



Kontrolní závěr z kontrolní akce

25/11

Peněžní prostředky určené na rozvoj čisté mobility

Kontrolní akce byla zařazena do plánu kontrolní činnosti Nejvyššího kontrolního úřadu (dále také „NKÚ“) na rok 2025 pod číslem 25/11. Kontrolní akci řídil a kontrolní závěr vypracoval člen NKÚ RNDr. Petr Neuvirt.

Cílem kontroly bylo prověřit, zda peněžní prostředky určené na rozvoj čisté mobility byly vynakládány účelně, hospodárně a v souladu s právními předpisy.

Kontrolované osoby:

Ministerstvo průmyslu a obchodu (dále také „MPO“);

Ministerstvo dopravy (dále také „MD“);

Agentura pro podnikání a inovace, Praha (dále také „API“);

vybraní příjemci podpory: ČEZ, a. s., Praha; E.ON Česká republika, s. r. o., České Budějovice; GasNet, s.r.o., Ústí nad Labem; Pražská energetika, a.s., Praha; ORLEN Unipetrol RPA s.r.o., Litvínov; W.A.G. payment solutions, a.s., Praha.

Kontrolováno bylo období let 2019 až 2025, v případě věcných souvislostí i období předcházející.

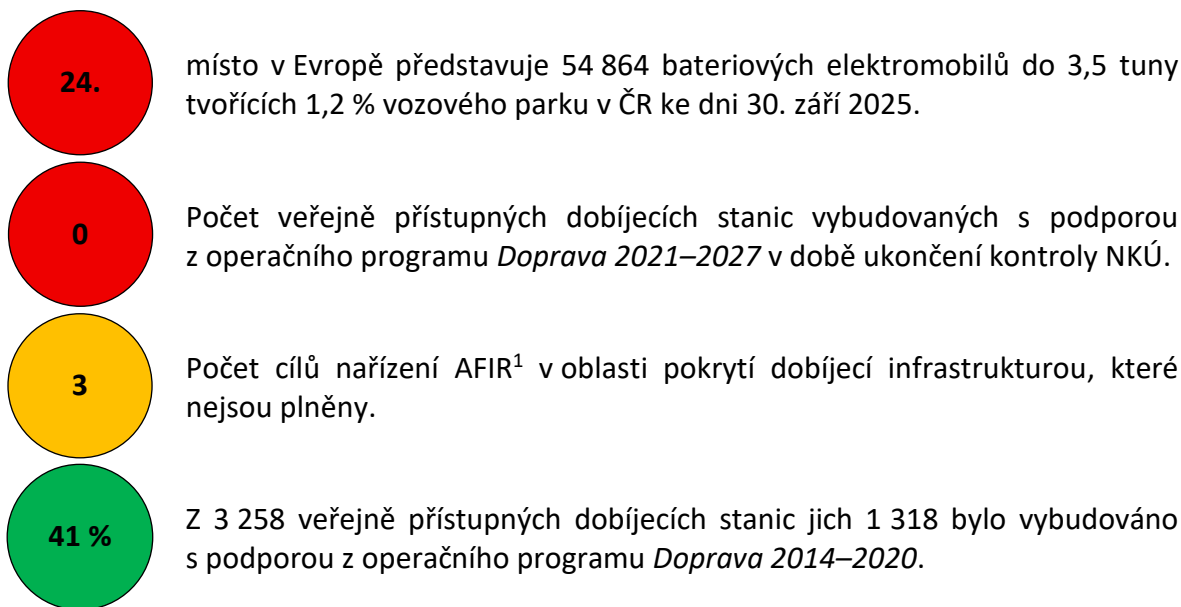
Kontrola byla prováděna u kontrolovaných osob od června 2025 do prosince 2025.

Kolegium NKÚ na svém V. jednání, které se konalo dne 30. března 2026,

schválilo usnesením č. 7/V/2026

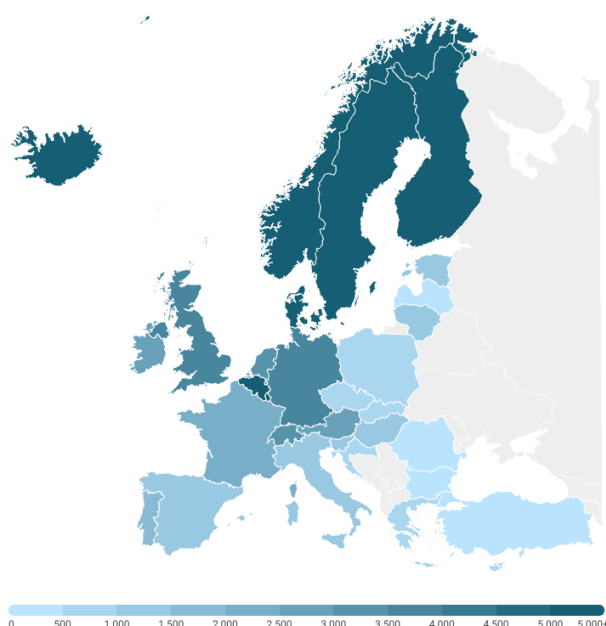
kontrolní závěr v tomto znění:

Čistá mobilita

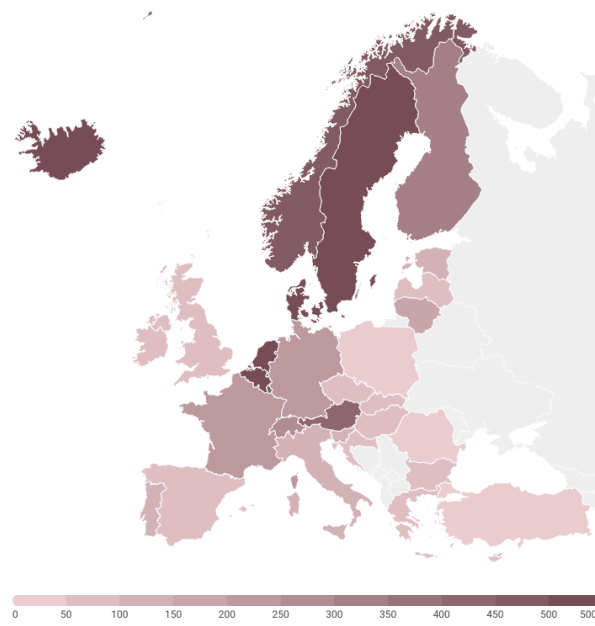


V ČR nejsou dokončena nová pravidla pro bezpečné dobíjení elektromobilů a pro parkování aut na plynná paliva v hromadných garážích.

Počet elektromobilů na 100 tis. obyvatel



Počet dobíjecích stanic na 100 tis. obyvatel



Pozn.: V příloze č. 1 uvádíme základní pojmy pro oblast čisté mobility. Mezinárodní srovnání je dostupné na [Mezinárodní srovnání \(https://nku.gov.cz/scripts/detail.php?id=15555\)](https://nku.gov.cz/scripts/detail.php?id=15555) s daty k 30. září 2025.

Zdroj: European Alternative Fuels Observatory, zřízena Evropskou komisí pro sledování dat v oblasti alternativních paliv, data jsou dostupná online na <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/>.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804 ze dne 13. září 2023, o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice 2014/94/EU.

I. Shrnutí a vyhodnocení

- 1.1 NKÚ provedl kontrolu poskytování a čerpání peněžních prostředků určených na podporu rozvoje čisté mobility. Kontrola byla zaměřena na podporu, kterou poskytovalo MPO z operačního programu *Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost 2014–2020* (dále také „OP PIK“) a *Národního plánu obnovy* (dále také „NPO“), a na podporu, kterou poskytovalo MD z operačního programu *Doprava 2014–2020* a operačního programu *Doprava 2021–2027*. Kontrola byla podrobena také činnost MPO jako koordinátora a gestora *Národního akčního plánu čisté mobility* (dále také „NAP CM“). Cílem kontroly bylo prověřit, zda peněžní prostředky poskytované MD a MPO na rozvoj čisté mobility byly vynakládány účelně, hospodárně a v souladu s právními předpisy.
- 1.2 **Podpora, kterou poskytly MD a MPO v kontrolovaném období, přispěla k rozvoji čisté mobility. Přesto některé stanovené cíle nebyly splněny. Část dálniční sítě směrem na hranice s Německem a Polskem není dostatečně pokryta veřejně dostupnou dobíjecí infrastrukturou. Není dokončena nová legislativa pro bezpečné dobíjení a parkování vozidel na alternativní paliva v hromadných garážích. Z operačního programu *Doprava 2021–2027* nebyla do doby ukončení kontroly vybudována žádná dobíjecí stanice. NKÚ vyhodnotil míru dosahování cílů podpory čisté mobility jako omezenou. Zjištěná nevhodnost byla v průběhu kontroly odstraněna.**
- 1.3 Výše uvedené celkové vyhodnocení vyplývá z následujících zjištění:
- a) ČR je v přepočtu elektrických a hybridních automobilů na 100 tis. obyvatel pod evropským průměrem na 24. místě². *Národní akční plán čisté mobility* počítá při pořízení vozidel na alternativní paliva s podporou jen podnikatelských subjektů. Vnitrostátní cíl čisté mobility dosáhnout v roce 2025 minimálně 50 000 osobních bateriových vozidel byl splněn. Nebyly však dosaženy cíle počtu bateriových užitkových vozidel, bateriových autobusů a vozidel na vodíkový pohon (viz odstavce 4.1–4.3).
- b) Do doby ukončení kontroly NKÚ nesplnila ČR tři závazné cíle stanovené nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804³ (dále také „nařízení AFIR“) s termínem plnění do 31. prosince 2025 (blíže bod 4.6), které se týkají pokrytí hlavní sítě TEN-T veřejně dostupnou dobíjecí infrastrukturou:
- I. Na 86 km dlouhém úseku dálnice D5 mezi státní hranicí a Plzní a na 110 km dlouhé dálnici D11 mezi Prahou a Jaroměřem nejsou veřejně dostupné dobíjecí parky pro lehká elektrická vozidla s celkovým výstupním výkonem alespoň 400 kW;
- II. na hlavní síti TEN-T nejsou dostupné dobíjecí parky pro těžká elektrická vozidla s celkovým výstupním výkonem alespoň 1 400 kW;

² Mezinárodní srovnání zpracované NKÚ je dostupné na [Mezinárodní srovnání \(https://nku.gov.cz/scripts/detail.php?id=15555\)](https://nku.gov.cz/scripts/detail.php?id=15555).

³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804 ze dne 13. září 2023, o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice 2014/94/EU.

III. v městském uzlu⁴ Ústí nad Labem nejsou dostupné dobíjecí body pro těžká elektrická vozidla s celkovým výstupním výkonem alespoň 900 kW (viz odstavce 4.4–4.9).

- c) Nejsou splněna legislativně-regulatorní opatření NAP CM, která měla zajistit bezpečnost při dobíjení elektrických vozidel ve vnitřních prostorách objektů (např. hromadných garáží) a odstranit překážky pro parkování vozidel na plynná paliva v nově budovaných a rekonstruovaných hromadných garážích. Pravidla pro bezpečné dobíjení elektrických vozidel měla být přijata do konce roku 2025, pro parkování vozidel na plynná paliva měla být přijata do konce roku 2021. MPO má při přípravě těchto opatření koordinační roli, za nastavení pravidel jsou odpovědné MD, Ministerstvo vnitra, Ministerstvo zdravotnictví a Ministerstvo pro místní rozvoj. Do doby ukončení kontroly NKÚ u nich ke shodě na opatřeních nedošlo (viz odstavce 4.10–4.11).
- d) Dotace z operačního programu *Doprava 2021–2027* měly podpořit vybudování nejméně 500 veřejných dobíjecích stanic do 31. prosince 2024 a do 31. prosince 2029 jich má být vybudováno 17 000. MD vydalo pro 56 projektů rozhodnutí o poskytnutí dotace (dále také „RoPD“) v objemu 2,6 mld. Kč (43 % alokace), pomocí kterých má být vybudováno 7 152 dobíjecích bodů (3 916 dobíjecích stanic). Do doby ukončení kontroly nebyla vybudována ani jedna z těchto dobíjecích stanic, a to kvůli náročnosti přípravy jednotlivých projektů i kvůli jejich pomalé realizaci (viz odstavce 4.19–4.21).
- e) Při kontrole 6 vybraných příjemců podpory z operačního programu *Doprava 2014–2020* zjistil NKÚ v jednom případě, že MD proplatilo příjemci nezpůsobilé výdaje ve výši 358 531 Kč. Příjemce tyto prostředky v průběhu kontroly vrátil (viz odstavec 4.24).

II. Informace o kontrolované oblasti

- 2.1 **Čistá mobilita** představuje soubor opatření a nástrojů směřujících k rozvoji dopravy s nízkými emisemi a k omezení negativních dopadů emisí z dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatel. Zahrnuje jak podporu nízkoemisních druhů dopravy a související infrastruktury, tak rozvoj technologických řešení a inovací v oblasti vozidel a energetických systémů.

⁴ Podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013 (Text s významem pro EHP), jsou městskými uzly v ČR Brno, České Budějovice, Hradec Králové, Liberec, Olomouc, Ostrava, Pardubice, Plzeň, Praha a Ústí nad Labem.

- 2.2 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU⁵ (dále také „směrnice **AFID**“) ze dne 22. října 2014 měla za cíl vytvořit v členských státech EU dostatečně příznivé prostředí pro širší uplatnění alternativních paliv.
- 2.3 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804⁶ (nařízení **AFIR**) ze dne 13. září 2023 nahradilo směrnici AFID. Nařízení AFIR zavazuje členské státy mimo jiné k povinné výstavbě infrastruktury dobíjecích stanic a vodíkových plnicích stanic podél sítě TEN-T a v oblastech městských uzlů.
- 2.4 **Národní akční plán čisté mobility** je vládní strategický dokument, který se zabývá rozvojem alternativních paliv v odvětví dopravy a příslušné infrastruktury. NAP CM schválila vláda usnesením ze dne 20. listopadu 2015 č. 941⁷. Vznikl na základě požadavku směrnice AFID. NAP CM byl do doby ukončení kontroly NKÚ dvakrát aktualizován. První aktualizaci NAP CM schválila vláda svým usnesením ze dne 27. dubna 2020 č. 469⁸, důvodem pro aktualizaci byla potřeba zohlednit vývoj v oblasti alternativních paliv a pokračující důraz na postupnou dekarbonizaci.⁹ Druhá aktualizace NAP CM proběhla s ohledem na nově definované cíle a požadavky nařízení AFIR, vláda ji schválila svým usnesením ze dne 28. srpna 2024 č. 590¹⁰.
- 2.5 **Operační program Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost 2014–2020** schválila vláda ČR usnesením ze dne 14. července 2014 č. 581¹¹. Programový dokument OP PIK schválila Evropská komise rozhodnutím C(2015) 3039 ze dne 29. dubna 2015. Podpora OP PIK pro čistou mobilitu byla realizována v prioritní ose 3, v rámci specifického cíle 3.4 *Uplatnit inovativní nízkouhlíkové technologie v oblasti nakládání energií a při využívání druhotných surovin* prostřednictvím programu podpory *Nízkouhlíkové technologie*. V období let 2016 až 2019 byla podpora v rámci pěti výzev poskytována malým, středním a velkým podnikům na pořízení elektromobilů a pořízení nabíjecích neveřejných stanic pro elektromobily v rámci podnikatelského areálu pro vlastní potřebu. MPO bylo řídicím orgánem OP PIK a činnosti s ním související zabezpečovalo podle obecného nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013¹². Část těchto činností delegovalo na zprostředkující subjekt, kterým je od června 2016

⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014, o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva.

⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804 ze dne 13. září 2023, o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice 2014/94/EU.

⁷ Usnesení vlády ČR ze dne 20. listopadu 2015 č. 941, o Národním akčním plánu čisté mobility.

⁸ Usnesení vlády ČR ze dne 27. dubna 2020 č. 469, o aktualizaci Národního akčního plánu čisté mobility.

⁹ Aktualizace NAP CM reflektuje zvyšování ambicí v oblasti snižování emisí skleníkových plynů a reaguje na změnu unijní legislativy.

¹⁰ Usnesení vlády ČR ze dne 28. srpna 2024 č. 590, o 2. aktualizaci Národního akčního plánu čisté mobility.

¹¹ Usnesení vlády ČR ze dne 14. července 2014 č. 581, k Operačnímu programu Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost 2014–2020.

¹² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013 ze dne 17. prosince 2013, o společných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti, Evropském zemědělském fondu pro rozvoj venkova a Evropském námořním a rybářském fondu, o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti a Evropském námořním a rybářském fondu a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 1083/2006.

Agentura pro podnikání a inovace, která je státní příspěvkovou organizací a je podřízena MPO. V programovém období 2014 až 2020 podpořilo MPO celkem 557 projektů, podpora dosáhla celkové výše 272,775 mil. Kč.

- 2.6 **Operační program *Doprava 2014–2020*** schválila Evropská komise dne 11. května 2015. Podpora rozvoje alternativních paliv byla realizována v prioritní ose 2 *Silniční infrastruktura na síti TEN-T, veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu*. Řídicím a zprostředkujícím orgánem pro oblast alternativních paliv bylo MD. Rozvoj alternativních paliv byl podporován prostřednictvím specifického cíle 2.2, jehož cílem bylo zajistit vytvoření podmínek pro širší využití vozidel na alternativní pohon na silniční síti, a to zejména ve městech a na hlavní síti TEN-T. Podporovanými aktivitami bylo vybudování páteřní sítě rychlodobíjecích stanic, výstavba běžných dobíjecích stanic, výstavba plnicích stanic na CNG, LNG a vodík. Podmínkou podpory byla veřejná dostupnost dobíjecích a plnicích stanic. Formou podpory byla dotace. Celková alokace specifického cíle 2.2 byla ve výši 1,2 mld. Kč. Podpořeno bylo 24 projektů z 49 podaných žádostí o podporu. Z příspěvku Unie bylo proplaceno 473,5 mil. Kč a vybudováno bylo 1 325 dobíjecích a plnicích stanic.
- 2.7 **Operační program *Doprava 2021–2027*** schválila Evropská komise dne 8. července 2022. Podpora čisté mobility je součástí priority 3 *Udržitelná a městská mobilita (a alternativní paliva)*, specifického cíle č. RSO2.8 *Podpora udržitelné multimodální městské mobility v rámci přechodu na uhlíkově neutrální hospodářství*. Řídicím a zprostředkujícím orgánem v oblasti alternativních paliv je MD. Podpora je zaměřená na rozvoj infrastruktury pro elektromobilitu a jiná alternativní paliva (vodík, LNG), konkrétně mají být podporovány veřejně přístupné dobíjecí a plnicí stanice. Na rozvoj infrastruktury pro alternativní paliva je alokováno v operačním programu *Doprava 2021–2027* celkem 6 mld. Kč. V době ukončení kontroly bylo zaregistrováno 116 žádostí o podporu, z toho 56 projektů prošlo hodnocením a bylo jim vydáno rozhodnutí o poskytnutí dotace, z toho 16 projektů bylo již v realizaci.
- 2.8 ***Národní plán obnovy*** je strategický dokument, na základě kterého čerpá ČR prostředky z *Nástroje pro oživení a odolnost*, který byl zřízen nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/241 ze dne 12. února 2021¹³. Vláda ČR schválila NPO dne 17. května 2021 usnesením č. 467¹⁴. Do 31. října 2025 byl NPO třikrát aktualizován. Podpora rozvoje čisté mobility v oblasti silniční dopravy je součástí pilíře 2 *Fyzická infrastruktura a zelená tranzice* a komponenty 2.4 *Čistá mobilita* a od roku 2023 na základě aktualizace NPO rovněž součástí pilíře 7 v komponentě 7.5 *Dekarbonizace silniční dopravy* (REPowerEU). Podpora byla v obou těchto komponentách poskytována prostřednictvím finančního nástroje s dotační složkou.

¹³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/241 ze dne 12. února 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro oživení a odolnost.

¹⁴ Usnesení vlády ČR ze dne 17. května 2021 č. 467, k materiálu Národní plán obnovy.

- 2.9 V tabulce č. 1 jsou uvedeny statistické údaje o veřejně přístupné dobíjecí a plnicí infrastruktuře v ČR k 30. září 2025.

Tabulka č. 1: Statistické údaje veřejně přístupné dobíjecí a plnicí infrastruktury v ČR k 30. září 2025

Informace	Počet
Dobíjecí stanice s výkonem < 50 kW	1 700
Počet dobíjecích stanic s výkonem ≥ 50 kW a < 150 kW	1 074
Počet dobíjecích stanic s výkonem ≥ 150 kW	484
z toho: počet dobíjecích stanic s výkonem ≥ 350 kW	81
Plnicí stanice CNG	237
Plnicí stanice LNG	9
Vodíková plnicí stanice	3

Zdroj: evidence MPO podle zákona č. 311/2006 Sb., o pohonných hmotách a čerpacích stanicích pohonných hmot a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pohonných hmotách).

Pozn.: Kvůli porovnatelnosti údajů, jejich různým termínům zveřejňování a rozdílné periodicitě bylo zvoleno datum 30. září 2025 jako poslední společné pro všechny údaje uváděné v tomto kontrolním závěru.

III. Rozsah kontroly

- 3.1 Cílem kontroly bylo prověřit, zda peněžní prostředky poskytované Ministerstvem průmyslu a obchodu a Ministerstvem dopravy na rozvoj čisté mobility byly vynakládány účelně, hospodárně a v souladu s právními předpisy.
- 3.2 U **MD** byl kontrole podroben postup MD jako řídicího a zároveň zprostředkujícího orgánu při přípravě a poskytování podpory v oblasti alternativních paliv z operačního programu *Doprava 2014–2020* a operačního programu *Doprava 2021–2027*. Dále byl kontrole podroben postup MD při implementaci opatření NAP CM v jeho působnosti.
- 3.3 Celkový kontrolovaný objem na úrovni systému u MD činil 3 095 mil. Kč. Zahrnoval výši proplacené podpory z operačního programu *Doprava 2014–2020* ve specifickém cíli 2.2 v částce 473,564 mil. Kč a objem peněžních prostředků z operačního programu *Doprava 2021–2027* u projektů s RoPD ve výši 2 621,547 mil. Kč.
- 3.4 U **MPO** byl kontrole podroben postup MPO jako řídicího orgánu OP PIK a jako spoluvlastníka komponent NPO při přípravě a poskytování podpory na rozvoj čisté mobility v oblasti silniční dopravy prostřednictvím pilíře 2 *Fyzická infrastruktura a zelená tranzice* (komponenta 2.4 *Čistá mobilita*) a také pilíře 7 *REPowerEU* (komponenta 7.5 *Dekarbonizace silniční dopravy*). Budování infrastruktury pro dobíjení elektromobilů bylo možné okrajově podpořit i v rámci komponenty 2.2 *Snižování spotřeby energie ve veřejném sektoru*. Dále byl kontrole podroben postup MPO při řízení a koordinaci realizace opatření NAP CM a implementace opatření NAP CM, jež mělo MPO ve své působnosti.

- 3.5 Celkový kontrolovaný objem na úrovni systému činil u MPO 2 222,775 mil. Kč. Zahrnoval výši proplacených peněžních prostředků ze SC 3.4 OP PIK v částce 272,775 mil. Kč a výši alokace peněžních prostředků z NPO v komponentách 2.4 a 7.5 v částce 1 950 mil. Kč.
- 3.6 U **API** byl kontrole podroben postup API jako zprostředkujícího subjektu OP PIK, který zajišťoval prvotní hodnocení projektů, kontrolu žádostí o platbu, monitoring projektů v rámci realizace a doby udržitelnosti a dodržování stanovených podmínek příjemci podpory. Kontrolovaný objem na úrovni systému činil 279,3 mil. Kč.
- 3.7 **U šesti vybraných příjemců podpory** (8 projektů) z operačního programu *Doprava 2014–2020* bylo prověřeno, zda příjemci realizovali projekty v souladu s RoPD a jeho případnými změnami, zda příjemci po ukončení realizace projektu dosáhli očekávaných přínosů projektu a zda plní podmínky udržitelnosti stanovené v RoPD. NKÚ při výběru projektů zohlednil stav realizace projektů, typ podpořených alternativních paliv a výši podpory (nejméně 10 mil. Kč). Celková výše proplacených peněžních prostředků činila 254,7 mil. Kč.
- 3.8 Účelnost je takové použití veřejných prostředků, které zajistí optimální míru dosažení cílů při plnění stanovených úkolů.¹⁵ NKÚ při kontrole účelnosti posuzoval, jak poskytovatelé nastavili cíle a podmínky podpory, jak zajistili naplnění cílů a přínosů podpory a jak plnění těchto cílů ověřovali. U příjemců podpory NKÚ posuzoval, zda pořídili majetek a služby nezbytné pro naplnění stanovených cílů realizovaných projektů.
- 3.9 Hospodárnost je použití veřejných prostředků k zajištění stanovených úkolů s co nejnižším vynaložením těchto prostředků, a to při dodržení odpovídající kvality plněných úkolů.¹⁶ NKÚ při kontrole hospodárnosti prověřoval, jak poskytovatelé zajistili a kontrolovali hospodárné nakládání s peněžními prostředky. U příjemců podpory kontrola zjišťovala, zda nepořídili majetek a služby za cenu vyšší než v místě a čase obvyklou nebo za cenu vyšší než vzešlou z výběrového řízení, zda při pořízení majetku a služeb postupovali příjemci podle stanovených pravidel pro výběrová řízení a zda pořízený majetek využívali.

Pozn.: Právní předpisy uvedené v tomto kontrolním závěru jsou aplikovány ve znění účinném pro kontrolované období.

¹⁵ Ustanovení § 2 písm. o) zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole).

¹⁶ Ustanovení § 2 písm. m) zákona č. 320/2001 Sb.

IV. Podrobné skutečnosti zjištěné kontrolou

Počet vozidel na alternativní paliva v ČR je v přepočtu na obyvatele pod evropským průměrem

4.1 Národní akční plán čisté mobility stanovil strategické cíle a opatření, kterých má být dosaženo mj. v oblasti silniční dopravy pro rozvoj a dostupnost vozidel na alternativní paliva v ČR. Pro tyto potřeby jsou součástí NAP CM cílové počty vozidel na alternativní paliva pro roky 2025, 2030 a 2035 v rozlišení dle druhu alternativního paliva a jednotlivých kategorií vozidel (tabulka č. 2).

Tabulka č. 2: Minimální vnitrostátní cíle počtu vozidel na alternativní paliva dle 2. aktualizace NAP CM

Vozidla	Cíl 2025	Počty registrovaných vozidel k 30. září 2025	Míra naplnění cíle 2025 k 30. září 2025	Cíl 2030	Cíl 2035
Bateriové osobní automobily (M1)	50 000	51 903	103,8 %	250 000	1 000 000
Bateriová lehká užitková vozidla (N1)	4 000	2 961	74,0 %	20 000	60 000
Bateriová střední a těžká nákladní vozidla (N2, N3)	150	143	95,3 %	6 000	25 000
Bateriové autobusy	400	229	57,3 %	1 200	4 200
CNG/bioCNG osobní automobily (M1)	22 900	22 916	100,1 %	24 500	18 700
CNG/bioCNG lehká užitková vozidla (N1)	5 100	4 919	96,5 %	7 700	2 100
CNG/bioCNG střední a těžká nákladní vozidla (N2, N3)	400	344	86,0 %	520	600
CNG/bioCNG autobusy	2 000	1 905	95,3 %	2 530	2 500
LNG/bioLNG střední a těžká nákladní vozidla (N2, N3)	1 000	110	11,0 %	4 000	9 000
H ₂ osobní vozidla (M1)	200	35	17,5 %	3 000	8 000
H ₂ lehká užitková vozidla (N1)	50	0	0,0 %	800	3 500
H ₂ střední a těžká nákladní vozidla (N2, N3)	10	0	0,0 %	380	1 500
H ₂ autobusy	10	0	0,0 %	200	350

Zdroj: 2. aktualizace NAP CM, [Registrace všech čistých vozidel v ČR dle NAP CM | Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.](#)

Pozn.: Podle Centra dopravního výzkumu bylo od 1. října 2025 do 31. prosince 2025 registrováno v ČR 10 vodíkových autobusů.

CNG – stlačený zemní plyn, LNG – zkapalněný zemní plyn, H₂ – vodík; ostatní zkratky jsou vysvětleny v příloze č. 1 kontrolního závěru.

4.2 Z tabulky č. 2 vyplývá, že cílového počtu bateriových osobních vozidel bylo dosaženo, naopak počtu lehkých bateriových užitkových vozidel a bateriových autobusů nebylo dosaženo. Počet vodíkových vozidel výrazně zaostává za plánovanými cíli, do 30. září 2025 nebylo v ČR registrováno žádné lehké užitkové vozidlo, těžké nákladní vozidlo nebo autobus využívající k pohonu vodíkovou technologii. NKÚ porovnal počty osobních a lehkých užitkových bateriových vozidel mezi jednotlivými evropskými státy. V ČR bylo k 30. září 2025 registrováno 54 864 bateriových vozidel (kat. M1 + N1), což se v přepočtu

na 100 tis. obyvatel řadí pod evropský průměr na 24. místo. Porovnání s evropskými státy v oblasti bateriových vozidel a dobíjecích stanic je dostupné v datové příloze tohoto kontrolního závěru (viz [Mezinárodní srovnání, https://nku.gov.cz/scripts/detail.php?id=15555](https://nku.gov.cz/scripts/detail.php?id=15555)).

- 4.3 Ke splnění počtů vozidel uvedených v tabulce č. 2 měla přispět mimo jiné opatření NAP CM k rozvoji čisté mobility. Tato opatření jsou definována na tzv. kartách opatření, za jejich realizaci mají odpovědnost konkrétní ministerstva a jiné subjekty. Opatření vytyčená NAP CM na podporu rozvoje infrastruktury pro alternativní paliva jsou různorodá, zahrnují např. legislativní opatření, přímou finanční podporu na budování infrastruktury pro alternativní paliva (kap. 4.17–4.21), podporu nákupu vozidel na alternativní paliva (kap. 4.12–4.16), podporu vědy a výzkumu, opatření směřující k odstraňování překážek a vytváření pobídek pro rozvoj trhu vozidel a příslušné infrastruktury (např. formou osvobození od poplatku za užití dálnice), zrychlené daňové odepisování bezemisních vozidel, povinnost instalace dobíjecí stanice a kabelovodů v nově postavených budovách a další. Přímá podpora nákupu vozidel na alternativní paliva byla nastavena pouze pro podnikatelské subjekty.

Nejsou splněny cíle pokrytí hlavní silniční sítě TEN-T dobíjecími stanicemi dle nařízení AFIR

- 4.4 Druhá aktualizace NAP CM vychází z nařízení AFIR, které zavedlo pro členské státy EU cíle, kterých mají v oblasti rozvoje alternativních paliv dosáhnout. Cíle jsou stanoveny pro oblast elektromobility, vodíkové infrastruktury a pro infrastrukturu LNG. Pro ostatní plynná paliva (LPG, CNG) nejsou v nařízení AFIR stanoveny žádné cíle.
- 4.5 ČR splnila cíl zajistit dostatečný výstupní výkon veřejné dobíjecí infrastruktury pro lehká elektrická vozidla¹⁷. Dostatečnost výstupního dobíjecího výkonu je vymezena jako minimální výstupní výkon 1,3 kW na jedno registrované lehké bateriové vozidlo a minimální výstupní výkon 0,8 kW na jedno registrované lehké plug-in hybridní vozidlo. Dle zprávy, kterou MPO předložilo Evropské komisi a která pojednává o stavu veřejné dobíjecí infrastruktury v ČR k 31. prosinci 2024, byla podmínka splněna. K 30. září 2025 bylo v ČR registrováno celkem 54 864 lehkých bateriových vozidel a 32 163 plug-in hybridních vozidel, což dle požadavku nařízení AFIR představuje výkon veřejné dobíjecí infrastruktury nejméně 97,05 MW. Ke stejnému datu byl dostupný dobíjecí výkon v ČR 251,09 MW, lze tedy předpokládat, že tato podmínka bude splněna i pro rok 2025.

¹⁷ Článek 3 bod 1 nařízení AFIR.

- 4.6 Nařízení AFIR dále obsahuje tři cíle, které měly být členskými státy splněny do 31. prosince 2025 a měly zajistit dostatečné pokrytí veřejně přístupnou dobíjecí infrastrukturou:
- 4.6.1 podél hlavní silniční sítě TEN-T v každém směru jízdy v maximální vzdálenosti 60 km zavést veřejně přístupné dobíjecí parky pro lehká bateriová vozidla s celkovým výstupním výkonem nejméně 400 kW a alespoň jedním dobíjecím bodem o výstupním výkonu nejméně 150 kW¹⁸,
 - 4.6.2 podél alespoň 15 % délky silniční sítě TEN-T zavést veřejně přístupné dobíjecí parky pro těžká elektrická vozidla v každém směru jízdy s celkovým výstupním výkonem nejméně 1 400 kW a alespoň jedním dobíjecím bodem o výstupním výkonu nejméně 350 kW¹⁹,
 - 4.6.3 v každém městském uzlu zavést veřejně přístupné dobíjecí body pro těžká elektrická vozidla s celkovým výstupním výkonem nejméně 900 kW, který je poskytován dobíjecími stanicemi s individuálním výstupním výkonem nejméně 150 kW²⁰.
- 4.7 Evidenci dobíjecích stanic²¹ vede MPO podle ustanovení § 6 odst. 1 a 5 zákona č. 311/2006 Sb.²², a to včetně informací o konkrétní lokalitě, počtu dobíjecích bodů, výkonu a údajů o tom, zda je dobíjecí stanice veřejně přístupná. Tuto evidenci zveřejňuje MPO také na svých webových stránkách.
- 4.8 NKÚ na základě analýzy této evidence (stav k 30. září 2025) zjistil, že tři výše uvedené cíle ČR nesplnila. Vzhledem k tomu, že nebudou dokončeny projekty na rozvoj sítě veřejně dostupných dobíjecích stanic a nejsou realizovány žádné projekty na rozvoj veřejných dobíjecích stanic pro těžká elektrická vozidla z operačního programu *Doprava 2021–2027*, lze konstatovat, že cíle nebyly splněny ani do stanoveného termínu 31. prosince 2025. Cíl uvedený v bodě 4.6.1 není splněn na 86 km dlouhém úseku dálnice D5 mezi státní hranicí a Plzní a na 110 km dlouhé dálnici D11 mezi Prahou a Jaroměř. Dobíjecí stanice s výkonem nad 350 kW nejsou na 15 % délky silniční sítě TEN-T (cíl uvedený v bodě 4.6.2). Dostatečný výkon dobíjecích stanic pro těžká elektrická vozidla není v městském uzlu Ústí nad Labem (cíl uvedený v bodě 4.6.3). NKÚ ilustrativně zakreslil výsledky analýzy do obr. č. 1, ve kterém jsou zobrazeny veřejně dostupné dobíjecí stanice s výkonem 150 kW a vyšším.

¹⁸ Článek 3 bod 4 písm. a) nařízení AFIR; za splnění tohoto cíle se považuje umístění veřejně přístupné dobíjecí stanice u silnic sítě TEN-T nebo v dojezdové vzdálenosti 3 km od nejbližšího výjezdu ze silnice sítě TEN-T.

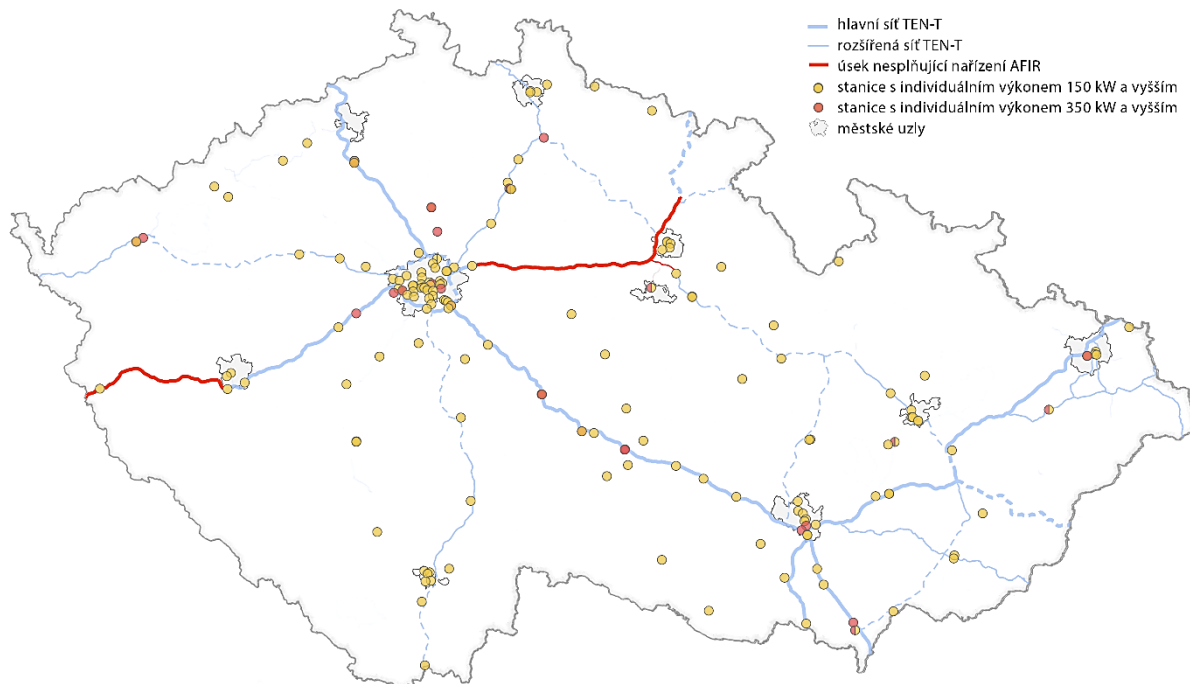
¹⁹ Článek 4 bod 1 písm. a) nařízení AFIR.

²⁰ Článek 4 bod 1 písm. g) nařízení AFIR.

²¹ Dobíjecí stanice s výkony nad 22 kW dobíjejí vždy stejnosměrným proudem. Tyto dobíjecí stanice (např. s nominálním výstupním výkonem 150 kW) disponují vždy alespoň jedním dobíjecím bodem o stejném výstupním výkonu jako celá dobíjecí stanice (v našem případě tedy 150 kW).

²² Zákon č. 311/2006 Sb., o pohonných hmotách a čerpacích stanicích pohonných hmot a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pohonných hmotách).

Obr. č. 1: Přehled veřejně přístupných dobíjecích stanic v ČR s nominálním výkonem 150 kW a vyšším (k 30. září 2025)



Zdroj: evidence veřejně přístupných dobíjecích stanic vedená podle § 6 odst. 5 zákona č. 311/2006 Sb.

Pozn.: Čárkovaně jsou zobrazeny plánované nebo budované části silniční sítě TEN-T.

4.9 Nařízení AFIR stanovilo cíle v oblasti rozvoje vodíkové infrastruktury až pro rok 2030. Do 31. prosince 2024 nařízení AFIR stanovilo cíl v oblasti infrastruktury pro zkapalněný metan (LNG) pro silniční vozidla tak, aby byl vybudován přiměřený počet veřejně dostupných výdejních stanic pro LNG alespoň podél hlavní sítě TEN-T pro těžká motorová vozidla. Cílem bylo umožnit provoz těžkých motorových vozidel na zkapalněný metan v celé Unii. Podle nařízení AFIR bylo jeho naplnění odvozeno od skutečné poptávky po tomto druhu paliva a toho, zda s tím spojené náklady nebudou nepřiměřené očekávaným přínosům.²³ K 31. prosinci 2024 bylo v ČR registrováno 104 středních a těžkých nákladních vozidel na LNG (kategorie N2 a N3), k 30. září 2025 pak bylo těchto vozidel registrováno 110. Veřejných čerpacích stanic na LNG bylo k 31. prosinci 2024 i k 30. září 2025 celkem devět, osm z nich je umístěno v Čechách, jedna na Moravě. Cíle v oblasti infrastruktury pro LNG bylo dosaženo.

Pravidla pro bezpečné dobíjení v budovách a pro parkování vozidel na plynná paliva nejsou dokončena

4.10 NKÚ zkontroloval plnění celkem 60 opatření z první a druhé aktualizace NAP CM, jež měly realizovat nebo na jejichž realizaci se měly podílet MPO a MD. Tato opatření souvisela přímo s rozvojem veřejné infrastruktury pro alternativní paliva a mají být realizována nejpozději do konce roku 2027. Opatření zaměřená na dostupnost informací o veřejných dobíjecích a plnicích stanicích, zavedení regulačního rámce a technických

²³ Článek 8 nařízení AFIR.

norem v oblasti alternativních paliv, mýtného, odpisů majetku, podpory pořízování vozidel a související infrastruktury a bezpečnost v oblasti alternativních paliv byla MD a MPO splněna, v jednotkách případů s mírným zpožděním.

- 4.11 Dvě opatření, ve kterých je MD a MPO spolupracující subjekt, však do doby ukončení kontroly splněna nebyla. Na základě těchto opatření má dojít ke stanovení legislativních a bezpečnostních pravidel dobíjení elektrických vozidel ve vnitřních prostorách objektů (např. v hromadných garážích) a k odstranění překážek pro parkování vozidel na plynná paliva v nově budovaných a rekonstruovaných garážích. Opatření měla být realizována formou vyhlášky. Opatření k dobíjení elektrických vozidel mělo být připraveno do konce roku 2025, opatření pro parkování vozidel na plynná paliva mělo být hotovo do konce roku 2021. Odpovědnost za přípravu těchto opatření nese Ministerstvo vnitra – generální ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, Ministerstvo zdravotnictví, Ministerstvo pro místní rozvoj a MD. MPO má při přípravě těchto opatření koordinační roli. Do doby ukončení kontroly NKÚ nedošlo mezi uvedenými subjekty ke shodě na takových opatřeních, která by neznevýhodňovala elektromobilitu a provoz vozidel na alternativní paliva při zachování bezpečnostních standardů platných v jiných zemích EU.

MPO nemá přesné informace o počtu elektromobilů a dobíjecích stanic pořízených prostřednictvím podpory z OP PIK

- 4.12 V programu podpory *Nízkouhlíkové technologie* OP PIK podporovalo MPO rozvoj inovativních technologií v různých oborech. V pěti výzvách byla podpora zaměřena na nákup bateriových elektrických vozidel a elektrických vozidel s prodlouženým dojezdem a neveřejných dobíjecích stanic pro malé, střední a velké podniky. MPO poskytovalo tuto podporu v letech 2016–2020 a celkem podpořilo 557 projektů na nákup vozidel na alternativní paliva a vybudování neveřejných dobíjecích stanic za celkem 272,775 mil. Kč.
- 4.13 U programu podpory *Nízkouhlíkové technologie* nastavilo MPO sledování přínosů podpory tak, že v každém projektu mohlo být vykázáno pořízení pouze jedné inovativní technologie, bez ohledu na skutečný počet pořízených vozidel či dobíjecích stanic. MPO přesné počty pořízených vozidel a dobíjecí infrastruktury nesledovalo. Z dokladů předložených ke kontrole NKÚ vyplynulo, že bylo pořízeno orientačně 886 elektromobilů a 384 neveřejných dobíjecích stanic. MPO tak nemohlo pomocí tohoto indikátoru monitorovat a vyhodnotit přínos poskytnuté podpory k rozvoji čisté mobility.

Podpora z NPO prostřednictvím finančního nástroje splnila stanovené cíle

- 4.14 V letech 2024–2025 podpořilo MPO nákup vozidel na alternativní pohon (kategorie M1 a N1) a vybudování neveřejných dobíjecích stanic pro malé, střední a velké podniky formou finančního nástroje s dotační složkou. Finanční nástroj byl poskytován v rámci *Národního plánu obnovy* z komponent 2.4 (*Čistá mobilita*) a 7.5 (*Dekarbonizace silniční*

dopravy), jeho realizací byla na základě smlouvy s MPO pověřena Národní rozvojová banka, a.s.²⁴ Finanční nástroj byl poskytován ve formě bankovní záruky za komerční úvěr poskytovaný bankou nebo leasingovou společností.²⁵ Čerpání dotační složky bylo podmíněno čerpáním zaručeného úvěru. Při kombinaci finančního nástroje a dotační složky je návratnost alokovaných zdrojů na podporu a jejich následné znovupoužití pro poskytování podpory v následném období oproti finančním nástrojům, které nejsou s dotací kombinovány, výrazně nižší.

- 4.15 Celková alokace obou komponent byla 1 950 mil. Kč. Cílem podpory bylo do konce roku 2025 pořídit celkem 2 500 neveřejných dobíjecích stanic a 5 800 vozidel na alternativní pohon. K 31. říjnu 2025 byly oba cíle splněny a překročeny, když bylo prostřednictvím 5 574 dokončených projektů vybudováno celkem 2 534 neveřejných dobíjecích stanic a pořízeno 6 137 bateriových vozidel.²⁶ O vozidla na vodíkový pohon nebyl zájem.
- 4.16 V době poskytování podpory z *Národního plánu obnovy* prostřednictvím finančního nástroje, tj. od 18. března 2024, kdy byla vypsána I. výzva, do 31. října 2025, bylo podle údajů o registracích nových vozidel registrováno v ČR²⁷ celkem 23 055 bateriových vozidel kategorie M1 a N1. Bateriová vozidla pořízená prostřednictvím finančního nástroje tak tvoří 26,6 % nově registrovaných bateriových vozidel.

S pomocí podpory z operačního programu *Doprava 2014–2020* bylo vybudováno 41 % všech veřejně přístupných dobíjecích stanic

- 4.17 Na podporu rozvoje páteřní sítě dobíjecích stanic, doplňkové sítě dobíjecích stanic a podporu rozvoje infrastruktury CNG, LNG a vodíkových plnicích stanic alokovalo MD z operačního programu *Doprava 2014–2020* celkem 1 200 mil. Kč. Tuto podporu MD realizovalo prostřednictvím programu *Podpora infrastruktury pro alternativní paliva*. Cílem bylo vybudovat 1 000 dobíjecích stanic s výkonem dobíjení 16,3 MW. MD vypsalo celkem 16 výzev, z toho bylo devět výzev zaměřeno na podporu dobíjecí infrastruktury, tři na podporu plnicích vodíkových stanic, dvě na CNG a dvě na LNG. Z 49 zaregistrovaných projektů bylo na základě kladného posouzení v hodnotícím procesu realizováno celkem 24 projektů s objemem dotační podpory 470 mil. Kč.
- 4.18 S podporou z operačního programu *Doprava 2014–2020* byly vybudovány dvě plnicí vodíkové stanice, pět plnicích stanic na LNG a 1 318 dobíjecích stanic o výkonu 62 MW. Cíle pro dobíjecí stanice tak byly splněny. K 30. září 2025 bylo v ČR celkem 3 258 veřejně

²⁴ Dohoda o vytvoření a správě Záručního fondu „EM 2.4/2023“ ze dne 2. ledna 2024; Národní rozvojová banka, a.s., je správcem záručního fondu a poskytovatelem podpory z prostředků záručního fondu.

²⁵ Přenesení finanční výhody ze záruky na podnikatele spočívalo zejména ve snížení úrokové sazby nebo v tom, že nebyla ze strany úvěrující instituce vyžadována další forma záruky, jako je např. směnka nebo dočasné převedení vlastnického práva na úvěrující instituci za účelem zajištění pohledávky.

²⁶ Průměrná výše zaručeného úvěru na jeden projekt dosáhla 0,6 mil. Kč.

²⁷ [Registrace nových vozidel v ČR | Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.](https://www.cistadoprava.cz/registrace-novych-osobnich-vozidel-v-cr/) (údaje k 31. říjnu 2025), dostupné na <https://www.cistadoprava.cz/registrace-novych-osobnich-vozidel-v-cr/>.

přístupných dobíjecích stanic, podpořené dobíjecí stanice tak tvoří téměř 41 % z celkového počtu veřejně přístupných dobíjecích stanic.

Žádný projekt z operačního programu *Doprava 2021–2027* zatím nebyl dokončen

- 4.19 V rámci prioritní osy 3 *Udržitelná městská mobilita (a alternativní paliva)* operačního programu *Doprava 2021–2027* je v programu *Podpora infrastruktury pro alternativní paliva* podporován rozvoj veřejně dostupné infrastruktury pro dobíjení elektrických vozidel a plnicí vodíkové stanice. Na podporu je alokováno 6 mld. Kč. Podporou má být k 31. prosinci 2029 dosaženo instalování 17 000 dobíjecích a plnicích stanic²⁸ s výkonem dobíjecích stanic 140 MW a výkonem plnicích stanic 720 kg/hod. Pro podporu byl stanoven milník: k 31. prosinci 2024 mělo být vybudováno 500 provozuschopných dobíjecích stanic.
- 4.20 MD do doby ukončení kontroly NKÚ vypsalo celkem 22 výzev, z toho sedm výzev na vodíkové plnicí stanice, šest výzev na rychlobíjecí stanice pro osobní automobily, tři výzvy na dobíjecí stanice, tři výzvy na rychlobíjecí stanice pro nákladní vozidla a tři výzvy na dobíjecí stanice s bateriovým úložištěm. V těchto výzvách bylo do doby ukončení kontroly NKÚ zaregistrováno celkem 116 projektů s celkovým objemem podpory 5,5 mld. Kč, z toho 56 projektů mělo vydáno rozhodnutí o poskytnutí dotace s celkovým objemem podpory 2,6 mld. Kč. Dva podpořené projekty jsou zaměřeny na vybudování celkem dvou plnicích stanic na vodík, zbývající projekty mají podpořit vybudování celkem 3 916 dobíjecích stanic s plánovaným výkonem 399 MW. 16 projektů je v realizaci.
- 4.21 Do doby ukončení kontroly NKÚ nebyl dokončen ani jeden z těchto projektů a nebyly proplaceny žádné peněžní prostředky. MD nesplnilo milník k 31. prosinci 2024 vybudovat 500 dobíjecích stanic. Důvodem nesplnění milníku byla náročnost přípravy jednotlivých projektů a jejich pomalá realizace. Riziko nesplnění cílů pro rok 2029 je podle NKÚ nízké, zaregistrované projekty dosahují 91 % plánované alokace. Projekty s platným rozhodnutím o poskytnutí dotace v případě výkonu dobíjecích stanic téměř trojnásobně přesahují stanovený cíl pro rok 2029.

Nezpůsobilé výdaje příjemce podpory v průběhu kontroly vrátil

- 4.22 NKÚ prověřil realizaci a přínosy osmi vybraných projektů, které realizovalo celkem šest příjemců podpory v rámci programu *Podpora infrastruktury pro alternativní paliva* z operačního programu *Doprava 2014–2020*. Ve dvou projektech byly postaveny celkem dvě plnicí vodíkové stanice, v dalších dvou projektech bylo postaveno pět plnicích LNG stanic a ve zbývajících čtyřech projektech bylo na 337 lokalitách vybudováno celkem 504 dobíjecích stanic. Seznam kontrolovaných projektů je uveden v příloze č. 2.

²⁸ Indikátor 753011 *Počet nově pořízených či zmodernizovaných zařízení technické infrastruktury pro ekologická vozidla.*

- 4.23 U projektů na vybudování dobíjecích stanic ověřil NKÚ jejich využití. Z dat uvedených v příloze č. 3 vyplývá, že vytížení dobíjecích stanic na jednotlivých lokalitách se od roku 2022 do srpna 2025 postupně zvyšovalo. Nárůst využívání dobíjecích stanic u některých projektů mezi lety 2023 a 2024 je dán tím, že v průběhu roku 2023 byly tři ze čtyř projektů teprve dokončeny a od roku 2024 již byly v provozu všechny dobíjecí stanice.
- 4.24 NKÚ u jednoho projektu dobíjecích stanic zjistil, že příjemce podpory uzavřel se svým dodavatelem smlouvu s vyšší kupní cenou za dobíjecí stanici, než jaká vzešla z výběrového řízení. Příjemce podpory zahrnul do ceny dobíjecí stanice také cenu její pravidelné údržby, kterou však měl podle pravidel uvádět odděleně, neboť byla nezpůsobilým výdajem. Takto chybně uvedenou cenu následně příjemce podpory uplatnil v žádostech o platbu v plné výši jako způsobilý výdaj. MD v rámci své kontrolní činnosti tuto chybu neodhalilo a proplatilo příjemci podpory nezpůsobilé výdaje v celkové výši 358 531 Kč. NKÚ v průběhu kontroly na tuto chybu upozornil příjemce podpory i MD a příjemce podpory do doby ukončení kontroly NKÚ neoprávněně vyplacenou částku Ministerstvu dopravy vrátil.
- 4.25 U API byly zjištěny případy, kdy při administraci OP PIK nedodržela stanovené termíny pro hodnocení žádostí o podporu, pro kontrolu žádostí o platbu a termíny pro kontrolu schvalování zpráv o průběhu realizace projektů. Zjištěny byly i chyby u provádění ekonomického hodnocení projektů, u kontroly statusu malého a středního podniku a kontroly úplnosti dokladů předkládaných ke zprávám příjemců. Pochybení neměla vliv na vynaložené peněžní prostředky. Některé nedostatky API odstranila v průběhu kontroly NKÚ.

Seznam zkratek

API	Agentura pro podnikání a inovace
bioCNG	biologický stlačený zemní plyn (biological Compressed Natural Gas)
bioLNG	biologický zkvalněný ropný plyn (biological Liquefied Natural Gas)
CNG	stlačený zemní plyn (Compressed Natural Gas)
ČR	Česká republika
DS	dobíjecí stanice
EU	Evropská unie
H ₂	vodík
IČ	identifikační číslo
kW	kilowatt
LNG	zkvalněný zemní plyn (Liquefied Natural Gas)
LPG	zkvalněný ropný plyn (Liquefied Petroleum Gas)
MD	Ministerstvo dopravy
MPO	Ministerstvo průmyslu a obchodu
MW	megawatt
NAP CM	<i>Národní akční plán čisté mobility</i>
nařízení AFIR	nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2023/1804 ze dne 13. září 2023, o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice 2014/94/EU
NKÚ	Nejvyšší kontrolní úřad
NPO	<i>Národní plán obnovy</i>
OP PIK	operační program <i>Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost 2014–2020</i>
RoPD	rozhodnutí o poskytnutí dotace
ŘO	řídící orgán
SC	specifický cíl
směrnice AFID	směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014, o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva
TEN-T	transevropská dopravní síť (Trans-European Transport Network)
Unie	Evropská unie

Příloha č. 1: Základní pojmy v oblasti čisté mobility

Alternativními palivy se dle nařízení AFIR rozumí paliva nebo zdroje energie, které v rámci energie používané v dopravě slouží alespoň zčásti jako náhrada zdrojů fosilní ropy a které mají potenciál přispět k dekarbonizaci dopravy a zvýšit environmentální výkonnost odvětví dopravy. Dle nařízení AFIR sem patří alternativní paliva s nulovými emisemi (elektřina, vodík a amoniak), obnovitelná paliva (např. paliva z biomasy, včetně bioplynu, syntetická a parafinická paliva a další) a neobnovitelná alternativní paliva (např. zemní plyn, zkapalněný ropný plyn).

Bateriové elektrické vozidlo (BEV) je elektrické vozidlo, které je poháněno výhradně elektrickým motorem a nemá další zdroj pohonu.

Bezemisní vozidlo – motorové vozidlo, které během svého provozu neprodukuje žádné emise CO₂ a pro daňové účely se považuje za vozidlo, které používá výhradně elektrickou energii nebo vodík, nebo jakékoliv jiné vozidlo s nulovými provozními emisemi CO₂.

Dobíjecím bodem se dle zákona č. 311/2006 Sb. rozumí „zařízení, které umožňuje dobíjet v určitém okamžiku jedno elektrické vozidlo nebo u něhož je v určitém okamžiku možno provést výměnu baterie u jednoho elektrického vozidla, a jehož hlavním účelem je dobíjení elektrického vozidla“. Dobíjecí bod má jeden nebo více konektorů, v jednom okamžiku je však schopen dobíjet pouze jedno vozidlo.

Dobíjecí infrastruktura – celkový systém a možnosti pro zásobování elektrických vozidel elektřinou.

Dobíjecí lokalita – místo, kde se nachází jedna nebo více dobíjecích stanic. Dobíjecí stanice je zde doplňkem dalších služeb (typicky parkování).

Dobíjecí park – jedna nebo více dobíjecích stanic na jednom určitém místě. Jedná se o místo určené primárně k dobíjení.

Dobíjecí stanicí se dle zákona č. 311/2006 Sb. rozumí „kompaktní zařízení vybavené jedním nebo více dobíjecími body, které mají stejného vlastníka jako toto zařízení“.

Elektromobil je motorové vozidlo na elektrický pohon.

Kategorie silničních vozidel jsou definovány v čl. 4 nařízení (EU) 2018/858²⁹:

- kategorie M: vozidla vyrobená především pro přepravu osob a jejich zavazadel:
 - **kategorie M1**: motorová vozidla s nejvýše osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče a bez prostoru pro stojící cestující,
 - **kategorie M2**: motorová vozidla s více než osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče a s maximální hmotností nepřevyšující 5 tun,
 - **kategorie M3**: motorová vozidla s více než osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče a s maximální hmotností nepřevyšující 5 tun;
- kategorie N: motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro přepravu zboží:
 - **kategorie N1**: motorová vozidla s maximální hmotností nepřevyšující 3,5 tuny,
 - **kategorie N2**: motorová vozidla s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny, ale nepřevyšující 12 tun,
 - **kategorie N3**: motorová vozidla s maximální hmotností převyšující 12 tun.

Lehkým vozidlem se dle nařízení AFIR rozumí motorové vozidlo kategorie M1 nebo kategorie N1.

Městské uzly: Brno, České Budějovice, Hradec Králové, Liberec, Olomouc, Ostrava, Pardubice, Plzeň, Praha a Ústí nad Labem. Městské uzly byly taxativně vymezeny nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, a následně byly vymezeny i v nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013.

Plug-in hybridní vozidlo (PHEV) je elektrické vozidlo s konvenčním spalovacím motorem kombinovaným s elektrickým pohonným systémem, které lze nabíjet z vnějšího zdroje elektrické energie.

Plnicí stanice – plnicí zařízení pro různé druhy alternativních paliv (H₂, CNG, LNG, LPG).

Sít TEN-T (transevropská dopravní síť) je tvořena infrastrukturou pro silniční, železniční, vnitrozemskou vodní, námořní, leteckou, multimodální dopravu a dopravu v městských uzlech. Dělí se na globální a hlavní síť TEN-T. Hlavní síť spojuje městské a další uzly jako přístavy, letiště, hraniční přechody. Je vymezena prostřednictvím mapových podkladů obsažených původně v přílohách nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU, a následně v přílohách nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013.

²⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018, o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES.

Těžkým vozidlem se dle nařízení AFIR rozumí motorové vozidlo kategorie M2, kategorie M3, kategorie N2 nebo kategorie N3.

Veřejně přístupnou dobíjecí stanicí se dle zákona č. 311/2006 Sb. rozumí „*dobíjecí stanice na dodávku elektřiny, jejíž provozovatel uživatelům z Evropské unie poskytuje nediskriminační přístup, přičemž nediskriminační přístup může zahrnovat různé podmínky ověření, použití a platby.*“

Vysoce výkonným dobíjecím bodem se dle zákona č. 311/2006 Sb. rozumí „*dobíjecí bod, který umožňuje přenos elektřiny do elektrického vozidla s výkonem vyšším než 22 kW.*“

Web www.cistadoprava.cz provozuje Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., které je veřejnou výzkumnou institucí v působnosti Ministerstva dopravy a které bylo Ministerstvem dopravy pověřeno k zveřejňování dat o vývoji vozového parku na alternativní paliva v České republice. Aktualizované údaje zveřejňuje čtvrtletně na webu, přičemž data přejímá z registru silničních vozidel, popř. z evidence Svazu dovozců automobilů.

Příloha č. 2: Seznam kontrolovaných projektů

Registrační číslo projektu	Název projektu	Příjemce podpory	IČ	Celkové způsobilé výdaje projektu (v Kč)	Proplacený příspěvek EU (v Kč)
CZ.04.2.40/0.0/0.0/16_038/0000250	Výstavba a instalace LNG stanic	GasNet, s.r.o.	27295567	41 352 638,00	14 473 423,30
CZ.04.2.40/0.0/0.0/16_038/0000244	Výstavba plnicích stanic LNG	W.A.G. payment solutions, a.s.	26415623	48 191 336,00	28 914 801,60
CZ.04.2.40/0.0/0.0/16_039/0000317	Výstavba vodíkových plnicích stanic BENZINA	ORLEN Unipetrol RPA s.r.o.	27597075	35 767 000,00	30 401 950,00
CZ.04.2.40/0.0/0.0/19_071/0000459	Výstavba vodíkových plnicích stanic BENZINA - 2. fáze (Projekt 1)	ORLEN Unipetrol RPA s.r.o.	27597075	44 510 000,00	35 608 000,00
CZ.04.2.40/0.0/0.0/18_067/0000376	Doplňková síť dobíjecích stanic ČEZ a.s.	ČEZ, a. s.	45274649	40 974 850,00	12 062 237,73
CZ.04.2.40/0.0/0.0/19_069/0000466	Metropolitní síť II	Pražská energetika, a.s.	60193913	72 981 000,00	34 129 212,82
CZ.04.2.40/0.0/0.0/19_068/0000452	Výstavba sítě rychlodobíjecích stanic E.ON	E.ON Česká republika, s. r. o.	25733591	138 065 200,00	88 407 085,93
CZ.04.2.40/0.0/0.0/20_084/0000526	Doplňková síť dobíjecích stanic ČEZ II	ČEZ, a. s.	45274649	15 300 000,00	10 710 000,00
Celkem				437 142 024,00	254 706 711,38

Příloha č. 3: Vytížení dobíjecích stanic u vybraných projektů

Registrační číslo projektu	Datum dokončení projektu	Počet lokalit DS	Počet DS
CZ.04.2.40/0.0/0.0/18_067/0000376	31. 12. 2022	30	63
CZ.04.2.40/0.0/0.0/20_084/0000526	31. 3. 2023	27	51
CZ.04.2.40/0.0/0.0/19_068/0000452	31. 8. 2023	109	125
CZ.04.2.40/0.0/0.0/19_069/0000466	30. 6. 2023	171	265
Celkem		337	504

Registrační číslo projektu	Rok 2022			Rok 2023			Rok 2024			Leden–srpen 2025		
	Počet dobíjení (za rok)	Počet dobíjení (lokalita/den)	Počet dobíjení (DS/den)	Počet dobíjení (za rok)	Počet dobíjení (lokalita/den)	Počet dobíjení (DS/den)	Počet dobíjení (za rok)	Počet dobíjení (lokalita/den)	Počet dobíjení (DS/den)	Počet dobíjení (za rok)	Počet dobíjení (lokalita/den)	Počet dobíjení (DS/den)
CZ.04.2.40/0.0/0.0/18_067/0000376	3 495	0,34	0,09	5 546	0,51	0,13	12 354	1,13	0,20	6 211	0,85	0,21
CZ.04.2.40/0.0/0.0/20_084/0000526	5 334	1,18	0,38	17 496	1,89	0,49	26 983	2,73	0,73	23 276	3,55	0,95
CZ.04.2.40/0.0/0.0/19_068/0000452	9 638	0,94	0,83	30 097	1,06	0,82	57 983	1,46	1,10	43 034	1,63	1,23
CZ.04.2.40/0.0/0.0/19_069/0000466	8 758	0,54	0,26	53 230	0,99	0,45	89 875	1,44	0,66	73 323	1,76	0,80

Pozn.: DS = dobíjecí stanice.