciózne ciele v budovaní verejnej aj privátnej nabíjacej infraštruktúry v bytových a nebytových budovách. Nevyhnutným predpokladom pre úspešné zvládnutie týchto cieľov je odstránenie potenciálnych bariér a regulačných prekážok. Z tohto dôvodu je preto dôležité aktualizovať normu STN 73 6110 a zosúladiť ju s EPBD aj s ohľadom na počty vyhradených miest pre nabíjanie elektromobilov, ako aj ju komplexnejšie rozšíriť o tému elektromobility.

Kvôli zrýchleniu procesu povoľovania sa tiež odporúča zdefinovanie jasných pravidiel v oblasti posudzovania nabíjacích staníc z pohľadu statickej dopravy. Cieľom je zamedziť riziku takej interpretácie vyznačenia vyhradeného miesta na nabíjanie, podľa ktorej by pri jeho výstavbe malo prísť k zníženiu celkového počtu parkovacích miest. Nabíjacie miesto by v tomto zmysle nemalo byť vnímané ako špeciálne a malo by sa započítavať do bežného počtu parkovacej kapacity.

### Opatrenie 4

#### Zjednodušenie procesu schvaľovania nabíjacích staníc v bytových budovách (Right to plug)

Predpokladom pre plnohodnotné využívanie benefitov elektrických vozidiel je prístup k vlastnému nabíjaciemu bodu (domáci wallbox). Naplnenie tohto predpokladu je silným motivátorom pre obstaranie elektromobilu, čo prirodzene platí aj pre obyvateľov bytových domov. Reálna prax ukazuje na zásadné bariéry v procese schvaľovania inštalácie nabíjacej stanice aj s nízkym výkonom na parkoviskách bytových domov. Aktuálna legislatíva predpokladá súhlasné vyjadrenie spoluvlastníkov spoločných priestorov, čo sa primárne v prostredí domov s väčším počtom bytových jednotiek často nedarí naplniť. Aj preto aktuálny návrh revízie európskej Smernice o energetickej hospodárnosti budov (EPBD) vyzýva členské krajiny na riešenie.

Z dôvodu zjednodušenia výstavby nabíjačiek v bytových domoch sa odporúča dôsledná implementácia princípu primeranosti pripomienok ostatných spoluvlastníkov. V ideálnom prípade by vybudovanie pripojenia nabíjacej stanice a jej inštalácia neboli podmienené súhlasom spoluvlastníkov za podmienky zachovania rovnocenného prístupu k všetkým (aj budúcim) požiadavkám. Takýto krok si vyžaduje novelizáciu Zákona č. 182/1993 o vlastníctve bytov a nebytových priestorov s cieľom zjednodušiť budovanie súkromných nabíjacích bodov na vlastné použitie.

## Opatrenie 5

### Zjednodušenie procesu povoľovania nabíjacích staníc novelizáciou (nového) Stavebného zákona č. 201/2022

Komplexným riešením pre odstránenie zbytočných bariér a komplikovanosti povoľovacieho procesu je novelizácia (nového) Stavebného zákona č. 201/2022. Vzhľadom na charakter technológie sa odporúča úplne vyňať nabíjacej stanice na striedavý prúd (normálne AC nabíjanie) z povinnosti ohlasovania a povoľovania. AC nabíjačky sú svojou povahou jednoduché technické zariadenia, preto je vhodné zaradiť ich do Prílohy č. 1, bodu 2, k zákonu č. 201/2022 do kategórie stavieb oslobodených od povoľovania. Obdobné zariadenie ako aj jeho inštalácia z pohľadu bezpečnosti už je predmetom súvisiacich právnych predpisov a nariadení.

Pre inštalovanie a spustenie normálnej AC nabíjačky by preto mala postačovať odborná inštalácia spôsobilou osobou a vypracovanie revíziej správy.

Riešením pre odstránenie bariér pri pripájaní nabíjacích staníc do distribučnej sústavy by malo byť výrazné zjednodušenie a zvýšenie transparentnosti celého procesu. Táto komplexná úprava sa dotýka tak niektorých ustanovení Zákona č. 251/2012 o energetike ako aj viacerých vyhlášok (sekundárnej legislatívy) v gescii Úradu pre reguláciu sieťových odvetví. Cieľom týchto úprav by malo byť:

1. Štandardizácia procesov a jednotlivých krokov postavená na digitalizácii, ktorá pomôže znížiť administratívnu náročnosť a tak skrátiť proces pripájania.
2. Transparentnosť procesu vo všetkých fázach, okrem iného poskytujúca prehľad o dostupných lokálnych kapacitách pre pripojenie, prehľadnosť pripojovacieho procesu a jednotlivých krokov s nekomplikovanou možnosťou vyhodnocovať pokrok pri plnení jednotlivých požiadaviek.
3. Predvídateľnosť celého procesu, času a nákladov, ktorá by umožňovala efektívne plánovanie a alokovanie zdrojov.
4. Harmonizácia medzi jednotlivými prevádzkovateľmi distribučných sústav bez zásadných odchýlok v požiadavkách a procese.
5. Rýchlosť procesu s garantovanou maximálnou dobou medzi zadaním požiadavky a jej vybavením.

## Opatrenie 6

### Finančná podpora pri inštalovaní súkromných AC nabíjacích staníc (wallbox)

Jedným z dôležitých opatrení pre rozvoj nabíjacej infraštruktúry je aj podpora výstavby súkromných AC nabíjacích staníc (wallbox). Vhodným nástrojom je aj zavedenie finančnej podpory pre ich inštaláciu, podobne ako to funguje vo viacerých členských krajinách EÚ, vrátane Českej republiky. Podpora by mala byť zameraná na inteligentné wallboxy, ktoré umožnia minimalizáciu dopadu integrácie nových odberných bodov na distribučnú sústavu resp. lokálne distribučné rozvody vďaka možnosti riadenia odberu z nadradenej siete (či už na základe požiadaviek distribučného dispečingu alebo dynamickej ceny elektrickej energie).

Pri nastavení podpory sa odporúča inšpirovať sa podpornou schémou v Českej republike. Dotácia by mala byť otvorená pre majiteľov existujúcich alebo stavebníkov nových rodinných domov, prípadne pre osoby, ktoré reprezentujú bytové domy (majiteľ parkovacieho miesta alebo spoločenstvo vlastníkov bytových jednotiek).

Dotácia by mala slúžiť na obstaranie a inštaláciu AC nabíjacích staníc do 22 kW. Kvôli možnosti diaľkového riadenia by mala byť požiadavkou možnosť pripojenia do riadiaceho IT systému, schopnosť fungovať v rámci skupiny riadenia spotreby (lokálnej skupiny v rámci bytového domu alebo virtuálnej skupiny v rámci širšej skupiny nabíjacích staníc).

V prípade rodinného domu by malo byť podporené obstaranie dvoch nabíjačiek, pri bytových domoch je možné počet obmedziť počtom bytových jednotiek. V prípade rodinných ako aj bytových domov sa navrhuje stanoviť maximálne náklady na jeden wallbox a súvisiace priame náklady na jeho inštaláciu na úrovni 1 800€, pričom by prijímateľ získal dotáciu vo výške 50 percent z týchto nákladov. Dotácia by mala byť udelená formou spätnej refundácie skutočne vynaložených nákladov.



Zdroj:  
P Automobil Import,  
SEAK

# 9

## Prílohy



## Príloha 1

### Bariéry v rámci povoľovacieho procesu pri výstavbe nabíjacích staníc

Táto príloha obsahuje príklady administratívnych prietahov, bariér a zákonom neodôvodnených požiadaviek v rámci povoľovacieho procesu.

1. Nejednoznačnosť povoľovacieho procesu a z toho vyplývajúca rozličná interpretácia požiadaviek a postupu stavebných úradov. V praxi je ponechané na individuálnej interpretácii stavebných úradov, či je pre vybudovanie nabíjacej stanice potrebné absolvovať komplikovanejšie stavebné povolenie, menej komplikované ohlásenie drobnej stavby alebo nie je potrebné žiadne povolenie.
2. Nedodržanie lehôt na vyjadrenia do 30 dní zo strany stavebných úradov.
3. Uloženie podmienok pri ohlásení nabíjacej stanice ako drobnej stavby (toto Stavebný zákon neumožňuje).
4. Vyžadovanie projektovej dokumentácie v papierovej forme aj po podaní žiadosti a dokumentácie cez internetový portál [www.slovensko.sk](http://www.slovensko.sk). V praxi tak stavebné úrady nedodržiavajú zákonom stanovený proces elektronickej komunikácie a tiež ignorujú nastavenie polovičného správneho poplatku pri elektronických podaniach.
5. Požadovanie vyjadrenia k projektovej dokumentácii aj v prípade, že stavbou sa nezasahuje do okolitých sietí.
6. Neodôvodnená požiadavka na predloženie vyjadrení k výstavbe nabíjacej stanice od Technickej inšpekcie. Nie je dôvod, prečo by sa mala Technická inšpekcia vyjadrovať k výstavbe nabíjacej stanice.
7. Neodôvodnené požiadavky na predloženie vyjadrení k projektovej dokumentácii od prevádzkovateľa distribučnej sústavy (PDS) aj v prípade, že ide o podružne pripojenú nabíjaciu stanicu mimo zodpovednosti PDS.
8. V niektorých územiach (napr. Vysoké Tatry) požiadavka v procese ohlásenia drobnej stavby, aby bolo súčasťou ohlásenia aj osobitné správne konanie veci vydania súhlasu podľa Zákona o ochrane prírody a krajiny (proces trvá približne 4 mesiace). Pre príklad, v jednom konkrétnom prípade sa táto požiadavka týkala nabíjacej stanice, ktorá zaberala menej ako 1 m<sup>2</sup> a nachádzala sa v zastavanom areáli hotela na existujúcich spevnených plochách (tzn. na existujúcej stavbe)

9. Vyžadovanie absolvovania procesu povoľovania formou územného rozhodnutia pre nabíjací hub (napr. 2 x AC a 1 x DC), čo predstavuje povoľovací proces v dĺžke najmenej 2 rokov.
10. V niektorých územiach (napr. Piešťany, Bratislava – Staré Mesto) je v procese povoľovania požadované vyjadrenie Krajského pamiatkového úradu. Vzhľadom na charakter nabíjacej stanice a jej dopad je táto požiadavka neprimeraná.
11. Neprimeraná požiadavka na kolaudáciu v prípade, ak je stavba nabíjacej stanice preklasifikovaná ako objekt pre stavebné konanie. Stavebný zákon však umožňuje upustiť od kolaudácie pri drobných a jednoduchých stavbách.
12. Neodôvodnené požiadavky resp. komplikovaná prax v oblasti statickej dopravy tzn. záber parkovacích miest pre účely nabíjania v prípade, ak sú vyznačené dopravným značením ako nabíjacie miesta. Žiadna platná norma dnes nedefinuje, že výstavbou nabíjacích miest dochádza k zníženiu počtu parkovacích miest. Hoci nie je táto téma zatiaľ na stavebných úradoch častá, vzniká riziko, že stavebné úrady začnú v procese častejšie požadovať stanovisko od miestne príslušného Okresného dopravného inšpektorátu a oddelenia dopravy na mestských úradoch k statickej doprave. Prepočet minimálneho počtu parkovacích miest však v tomto prípade nedokáže naplniť legislatívne podmienky, keďže parkovacie miesta pre nabíjanie sa nepočítajú ako štandardné, ale vyhradené miesta. Táto situácia následne znemožní povoľovanie staníc vo väčšom rozsahu (huby) napríklad na veľkých parkoviskách obchodných centier. Vyčlenenie napríklad štyroch a viac parkovacích miest pre nabíjanie pri existujúcich stavbách môže znamenať problém pre limity statickej dopravy (z hľadiska predpísaného počtu parkovacích miest pre návštevníkov danej nehnuteľnosti).
13. Nejasnosť respektíve neodôvodnené požiadavky v oblasti protipožiarnej ochrany vytvárajú výraznú neistotu v procese výstavby nabíjacích staníc. Prezídium Hasičského a záchranného zboru (HaZZ) v roku 2021 vydalo a distribuovalo na svoje podriadené zložky nezáväznú usmernenie, ktoré definuje podmienky pre umiestňovanie nabíjacích staníc v podzemných garážach. Toto usmernenie je z pohľadu HaZZ nezáväzná (HaZZ nemá legislatívnu právomoc vydať takúto sekundárnu legislatívu), miestne príslušné zložky HaZZ sa však často týmto dokumentom riadia. Neodôvodnené podmienky pre výstavbu nabíjacích staníc, ktoré nevyhádzajú z riadne absolvovaného legislatívneho procesu však vytvárajú výraznú bariéru a podstatne zvyšujú náklady pri výstavbe nabíjačiek.

## Príloha 2

### Bariéry v rámci povoľovacieho procesu pri pripojovaní nabíjacích staníc

Táto príloha obsahuje príklady administratívnych prieťahov, bariér a zákonom neodôvodnených požiadaviek v rámci procesu pripojenia nabíjacích staníc do distribučnej sústavy.

1. Neodôvodnene dlhá doba na vydanie stanoviska zo strany prevádzkovateľa distribučnej sústavy (PDS) týkajúce sa možnosti pripojenia.
2. Vzhľadom na veľkú časť stanovísk zo strany PDS, ktoré sú na žiadosti o pripojenia negatívne, je možné predpokladať nedostatočnú kapacitu a pripravenosť distribučných sústav na výstavbu nabíjačiek.
3. Administratívne bariéry v podobe povinných príloh k žiadosti o pripojenie (napríklad v prípade Stredoslovenskej Distribučnej), ktoré sú v rozpore so sekundárnou legislatívou, pravidlom primeranosti a sú často aj nelogické. Príkladom takejto požiadavky k výstavbe nabíjacích staníc je poskytnutie súhlasu dotknutej obce, neodvolateľného súhlasu dotknutého vlastníka nehnuteľnosti ako aj elektronickej verzie výkresu riešenia projektu. Bez týchto podkladov nie je možné uzavrieť s PDS zmluvu o pripojení (súčasťou zmluvy sú technické možnosti pripojenia). Žiadateľ o pripojenie však pri zaslaní žiadosti (tzn. v štádiu, keď ešte nemá od PDS stanovené podmienky pripojenia) nedokáže vyhotoviť výkres riešenia projektu a získať záväzné stanovisko dotknutého vlastníka pozemku s výstavbou (vlastník napríklad nevie, k čomu sa má vyjadriť, keďže nevie, aké podmienky napr. v podobe výstavby trafostanice si určí PDS).
4. Neexistuje možnosť, aby PDS k danému prípadu prideliť zodpovedného projektového manažéra (týka sa najmä väčších projektov)



Zdroj: KIA, Škoda





# Slovak Electric Vehicle Association

Slovenská asociácia pre elektromobilitu (SEVA) je platformou zastupujúcou väčšinu súkromného sektora v odvetví elektromobility na Slovensku.

SEVA bola založená v roku 2012 a reprezentuje svojich členov z radov technologických spoločností, prevádzkovateľov nabíjacej infraštruktúry, importérov automobilov, spoločností z odvetvia energetiky a ďalších sektorov.

SEVA je členom Európskej asociácie pre elektromobilitu (AVERE).

Bratislava 2023

Slovenská asociácia pre elektromobilitu  
Einsteinova 24 (Aupark Tower)  
851 08 Bratislava