

ELEKTROMOBILITA: kam smeruje transformácia

Od nadšenia k realite: je Slovensko pripravené na éru po spaľovacích motoroch?

Keď sme v roku 2012 zakladali **Slovenskú asociáciu pre elektromobilitu** (SEVA), boli sme vnímaní skôr ako partia technologických nadšencov a idealistov. V tom čase bola predstava tichej, bezemisnej dopravy poháňanej batériami pre väčšinu verejnosti (a priznajme si, aj pre mnohých v priemysle) skôr sci-fi než reálnym biznis plánom. Vtedy sme vychádzali z presvedčenia, že **batériový elektrický pohon je z pohľadu účinnosti, prevádzkových nákladov a potenciálu znižovania emisií najlogickejšou cestou, ako dekarbonizovať dopravu**. Súčasne sme si uvedomovali, že zmena nepríde sama od seba: potrebuje infraštruktúru, stabilné pravidlá, dôveru ľudí a predovšetkým rozhodnutie priemyslu, že chce ostať relevantný v globálnom kontexte.

Keby nám niekto vtedy povedal, že sa na Slovensku **v priebehu jediného kalendárneho mesiaca zaregistruje 967 čisto batériových elektromobilov**, pravdepodobne by sme to považovali za jasný dôkaz úspechu a dôvod na oslavu. V júni uplynulého roku 2025 bol takýto výsledok realitou, no podobné čísla už dnes nevnímame ako dôvod na bezstarostné nadšenie. Nie preto, že by rast trhu nebol dôležitý. Práve naopak. Z praxe však vieme, že elektrifikácia dopravy nie je iba o výmene technológie pohonu a palivovej nádrže za batériu. Je to **komplexná technologická, organizačná aj energetická transformácia**, ktorou musí prejsť každý aktér, ktorý chce zostať konkurencieschopný: automobilky, dodávateľské firmy, energetika, štátna správa, mestá, prevádzkovatelia infraštruktúry aj samotní vodiči.

Táto transformácia prebieha súčasne v niekoľkých vrstvách. Mení sa produktové portfólio, menia sa dodávateľské reťazce, mení sa štruktúra investícií, menia sa nároky na pracovnú silu a aj očakávania zákazníkov. Ak sa niekto zapojí neskoro alebo nedôsledne, čelí **riziku straty relevancie**, ako sa to už stalo niektorým tradičným značkám na trhu v Číne. Nejde pritom o žiadny špecifický slovenský problém: veľká časť tradičného, či lepšie európskeho automotive sa príliš dlho spoliehala na postupné zmeny, dlhé cykly a komfort etablovaných pravidiel. Keď do pretekov o výrobu najlepších a najlacnejších vozidiel vstúpili rýchlejší a agresívnejší hráči mimo Európy, ale aj z iných technologických odvetví, má čo doháňať celý segment a celý kontinent.

Tento report vznikol ako pokus **pomenovať realitu bez ilúzií a zbytočných emócií**. Má byť mapou toho, čo sa v automotive a elektromobilite deje, prečo je to zásadné a čo z toho vyplýva pre Slovensko ako svetového lídra vo výrobe osobných vozidiel per capita. Máme priemyselnú tradíciu, know-how a výrobnú kapacitu. No musíme sa zachovať zodpovedne, pretože so zmenou technológií sa mení aj základ nášho hospodárskeho úspechu. Výroba špičkových vozidiel poháňaných elektrinou už nie je o presnej „strojárine“, ktorú máme historicky „zmáknutú“. Naopak, musíme si budovať expertízu a kapacity v celkom nových odvetviach.

Automobilový priemysel vstúpil do éry, v ktorej sa rozhoduje o tempe technologickej zmeny a o schopnosti ekonomiky túto zmenu absorbovať. **Elektrifikácia sa stala dominantným smerom modernizácie osobnej dopravy**, pričom nejde len o ekologické ciele, ale aj o trhovú logiku: o náklady, inovácie, softvér, batériový ekosystém, bezpečnosť dodávok a schopnosť **ponúknuť zákazníkovi lepší produkt**.

Práve preto v SEVA dlhodobo zdôrazňujeme, že **elektromobilita už dávno nie je okrajová téma pre nadšencov**. Je to ekonomická agenda. V mnohých krajinách sa premenila na súťaž o investície, výrobu, batérie, recykláciu a nové kompetencie. Kto sa dokáže rýchlo zorientovať a efektívne rozhodovať, získava náskok. Kto vajatá, stráca čas a prichádza o príležitosti.

Slovensko zažíva paradox, ktorý je z pohľadu transformácie kľúčový. **Elektromobilita v továrňach** sa rozvíja a hoci sa nám niektoré modely získať nepodarilo, do konca roka 2026 sa v slovenských závodoch rozbehne produkcia najmenej šiestich batériových elektrických modelov. V rozvoji **elektromobility na cestách** však výrazne zaostávame. Kým v Európskej únii sa podiel registrácií elektromobilov pohybuje okolo 16 %, Slovensko je stále pod hranicou 5 %. Tento rozdiel v praxi znamená slabší tlak na rozvoj infraštruktúry, slabšiu dôveru používateľov, pomalší rozvoj servisného a predajného ekosystému a v konečnom dôsledku aj slabšiu pripravenosť ekonomiky na technologickú zmenu.

Tento report stavíme na jednoduchej, no praktickej téze: Slovensko potrebuje **posilniť dva piliere transformácie**. Prvým pilierom je výroba elektrických modelov a udržanie pridanej hodnoty v priemysle. Elektrifikácia presúva ťažisko hodnoty k batériám, výkonovej elektronike, polovodičom a najmä k softvéru. Auto sa stáva softvérovo definovaným produktom (SDV): o konkurencieschopnosti čoraz viac rozhodujú aktualizácie funkcií, pokročilé asistenčné systémy a pripravenosť na vyššie úrovne automatizácie. **Montovať finálny produkt nestačí**. Potrebujeme byť súčasťou hodnotového reťazca od batériových systémov a recyklácie materiálov až po vývoj softvéru, kybernetickú bezpečnosť a validáciu. Bez posilnenia týchto kompetencií zostaneme na konci reťazca s najnižšou maržou a pridanou hodnotou.

Druhým pilierom transformácie je **podpora domáceho trhu**, ktorý potrebuje posilniť dôveru, infraštruktúru a ponúknuť stabilné podmienky. Prognóza SEVA smeruje k cieľu približne 150 000 batériových elektromobilov na slovenských cestách do roku 2030 a k podielu 25 % na predajoch nových vozidiel. To sa neudeje bez toho, aby boli na trhu cenovo dostupné modely pre bežných ľudí aj firmy, aby sme tu nemali predvídateľné a transparentné pravidlá podpory pre nákup elektromobilov aj budovanie infraštruktúry, čo zas pomôže zvýšiť komfort používania elektromobilov a odstráni obavy z nedostupnosti nabíjania.

Ak Slovensko dokáže **zosúladiť výrobnú transformáciu s rozvojom domáceho trhu**, elektromobilita sa môže stať **ekonomickou príležitosťou, ktorá posilní konkurencieschopnosť krajiny**. Ak to ale nespravíme, náskok získajú iní. V tejto hre totiž nerozhoduje, kto mal pravdu ako prvý. Rozhoduje, kto dokáže konať včas.

Patrik Križanský

riaditeľ SEVA,
viceprezident E-Mobility Europe



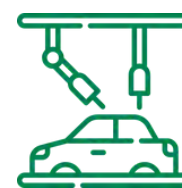
Dva piliere transformácie: nové elektrické modely pre konkurencieschopnosť automobiliek, ruka v ruke s rozvojom domáceho trhu s elektromobilmi



Koniec éry spaľovákov: Globálny štrukturálny útlm a európska transformácia k nadpolovičnému podielu elektromobilov do roku 2030

Globálny predaj vozidiel so spaľovacím motorom je od svojho vrcholu v roku 2017 v trvalom štrukturálnom útlme a jeho trhový podiel nahrádzajú elektromobily. **Európa smeruje k elektrifikácii s očakávaným podielom registrácií elektromobilov nad 50 % už do roku 2030.**

Hoci Slovensko zostáva pri zavádzaní elektromobilov na cestách na chvoste EÚ, rok 2025 predstavoval aj u nás výraznejší nárast predajov. Tento rast je poháňaný najmä **príchodom novej generácie cenovo dostupnejších modelov v malom a strednom segmente**, ktoré zásadne znižujú vstupnú bariéru pre širšie spektrum zákazníkov. Podľa prognózy asociácie SEVA sa očakáva, že slovenská flotila batériových elektromobilov sa **do roku 2030 rozrastie na približne 150 000 kusov, pričom podiel elektromobilov na predajoch nových vozidiel by mal dosiahnuť 25 %.**



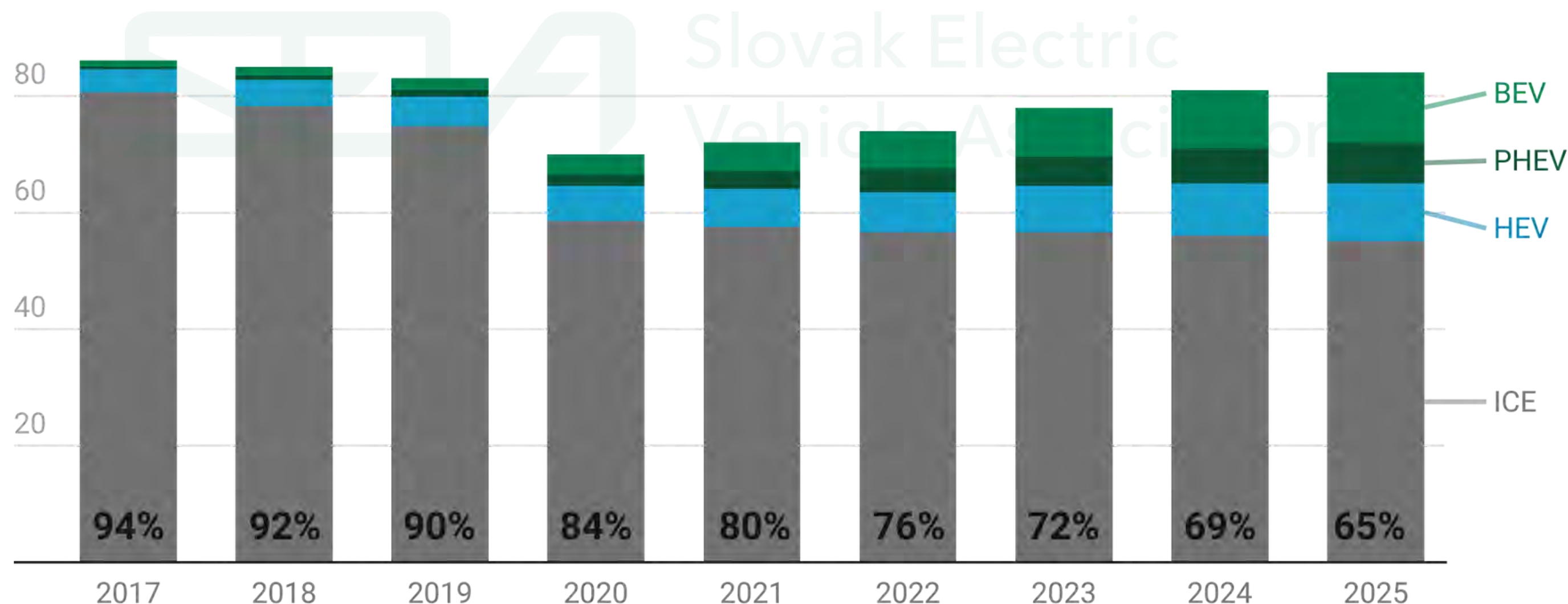
Transformácia priemyslu: Prechod na elektrickú produkciu a budovanie kľúčového batériového reťazca pre zachovanie pridanej hodnoty

Pre zachovanie pridanej hodnoty v automobilovom priemysle na Slovensku je dôležitá aj **transformácia v továrňach** - nové modely s elektrickým pohonom, ktoré predstavujú technológiu zajtrajška. V rokoch 2024 až 2026 sa v našich automobilkách spúšťa produkcia najmenej šiestich elektrických modelov v závodoch Stellantis, Kia a Volkswagen, čo v roku 2027 doplní strategický príchod automobilky Volvo.

Keďže **až 40 % ceny elektromobilu tvorí trakčná batéria**, pre zachovanie konkurencie automobilového priemyslu je nevyhnutný aj rozvoj celého batériového ekosystému od výroby článkov až po recykláciu.

Predaj vozidiel so spaľovacím motorom (ICE) dosiahol vrchol pred 8 rokmi a odvtedy trvalo klesá

Globálny predaj osobných vozidiel podľa typu pohonu (v miliónoch kusov)



Poznámka: Európa zahŕňa EÚ, Spojené kráľovstvo a krajiny Európskeho združenia voľného obchodu (EFTA).

Elektromobily zahŕňajú batériové a plug-in hybridné vozidlá.

Zdroj dát: Bloomberg NEF

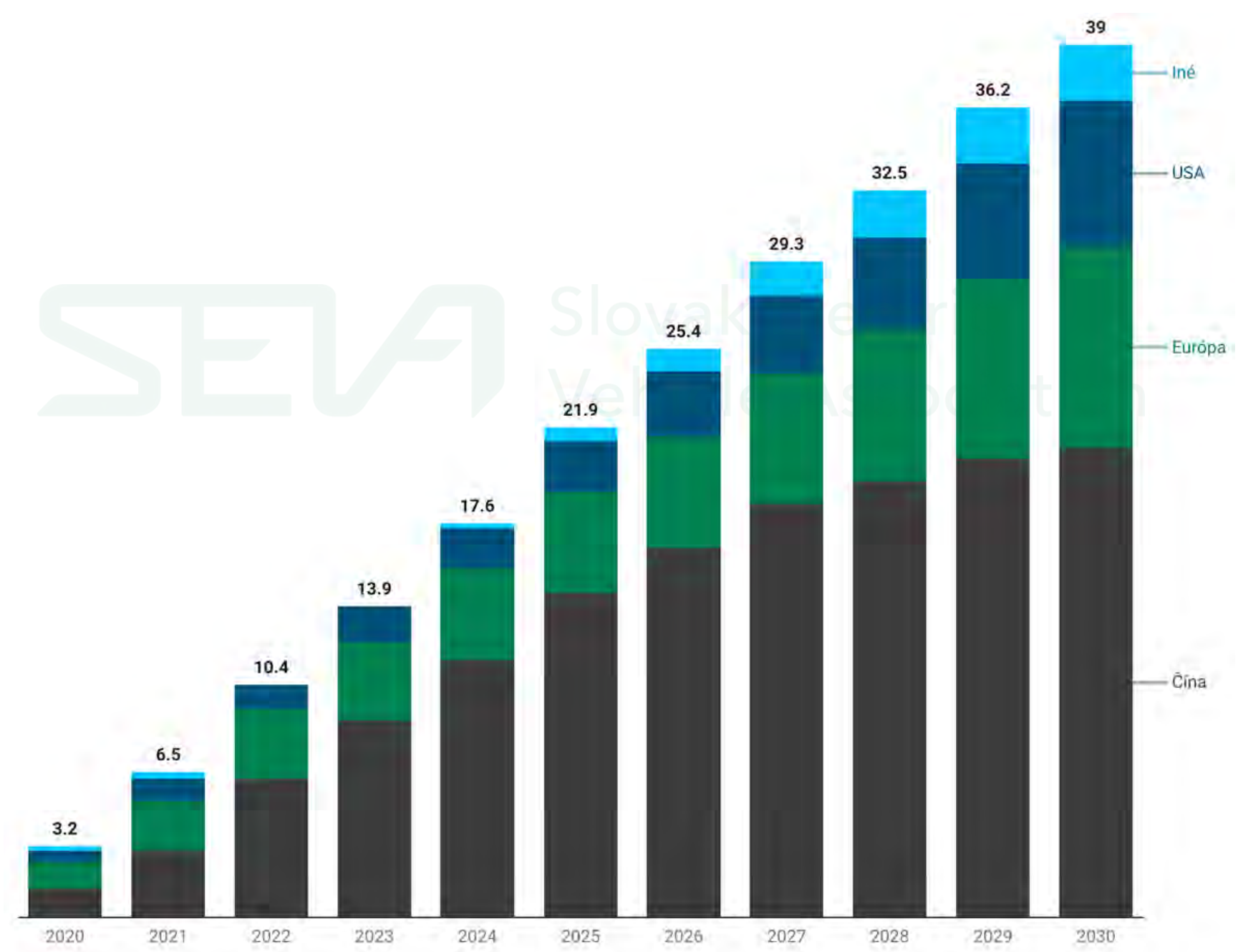
Globálny predaj áut so spaľovacím motorom (ICE) dosiahol svoj **historický vrchol v roku 2017 a odvtedy sa nachádza vo fáze štrukturálneho poklesu**. Tento segment, ktorý bol kedysi motorom rastu celého odvetvia, je dnes pod tlakom prísnejších emisných noriem a rôznych politík zameraných na zvýšenie ekonomickej konkurencieschopnosti.

Tradičné spaľovacie motory sa tak ocitli v štádiu zrelého a postupne sa zmenšujúceho trhu, z ktorého už podľa dát nevedie cesta späť k pôvodným objemom. Uvoľnený priestor na trhu dynamicky obsadzuje elektrický pohon - najmä čisté batériové elektromobily (BEV) a plug-in hybridy (PHEV). **Ich trhový podiel vďaka technologickému pokroku a prudko klesajúcim cenám batérií každoročne rastie.**

Automobilky na tento vývoj reagujú masívnym presunom investícií a výrobných kapacít smerom k čisto elektrickým a plug-in hybridným platformám na úkor fosílnych palív. **Elektromobily sa tak stali novým strategickým pilierom automobilového sektora**, pričom ich adopcia sa po roku 2020 v kľúčových regiónoch ako EÚ a Čína ešte viac urýchlila.

Globálny predaj elektromobilov naďalej rastie na odhadovaných 22 miliónov v 2025

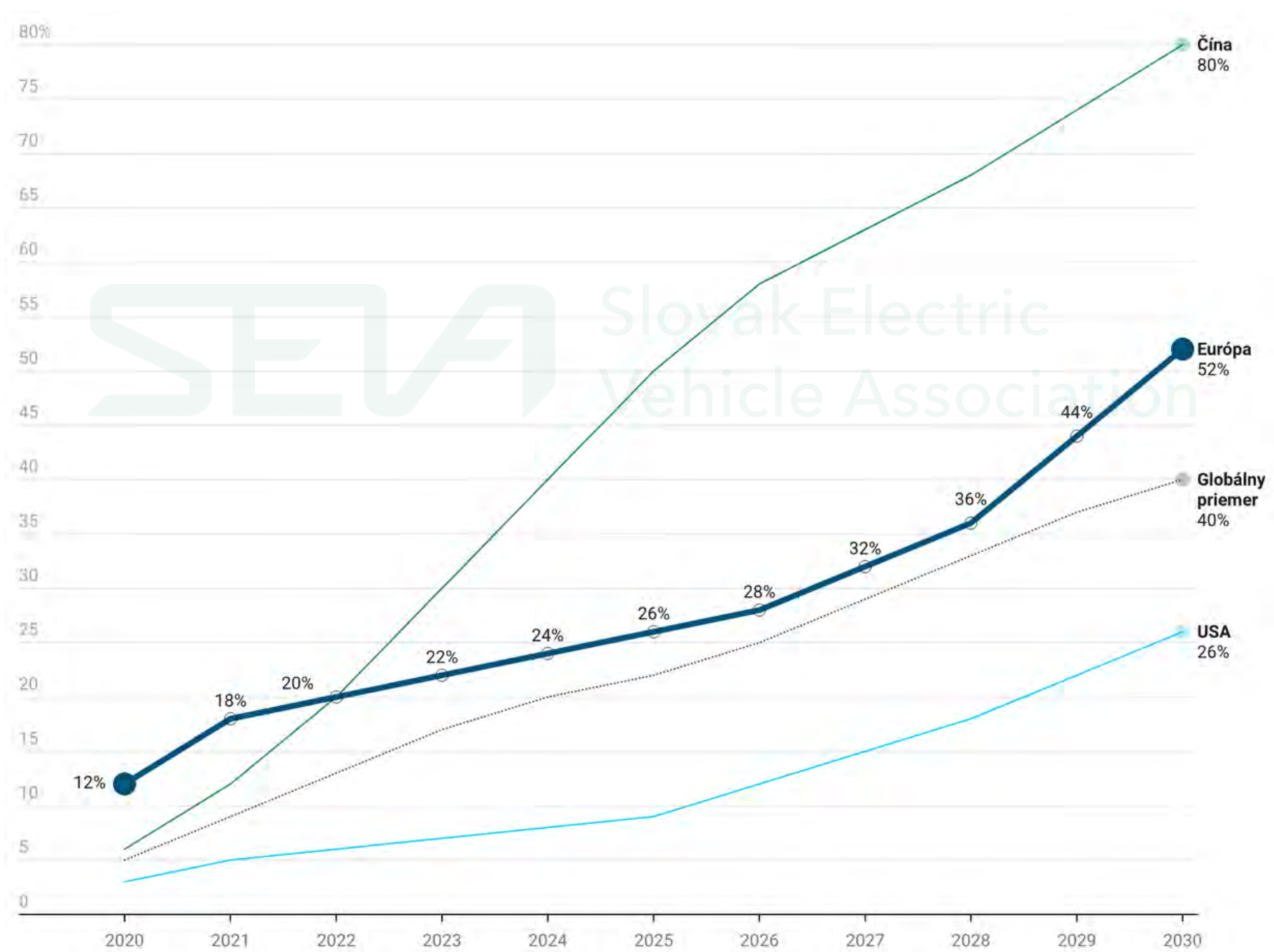
Globálny predaj elektromobilov zaznamenal od roku 2020 dramatický nárast. Tento rýchly vzostup predstavuje jasný **prerod elektromobility z okrajovej technológie na masový globálny mainstream**. Hlavným motorom tejto transformácie je Čína, ktorá dominuje celému odvetviu – ovláda približne **60 % svetového predaja BEV** a zabezpečuje **viac než 70 % globálnej produkcie**.



Poznámka: Európa zahŕňa EÚ, Spojené kráľovstvo a krajiny Európskeho združenia voľného obchodu (EFTA). Elektromobily zahŕňajú batériové a plug-in hybridné vozidlá.
Zdroj dát: Bloomberg NEF

V roku 2030 presiahne podiel registrácií elektromobilov v Európe 50%

V Európe sa pre roky 2030 a 2035 očakáva rýchlejší rast podielu elektrických vozidiel na celkovom trhu, pričom kľúčovým stimulom bude **dosiahnutie cenovej parity so spaľovacími motormi** najmä vďaka poklesu cien batérií. Kým technologický posun elektromobilov smeruje k masovej adopcii, ich reálny percentuálny podiel vo flotile na cestách bude závisieť aj od schopnosti ďalej plynule **rozvíjať nabíjaciú infraštruktúru**.



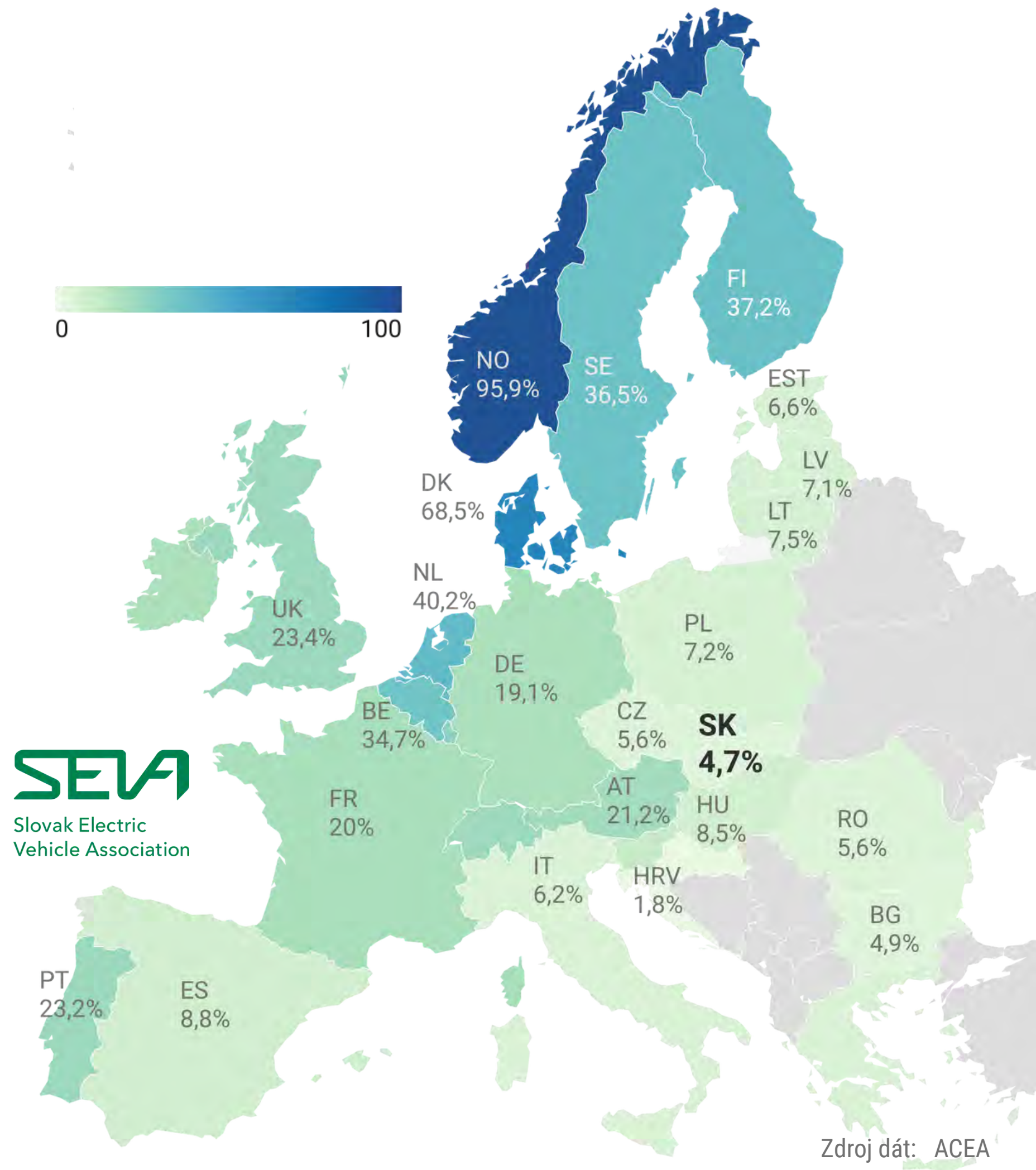
Poznámka: Európa zahŕňa EÚ, Spojené kráľovstvo a krajiny Európskeho združenia voľného obchodu (EFTA). Elektromobily zahŕňajú batériové a plug-in hybridné vozidlá.
Zdroj dát: Bloomberg NEF

V roku 2025 Slovensko naďalej zostáva na chvoste v registráciách nových batériových elektromobilov

Keď priemer registrácií BEV v Európskej únii dosahuje 17,4 %, na Slovensku to zatiaľ je iba 4,7 %

Slovensko si aj v roku 2025 udržalo nelichotivú **predposlednú priečku v rámci Európskej únie** v podiele registrácií nových osobných batériových elektromobilov (BEV) zo všetkých novoregistrovaných vozidiel. Celkovo tak na slovenských cestách jazdilo ku koncu roka **24 661 osobných BEV**. Tento stav potvrdzuje pretrvávajúce štrukturálne zaostávanie krajiny v prechode na bezemisnú mobilitu a výraznú rezistenciu domáceho trhu voči globálnym trendom. Zatiaľ čo Európa smeruje celkovo k elektrifikácii, **slovenská adopčná krivka zostáva utlmená**, čo krajinu čoraz viac vzdaluje od spoločných dekarbonizačných cieľov EÚ v sektore dopravy.

Nelichotivá pozícia Slovenska je výsledkom kombinácie viacerých faktorov: od **nižšej kúpyschopnosti obyvateľstva** až po pomalé budovanie nabíjacej infraštruktúry pre niektoré prípady používania (napr. na diaľniciach či sídliskách) a **absenciu stabilnej, predvídateľnej štátnej podpory**. Na rozdiel od susedných štátov, vrátane susedného Česka, Poľska a Maďarska, ktoré **vdďaka podpore od štátu financovanej z európskych zdrojov** a daňovým zvýhodneniam zaznamenali v roku 2025 väčší rast trhu, na **Slovensku chýba systematická národná stratégia**. Bez systémových zmien a jasnej podpory štátu tak hrozí, že naša krajina nedokáže držať krok s technologickou a ekonomickou transformáciou európskeho automobilového priemyslu.

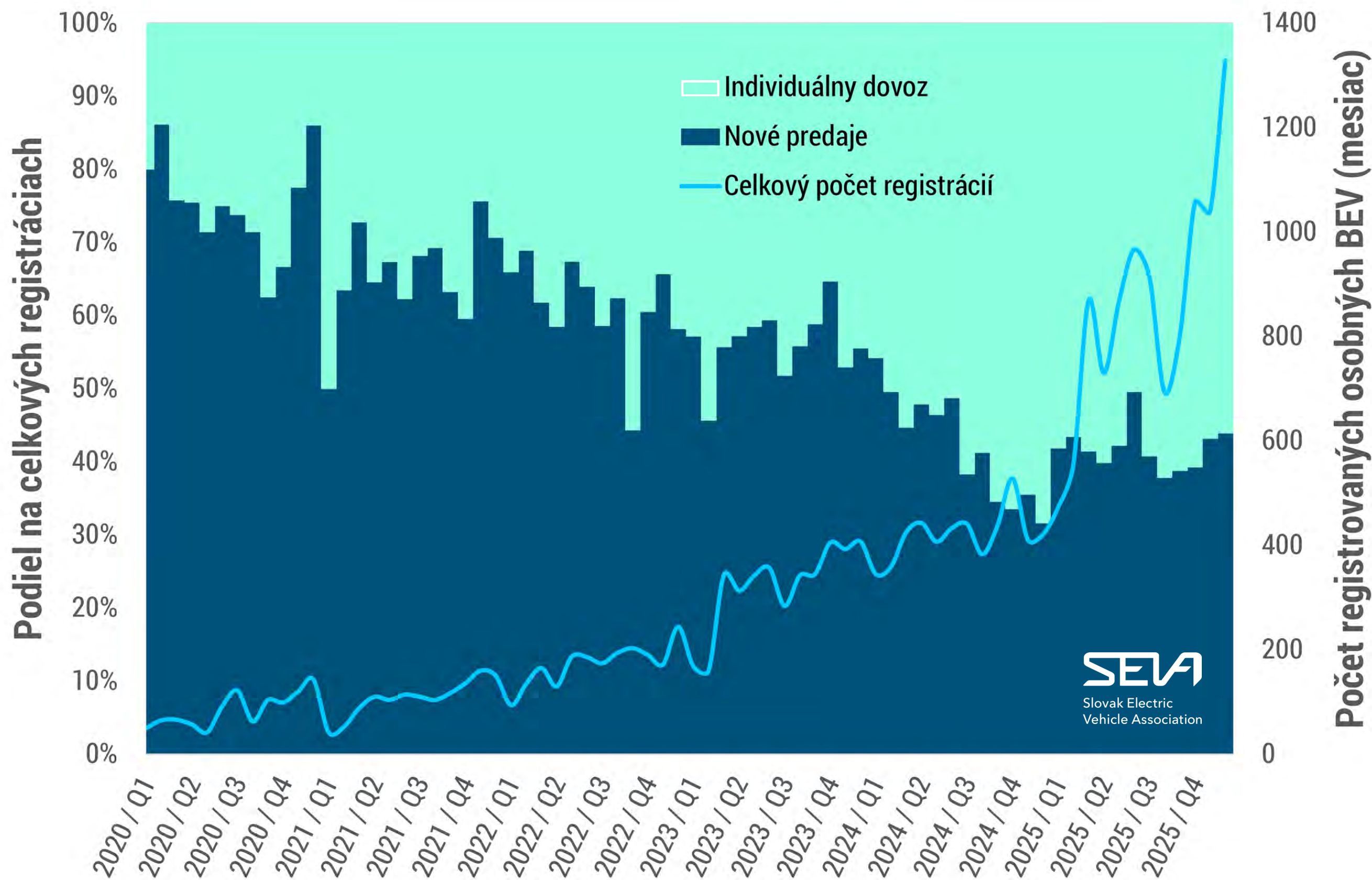


Slováci stále viac využívajú individuálny dovoz nových a jazdených batériových elektromobilov

Zatiaľ čo v roku 2020 dominoval predaj nových BEV priamo na Slovensku, keď tvoril až 80 % všetkých registrácií, v priebehu nasledujúcich rokov **posilnil trend individuálnych dovozov vozidiel**. Do tejto skupiny patrí import použitých BEV ale aj nových vozidiel značky Tesla, ktorá do roku 2025 ešte priamy predaj na Slovensku neumožňovala.

Celkový počet registrácií najmä od prelomu rokov 2024/2025 výraznejšie rástol, avšak vo výsledkoch sa práve výraznejšie prejavuje individuálny dovoz jazdených vozidiel. Počas väčšiny roka 2025 tak už viac ako polovicu trhu tvoria takto nadobudnuté vozidlá, čím sa **individuálny dovoz stal dominantným spôsobom kúpy elektromobilu na Slovensku**.

Tento vývoj predstavuje zaujímavý paradox v porovnaní s tradičným trhom vozidiel so spaľovacím motorom, kde je technologický vývoj pomalší, resp. stagnuje a rozdiel medzi novým a starším vozidlom minimálny. Dáta tak **vyvracajú pôvodné obavy analytikov o bariérach na sekundárnom trhu či o neochote zákazníkov kupovať jazdené BEV**. Ukazuje sa, že slovenský spotrebiteľ uprednostňuje ekonomickú dostupnosť jazdeného vozidla pred benefitmi nového.



Top modely batériových elektromobilov

Registrácie nových BEV v Európe (BIG4) za finančný rok 2025 (vľavo) a celkové registrácie BEV vrátane individuálnych dovozov na Slovensku za rok 2025 (vpravo)

TOP 10 EUROPE BIG4	RENAULT 5	52 333	1	1 142	TESLA MODEL 3
	TESLA MODEL Y	43 200	2	867	TESLA MODEL Y
	VOLKSWAGEN ID.3	42 556	3	784	ŠKODA ELROQ
	ŠKODA ELROQ	36 069	4	581	ŠKODA ENYAQ
	VOLKSWAGEN ID.7	35 837	5	510	AUDI E-TRON
	VOLKSWAGEN ID.4, ID.5	35 267	6	476	VOLKSWAGEN ID.4
	CITROËN Ě-C3	33 702	7	369	VOLKSWAGEN ID.3
	BMW IX1	32 967	8	235	VOLKSWAGEN ID.7
	ŠKODA ENYAQ	30 734	9	141	HYUNDAI KONA
	TESLA MODEL 3	30 054	10	129	BMW I3

Zdroj: PwC Autofacts@analysis, KBA, AAA, UNRAE, DGT, CPCA, KBB
Europe BIG4: Nemecko, Francúzsko, Taliansko a Španielsko

Zdroj: Štatistiky Policajného zboru SR
Metodika: Modely BEV s najvyšším počtom registrácií

Európsky rebríček registrácií nových BEV ukazuje dozrievajúci trh, ktorému dominujú Tesla, Renault a rodina modelov od koncernu Volkswagen. Silné výsledky modelov, ako sú Renault 5 a Citroën ě-C3, potvrdzujú, že cenovo prístupné elektromobily sa stávajú ťahúňom masovej adopcie v západnej Európe. Zároveň si najmä koncern Volkswagen udržiava vysoké objemy predaja vďaka silnej penetrácii do firemných flotíl a diverzifikovanému portfóliu modelov. To naznačuje, že dopyt po BEV je dnes už rozložený do viacerých segmentov – od kompaktných hatchbackov až po rodinné autá strednej triedy.

Slovenský trh je naproti tomu menší, koncentrovanejší a výrazne formovaný dôverou v konkrétne značky a rozhodnutiami v rámci firemných vozových parkov. Registráciám nových a second-hand BEV dominuje Tesla a Škoda. Cenovo dostupné európske elektromobily novej generácie, ktorým sa darí na trhoch „veľkej štvorky“, zatiaľ na Slovensku nie sú výraznejšie viditeľné. To odráža pomalší záujem zo strany súkromných zákazníkov. Slovenský trh s BEV preto zostáva menší a naďalej primárne poháňaný firemnými flotilami.

Predaj BEV v Európe rastie aj vďaka širšej ponuke

Pre masový rozvoj elektromobility je potrebných viac modelov v nižšej a strednej kategórii

Slovensko historicky patrí medzi krajiny s pomalšou adopciou elektromobilov, čo je spôsobené najmä nižšou kúpyschopnosťou obyvateľstva a chýbajúcou podporou štátu. **Ešte pred rokom 2024 tvorili registrácie BEV dlhodobo menej ako 3 % z predaja nových vozidiel.** Najnovšie štatistiky však naznačujú zlomový bod: trhoví podiel BEV vzrástol z 2,4 % na konci roku 2024 na 4,7 % na konci roku 2025.

Hlavným katalyzátorom tejto zmeny je **rozšírenie modelovej ponuky**, ktorá oslovuje širšie spektrum zákazníkov. Kým väčšie modely BEV sú populárne u firemných klientov, modely ako napríklad Dacia Spring zásadne **znížili vstupnú finančnú bariéru pre nízkorozpočtových spotrebiteľov.**

Príchod novej generácie cenovo dostupných elektromobilov v kategórii pod 25 000 eur (napr. Citroën ë-C3 vyrábaný v Trnave alebo Kia EV 2 zo Žiliny) a postupný rozvoj trhu s jazdenými vozidlami zo západnej Európy vytvárajú predpoklady na to, **aby Slovensko do roku 2027 dosiahlo dvojciferný trhoví podiel.**

Budúci rast tak bude poháňaný najmä kombináciou širšieho výberu v kritických cenových hladinách a prirodzeným prílevom hodnotovo orientovaných vozidiel.



Slovak Electric Vehicle Association



Smart ForFour
19,120€



Citroën ë-C3
23,000€



Hyundai Inster
< 25,000€



Fiat Grande Panda
25,000€



Škoda Elroq
32 990€



MG2
23,000€



VW ID.1
20,000€

2020

2021

2022

2023

2024

2025

2026

2027

Dacia Spring
16,800€



Renault R5
24,900€

Kia EV3
39,000€



BYD Dolphin Surf
22,990€

Renault Twingo
20,000€



Dacia A segm.
22,990€



VW ID.2
25,000€



Kia EV2
25,000€



Cupra Raval
24,500€



Škoda Epiq
25,000€



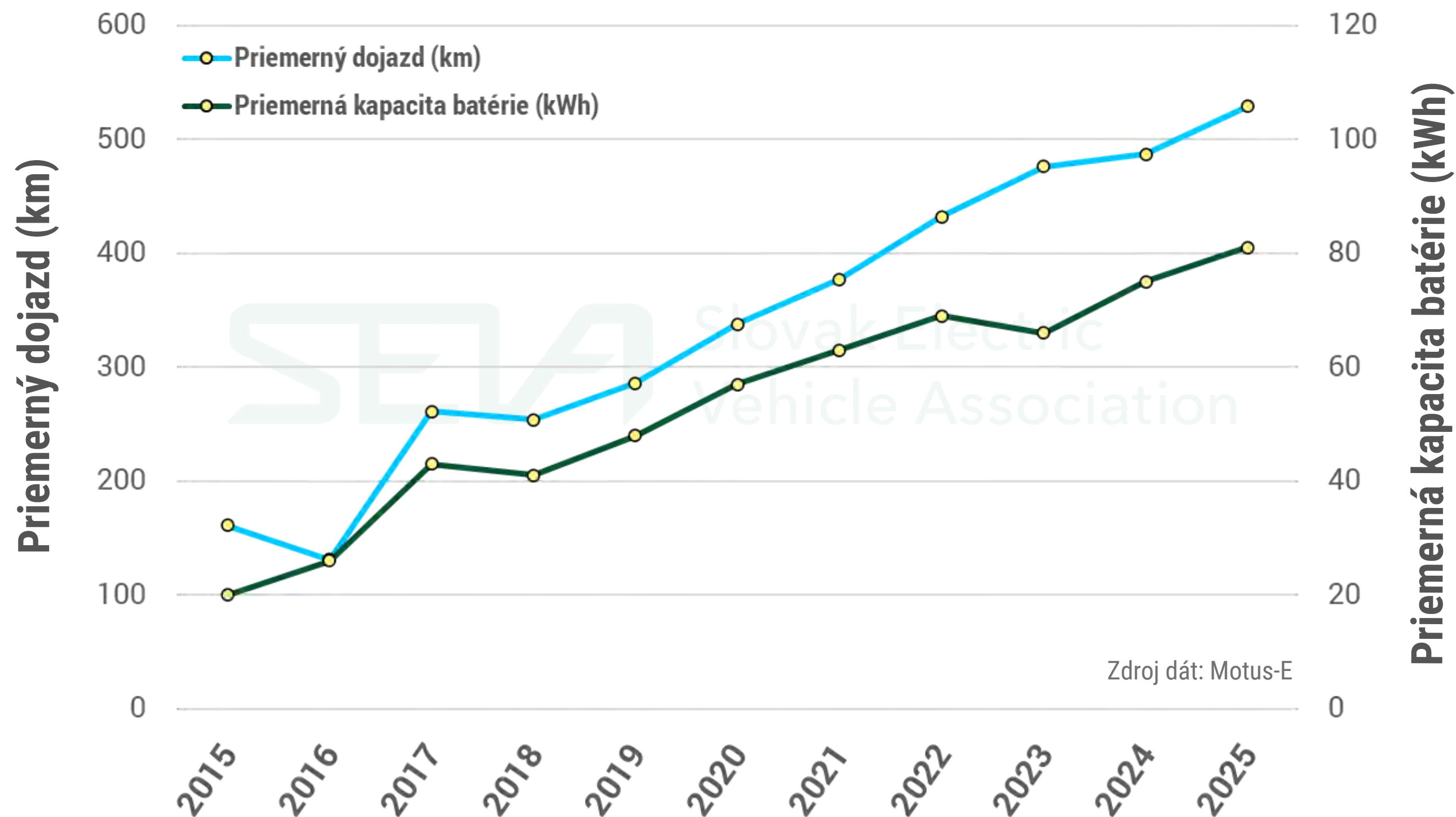
VW CROSS
29,000€

Za posledné desaťročie sme svedkami **výrazného technologického rozvoja batérií**: priemerný schválený dojazd (homologizovaný podľa metodiky WLTP) sa v trhovom portfóliu **viac než strojnásobil a prekonal hranicu 500 km**.

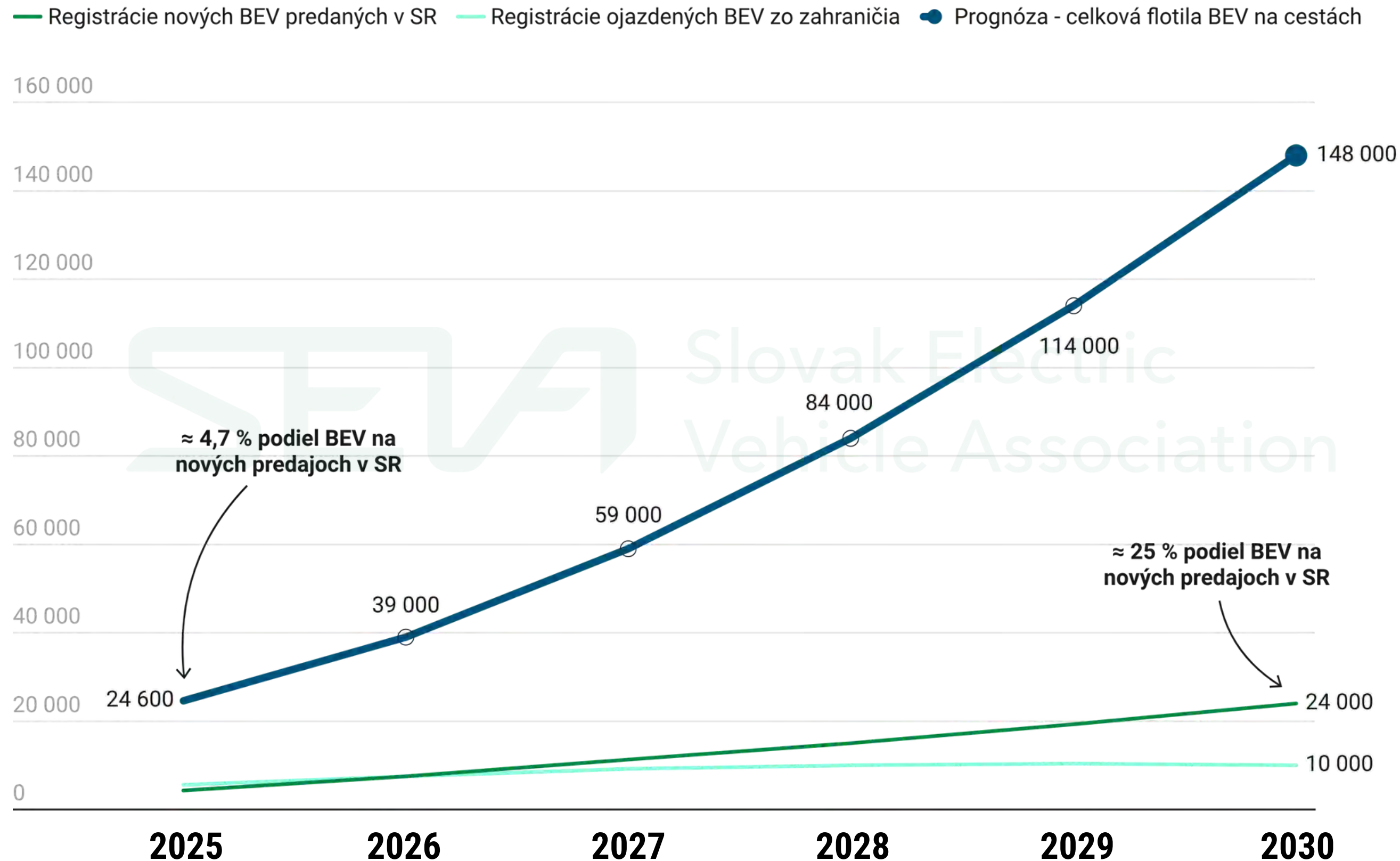
Zatiaľ čo priemerná kapacita trakčných batérií sa za sledované obdobie približne zdvojnásobila, **nárast dojazdu vykazuje výrazne dynamickejšiu trajektóriu**. Dojazd elektromobilov nie je teda hnaný len prostým zvyšovaním kapacity batérií, ale tiež napríklad zvyšovaním efektívnosti celého pohonného systému (elektromotor s elektronikou) či inými opatreniami zameranými na znížovanie spotreby elektriny. Optimalizácia aerodynamiky karosérie, znížovanie hmotnosti komponentov a inteligentné rekuperačné systémy prispievajú k efektívnejšiemu využitiu každej uloženej kWh energie.

Priemerná kapacita batérií u ohlásených modelov by mohla do roku 2028 dosiahnuť hranicu 94 kWh. **Budúcnosť BEV však nestojí len na kapacite batérie, ale na komplexnej optimalizácii celého energetického ekosystému vozidla**, čo ďalej znižuje prevádzkové náklady a zvyšuje úžitkovú hodnotu pre koncového používateľa.

Technologický rozvoj: dojazd a kapacita batérií BEV rastie



Počet elektromobilov na slovenských cestách by mal v roku 2030 dosiahnuť 150 tisíc



Prognóza SEVA predpokladá, že trh s osobnými BEV na Slovensku čaká do roku 2030 stabilný rast, pričom celkový počet registrovaných vozidiel **by mal dosiahnuť približne 150 tisíc kusov**. V roku 2030 by mal **podiel registrácií batériových elektromobilov tvoriť 25 % na celkových predajoch nových osobných áut**, čo predstavuje výrazné zrýchlenie oproti súčasnosti. Tento trend bude poháňaný najmä lepšou dostupnosťou nových modelov, postupným budovaním dôvery spotrebiteľov a ďalším rozširovaním nabíjacej infraštruktúry.

Napriek tomuto pozitívnemu výhľadu však Slovensko zostane v miere rozšírenia elektromobility aj v roku 2030 **výrazne pozadu za západnou Európou či škandinávskymi krajinami**. Štáty ako Nemecko či Holandsko ťažia z vyššej kúpyschopnosti obyvateľstva a adresných vládnych politík, čím sa prehĺbuje štrukturálna priepasť medzi regiónmi.

Na jej zmiernenie by malo Slovensko **systematicky implementovať stratégiu, ktorá obsahuje predvídateľné stimuly, zjednodušenie povolenacích procesov pre nabíjacie stanice či elektrifikáciu flotíl inštitúcií verejného sektora**.

Na Slovensku sa v rokoch 2024 až 2026 spúšťa výroba najmenej šiestich modelov BEV



Citroën e-C3



Citroën e-C3 Aircross



Opel Frontera electric



Porsche Cayenne



Kia EV4



Kia EV2



Polestar 7



?



Slovensko sa vzhľadom na svoj rozvinutý automobilový priemysel **transformuje na dôležité európske centrum výroby BEV**. Závod Stellantis v Trnave v roku 2024 spustil výrobu modelu Citroën e-C3, ktorého cena pod 25 000 eur má za cieľ osloviť masový trh. K tomuto úsiliu sa v roku 2025 pridáva žilinská Kia s modelom EV4 a začiatkom roku 2026 cenovo dostupným modelom EV2. Práve **lokálna produkcia týchto dostupných modelov je pre Slovensko kritická**, pretože dokáže priamo osloviť domácich spotrebiteľov a podporiť nízku mieru adopcie elektromobilov.

Súbežne sa spúšťa aj výroba v prémiovom segmente, čo prináša **vysokú pridanú hodnotu**. Bratislavský Volkswagen od roku 2026 spúšťa výrobu batériového elektromobilu Porsche Cayenne.

Strategický význam transformácie priemyslu smerom k elektromobilite potvrdí v roku 2027 spustenie výroby v automobilke Volvo, ktorá pri Košiciach buduje **najmodernejší závod výhradne pre prémiové elektromobily**. Príchod týchto a ešte ďalších elektrických modelov do našich automobiliek od cenovo dostupných vozidiel až po luxusné modely je dôležitou podmienkou udržania ich výroby.

LEGENDA

- ⚡ Výroba článkov
- 📦 Výroba packov
- ♻️ Recyklácia

SEVA
Slovak Electric
Vehicle Association



Pre udržanie pridanej hodnoty v slovenskom automotive je nutné rozvíjať batériový priemysel

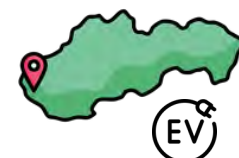
Prechod na elektromobilitu prináša zásadnú zmenu v rozdelení pridanej hodnoty vozidla. Keďže trakčná batéria predstavuje približne 30 % až 40 % celkových nákladov na výrobu elektromobilu, **rozvoj lokálneho batériového priemyslu už nie je len ambíciou, ale strategickou nevyhnutnosťou** pre prežitie slovenského automobilového sektora. Ak by Slovensko zostalo len pri montáži vozidiel bez integrácie do batériového hodnotového reťazca, **riskovalo by stratu kľúčovej časti pridanej hodnoty a technologického know-how** v prospech krajín, ktoré tento reťazec ovládajú. Región strednej a východnej Európy (CEE) generuje masívny dopyt po batériách a Slovensko vďaka svojej polohe stojí v jeho centre.

V okruhu **500 až 700 kilometrov od nás sa nachádzajú najvýznamnejšie existujúce aj vznikajúce kapacity batériového hodnotového reťazca v Európe**. Kým Poľsko a Maďarsko sú už lídrami vďaka gigafabrikám LG Energy Solution či CATL, Slovensko sa do tohto ekosystému úspešne zapája nielen prostredníctvom pripravovanej gigafactory GIB, ale aj vznikajúcou sieťou výrobcov batériových packov a kapacity pre recykláciu. Spoločnosti ako Porsche Werkzeugbau a Webasto už dnes na našom území tvoria kritickú infraštruktúru pre kompletizáciu batérií, čo je kľúčové pre **plynulé zásobovanie domácich automobiliek v čase transformácie ich výrobných liniek**.

Udržanie pridanej hodnoty však nekončí pri výrobe, ale vyžaduje si **kontrolu nad celým životným cyklom batérie vrátane jej recyklácie**. Slovensko v tomto smere začína budovať vlastné kapacity, napríklad prostredníctvom projektu ShredCo zameraného na predspracovanie batérií, čím dopĺňa regionálnu sieť recyklačných centier v Poľsku a Maďarsku produkujúcich takzvanú „čiernu hmotu“. Uzatvorenie tohto cyklu – od výroby článkov cez montáž packov až po spätné získavanie surovín – je **jedinou cestou, ako zabezpečiť priemyselnú stabilitu, surovinovú bezpečnosť a dlhodobú konkurencieschopnosť Slovenska** v globálnom automobilovom priemysle.



Pre zvyšovanie dôvery spotrebiteľov v nový elektrický pohon je nevyhnutnou podmienkou ďalší rozvoj verejných aj neverejných nabíjacích bodov



Verejná nabíjacia sieť na Slovensku v číslach: dynamický rast a technologický posun k ultrarýchlemu výkonu

Nabíjacia infraštruktúra naďalej postupne rastie a tento rast je sprevádzaný posunom smerom **k vyšším nabíjacím výkonom**. Hoci podstatná časť nabíjacích výkonov prebieha v súkromí domovov alebo firiem, robustná a neustále sa rozširujúca verejná sieť zostáva **nevyhnutným pilierom pre budovanie dôvery budúcich používateľov** a celkovú stabilitu trhu.

Napriek pozitívnemu trendu však v sieti pretrvávajú kritické medzery, najmä v **nedostatku bežných AC nabíjačiek určených na pomalé nabíjanie** na sídliskách, kde obyvatelia nedisponujú vlastným parkovaním. Pre skutočnú demokratizáciu elektromobility je nevyhnutné nielen dobudovanie **ultrarýchlych bodov pozdĺž diaľničných koridorov**, ale aj zabezpečenie komfortu pre vodičov v regiónoch a menších mestách. V priebehu roka 2026 je možné očakávať výstavbu tisícov nových nabíjacích bodov podporených z Plánu obnovy a odolnosti SR.



Regulačné bariéry výrazne brzdia rozvoj nabíjacej infraštruktúry

Najväčšou prekážkou pre udržateľnosť nabíjacej infraštruktúry európskej kvality sa stala **zmena distribučných taríf**, ktorú priniesla zmena vyhlášky Úradu pre reguláciu sieťových odvetví. K systémovým bariéram pre rýchlejší rozvoj infraštruktúry sa pridávajú aj **administratívne prekážky**, ako sú nejednotné pravidlá protipožiarnej prevencie v budovách a **neúmerne dlhé povoľovacie procesy**, ktoré zvyšujú nepredvídateľnosť pre investorov.

Napriek rôznym regulačným výzvam bude rozvoj elektromobility prinášať **pozvoľný nárast ročnej spotreby elektriny na úrovni približne 0,3 TWh v roku 2030**, ktorý však zostáva z pohľadu celkovej energetickej sústavy Slovenska plne **manažovateľný**.

Na Slovensku bolo ku koncu 2025 dostupných viac ako 3 000 verejných nabíjacích bodov

3 086

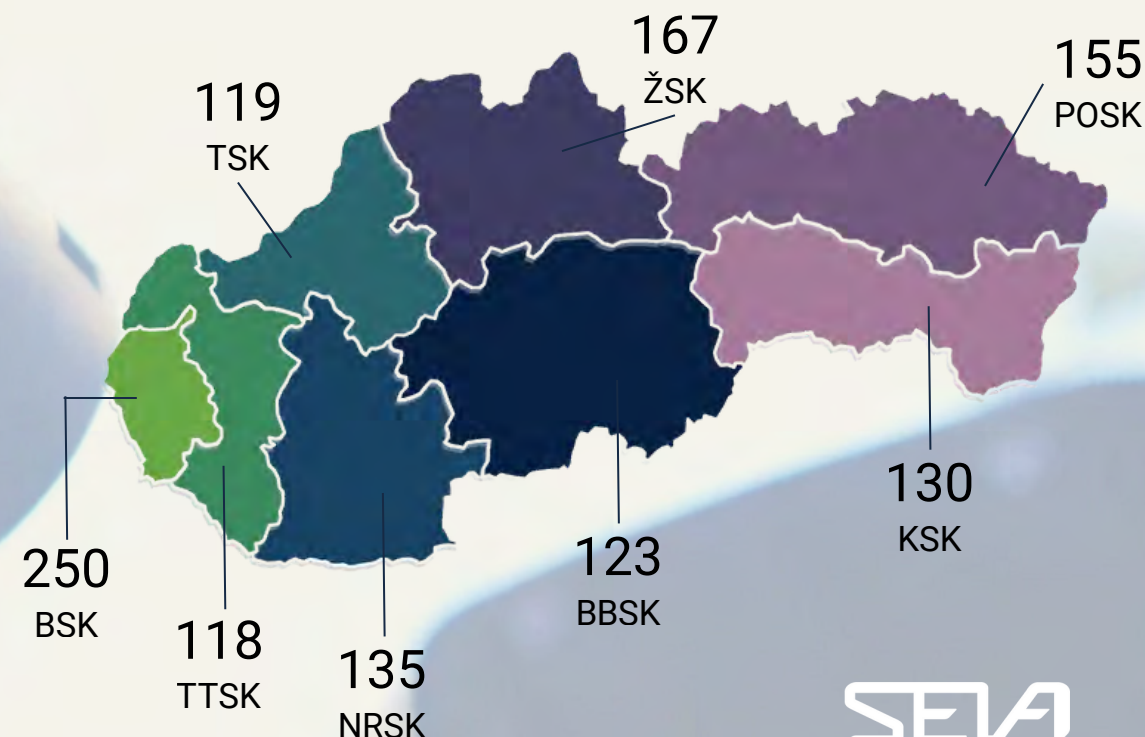
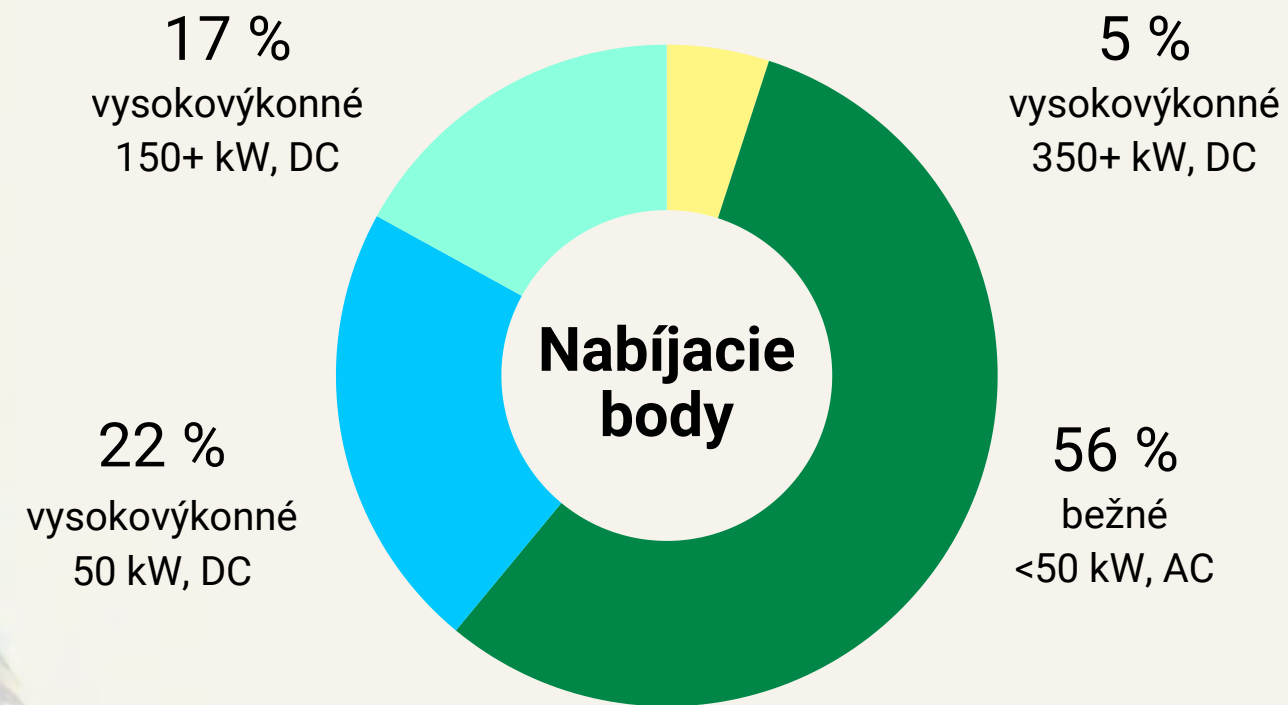
verejných
nabíjacích bodov

+ 27 %
medziročný
rast

1 197

lokalít
s nabíjacou stanicou

+ 24 %
medziročný
rast



Na Slovensku je k dispozícii **3 086 verejných nabíjacích bodov** v celkovo **1 197 lokalitách** s inštalovaným výkonom **201 MW**. Medziročne sa počet verejných nabíjacích bodov **zvýšil o 27 %** a počet **lokalít o 24 %**.

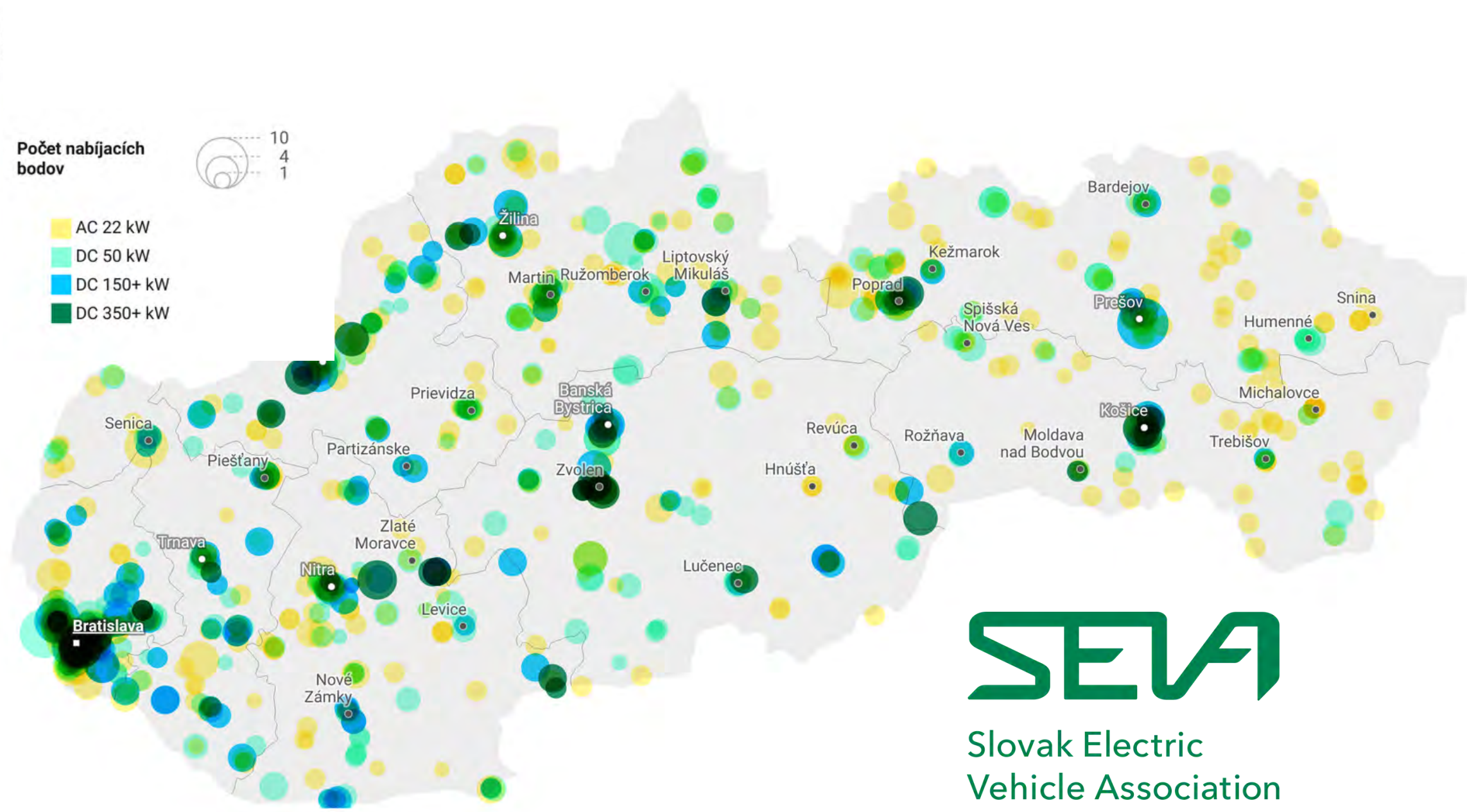
Najrýchlejšie rastie segment **ultrarýchlych DC nabíjačiek** s výkonom nad 350 kW, ktorých počet sa medziročne zvýšil o 279 % (nárast z 28 na 106 bodov). Podobne silný rast bol aj v kategórii DC 150+ kW, kde počet staníc stúpol o 169 %, (z 278 na 458 bodov). Rýchlonabíjačky DC 50+ kW narástli o 26% (zo 496 na 624 bodov) a počet bodov na AC nabíjačkách s výkonom 22+ kW narástol z 1421 na 1731 (+22 %).

Tieto počty zachytávajú len **verejné nabíjacie stanice**. V priemere sa ale viac ako 80 % výkonov nabíjania realizuje na **neverejných staniciach** – v súkromných garážach, vo firmách, administratívnych budovách či depách, preto je dôležité **myslieť aj na budovanie takejto neverejnej infraštruktúry** a nájsť spôsoby, ako by ju mohol podporiť štát, alebo aspoň určite **jasné pravidlá pre jej výstavbu** z pohľadu protipožiarnej ochrany.

Najvyššia hustota nabíjacích bodov je v krajských mestách

Verejná nabíjacia infraštruktúra na Slovensku je k septembru 2025 v porovnaní s aktuálne málo rozvinutou flotilou elektromobilov na cestách na relatívne dobrej úrovni, no jej **d’alšie rozširovanie je nevyhnutným predpokladom pre masovú adopciu elektromobility**. Hoci celkový počet bodov rastie, v sieti stále pretrvávajú **kritické medzery, ktoré sťažujú používanie elektromobilov širšími masami**. Najvýraznejší deficit je pri **bežných AC nabíjačkách určených na pomalé, niekoľkohodinové nabíjanie cez noc**, a to najmä v okolí bytových domov a na sídliskách, kde obyvatelia nedisponujú vlastným garážovým státím.

Súbežne s tým Slovensko potrebuje urgentne **dobudovať sieť ultrarýchlych nabíjacích bodov pozdĺž kľúčových diaľničných koridorov**, ktoré sú nevyhnutné pre plynulý tranzit a dlhé cesty bez zbytočných zdržaní. Pre skutočnú demokratizáciu elektrického pohonu je navyše nutné zamerať pozornosť na **rozvoj nabíjania v menších okresných mestách a v rôznych bodoch záujmu, ako sú rekreačné oblasti či lokality k koncentraciou služieb**, čím sa zabezpečí rovnomerné pokrytie a komfort pre vodičov vo všetkých regiónoch Slovenska.



Významným impulzom pre vyriešenie týchto nedostatkov by mohla byť implementácia Plánu obnovy a odolnosti, v rámci ktorého sa do konca júna 2026 očakáva spolufinancovanie výstavby vyše 3 000 nových verejných nabíjacích bodov.

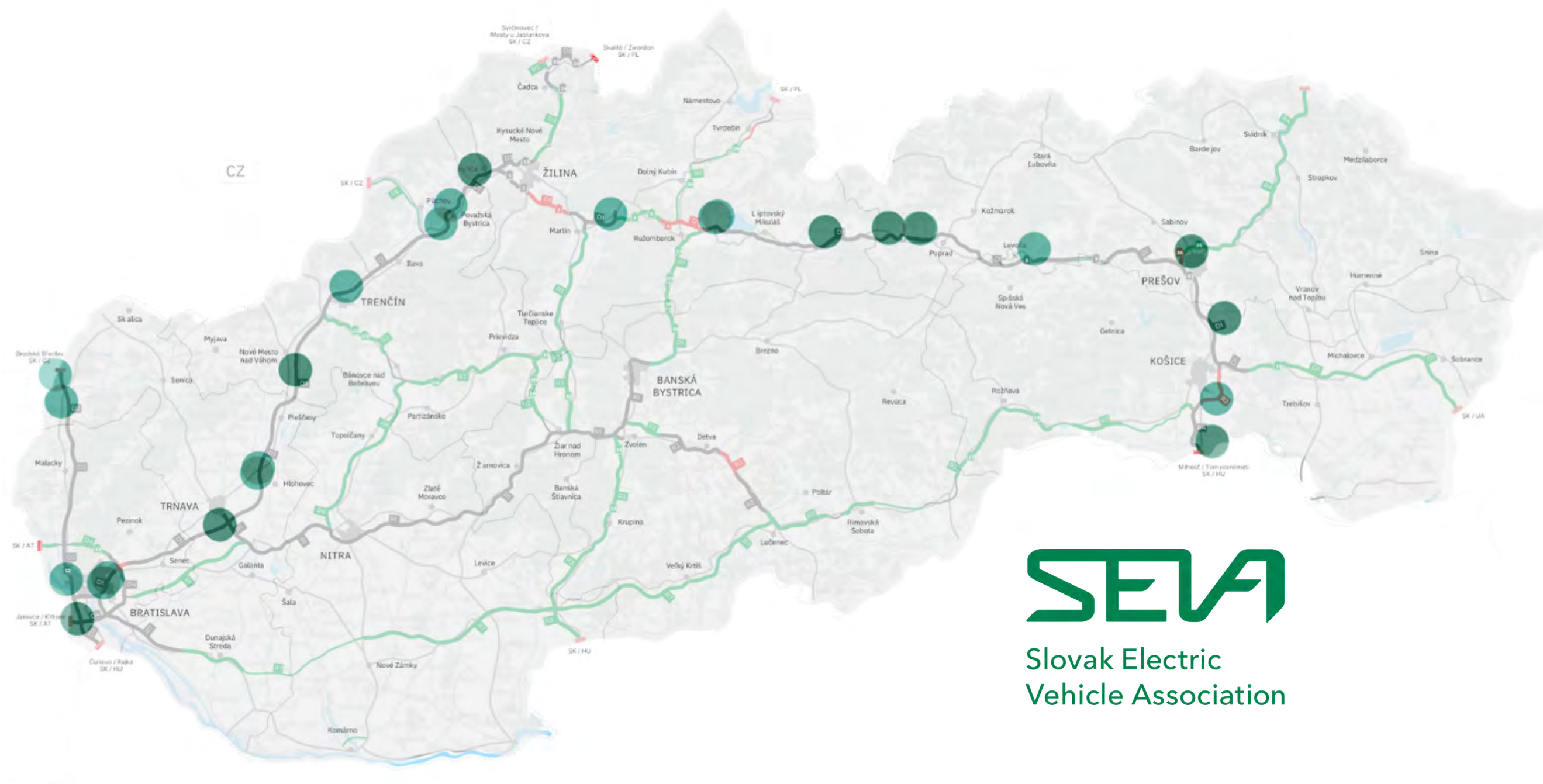
	Normálne (<50 kW AC)	Rýchle (50+ kW DC)	Ultrarýchle (150+ kW DC)	Ultrarýchle (350+ kW DC)
2025	1 740	674	530	142
2024	1 495	528	373	28
2023	1 172	455	149	32
2022	1 053	334	86	10
2021	739	222	49	10
2020	554	147	36	8
2019	234	105	7	6

Do polovice roka 2026 by malo vzniknúť 35 ultrarýchlych nabíjacích lokalít na diaľniciach

Projekt vybudovania **národnej chrbticovej siete ultrarýchlonabíjacích staníc (UFC)** popri diaľniciach a rýchlostných cestách v sieti TEN-T predstavuje kľúčovú investíciu financovanú z **Plánu obnovy a odolnosti**. Cieľom je vytvoriť základnú infraštruktúru pozostávajúcu z **viac ako 220 nabíjacích bodov s vysokým výkonom pozdĺž hlavných dopravných ťahov**.

Nabíjacie body musia spĺňať prísne technické kritériá s minimálnym výkonom **300 kW pre osobné vozidlá a 400 kW pre ťažkú nákladnú dopravu**. Táto sieť zabezpečí plnú interoperabilitu a vysoký komfort pri dlhých cestách naprieč Slovenskom, pričom reflektuje **požiadavky európskeho nariadenia AFIR**.

Lokality sú rozdelené medzi troch koncesionárov, ktorí zodpovedajú za vybudovanie nabíjacích bodov a ich prevádzkovanie s garantovanou dostupnosťou služieb. Koncesionári majú záväznú povinnosť dokončiť výstavbu a začať poskytovať nabíjacie služby pre verejnosť najneskôr do konca júna 2026.



Slovak Electric
Vehicle Association

Bariéry rozvoja nabíjacej infraštruktúry

Zmena podmienok pre distribučné tarify pre nabíjacie stanice na VN strane sa stala najväčšou prekážkou pre udržateľnosť nabíjacej infraštruktúry európskej kvality



Zmena vyhlášky Úradu pre reguláciu sieťových odvetví č. 154, platnej od 1. januára 2025, predstavuje pre slovenský trh s elektromobilitou **zásadnú štrukturálnu prekážku**, ktorá môže viesť až **k zastaveniu výstavby a prevádzky kľúčovej nabíjacej infraštruktúry**. Nová úprava ruší pôvodný motivačný model nižších fixných platieb pri nízkej utilizácii (do 10 %), čo je vzhľadom na malý počet elektromobilov na slovenských cestách momentálne **realita drvivej väčšiny odberných miest**.

Tým, že nová vyhláška priznáva flexibilnú sadzbu **až pri nereálne vysokej utilizácii nad 30 %**, sa prevádzka najmä ultrarýchlych nabíjacích staníc na VN strane stáva **ekonomicky likvidačnou**. Tento krok ide **proti samotnej logike Reformy č. 4 Plánu obnovy a odolnosti**, ktorá mala umožniť nákladovo efektívnu prevádzku výkonných staníc práve prostredníctvom **eliminácie vysokých fixných nákladov za rezervovanú kapacitu v čase postupného nábehu trhu**. Logika tohto opatrenia pritom bola, že nevytvára jednostrannú výhodu pre prevádzkovateľov nabíjacích staníc. Tí totiž mali flexibilitu nižšej fixnej a vyššej variabilnej tarify do času nízkej utilizácie nabíjačiek (tzn. keď je na cestách elektromobilov ešte menej). Prevádzkovatelia nabíjačiek však v zmysle pôvodného znenia mali platiť viac ako bežné body pripojenia, **keď sa utilizácia zvýši**.

Jasné a realistické požiadavky v povoľovacom procese aj dĺžka povoľovania sú ďalšou veľkou prekážkou pre rozvoj nabíjacej infraštruktúry

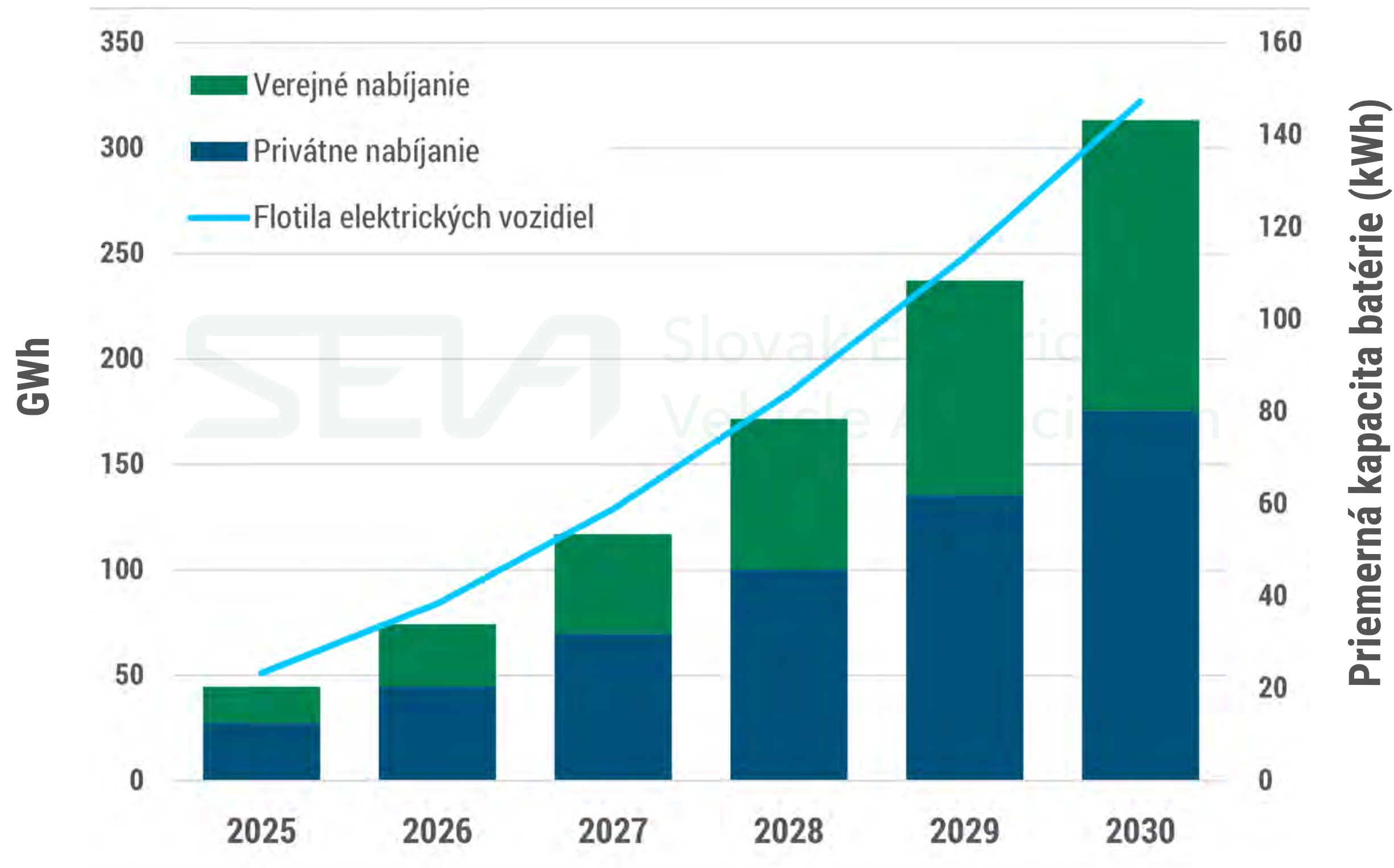


Pre zásadné zrýchlenie výstavby nabíjacej infraštruktúry je nevyhnutné **odstrániť administratívne bariéry prostredníctvom jasných a realistických požiadaviek v povoľovacom procese**. Prioritou musí byť revízia a spresnenie **rozsahu protipožiarnej prevencie** pri inštalácii nabíjacích bodov v budovách tak, aby opatrenia zodpovedali skutočnej miere rizika a **neúmerne nepredražovali projekty**. Zároveň je kľúčové zjednotiť pravidlá v rámci celého územia SR, čím sa eliminuje nepredvídateľnosť vyplývajúca z rozdielnych lokálnych interpretácií predpisov. Rýchlosť povoľovania by výrazne zvýšilo aj **definovanie záväzného minimálneho zoznamu dotknutých orgánov**, čím by sa zamedzilo nadbytočnej byrokracii a neúmernému predlžovaniu lehôt. Iba **transparentné a štandardizované prostredie** umožní investorom rýchlo a efektívne budovať sieť potrebnú pre rozvoj elektromobility na Slovensku.



Rozvoj elektromobility bude prinášať pozvoľný rast spotreby elektriny

150 tisíc elektromobilov na cestách bude predstavovať ročnú spotrebu na úrovni vyše 0,3 TWh, čo je z pohľadu celkovej spotreby na Slovensku (približne 27 TWh) manažovateľný nárast



SEVA očakáva, že ročná spotreba elektriny pre nabíjanie osobných BEV na Slovensku v prepočte na obyvateľa výrazne vzrastie, a to z 8 kWh v roku 2025 na približne 57 kWh v roku 2030. Aj pri tomto dynamickom raste však **energetický dopad elektromobility zostáva v širšom kontexte zvládnuteľný.**

Pre porovnanie, podľa predpokladov Medzinárodnej energetickej agentúry (IEA) **spotreba dátových centier súvisiaca s rozmachom umelej inteligencie presiahne v Európe hranicu 100 kWh na obyvateľa.** Elektromobilita tak síce predstavuje nový dopyt pre energetickú sieť, no v porovnaní s inými sektormi ide o **predvídateľný a štrukturálne udržateľný nárast.**

Hoci v súčasnosti prebieha podstatná väčšina nabíjania v súkromných priestoroch (doma či v práci), do roku 2030 sa očakáva postupný **posun smerom k verejnej infraštruktúre**, ktorej podiel na celkovej dodanej energii narastie na približne jednu tretinu (30 – 35 %). Tento posun bude poháňaný najmä **demografickými zmenami**, keďže elektromobily začnú vo väčšej miere využívať obyvatelia mestských sídlisk bez vlastného parkovania, ako aj **rozmachom elektrifikovaných komerčných flotíl** (taxislužby) a tranzitnej dopravy.



ELEKTROMOBILITA: kam smeruje transformácia



PATRIK KRIŽANSKÝ
SEVA a E-Mobility Europe



MARTIN JELENEK
SEVA



Member of



**E-Mobility
Europe**

Vydala Slovenská asociácia pre elektromobilitu (SEVA)