



Elektromobilita od ČEZ

Martin Schejbal Manažer útvaru dobíjecí služby

17.3.2026




ČISTÁ
ENERGIE
ZÍTRKA

futurego



360°
dobíjení

- pro veřejnost
- pro domácnosti
- pro firmy, města a obce

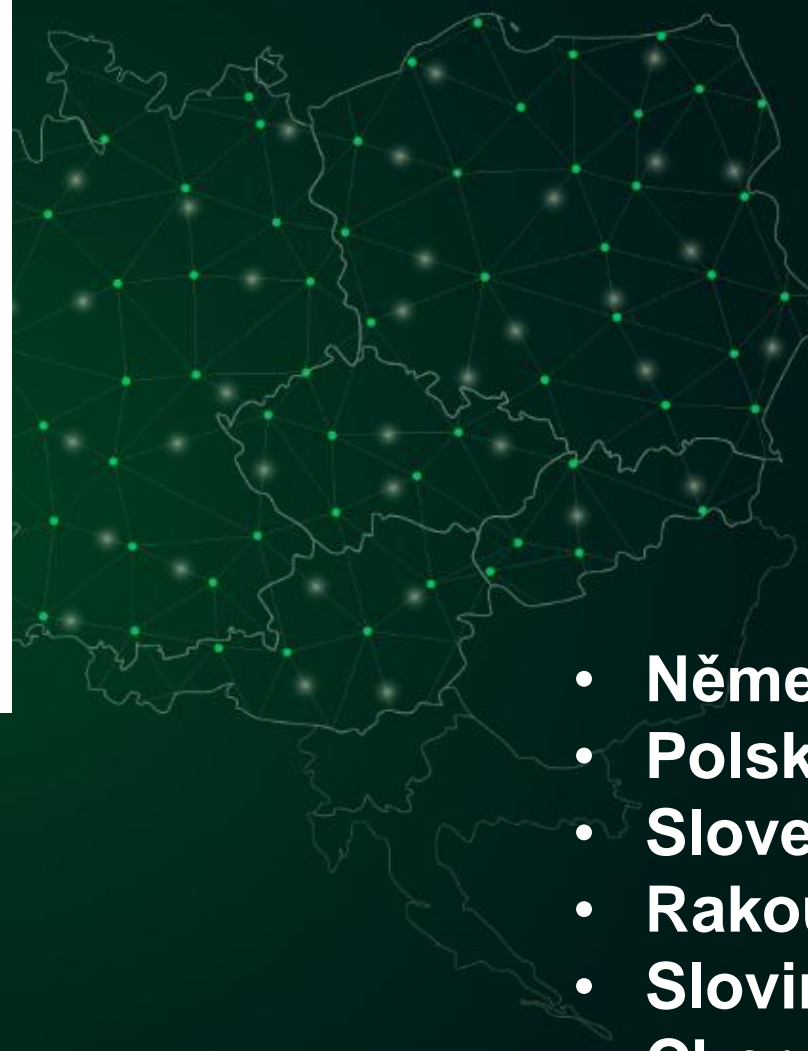
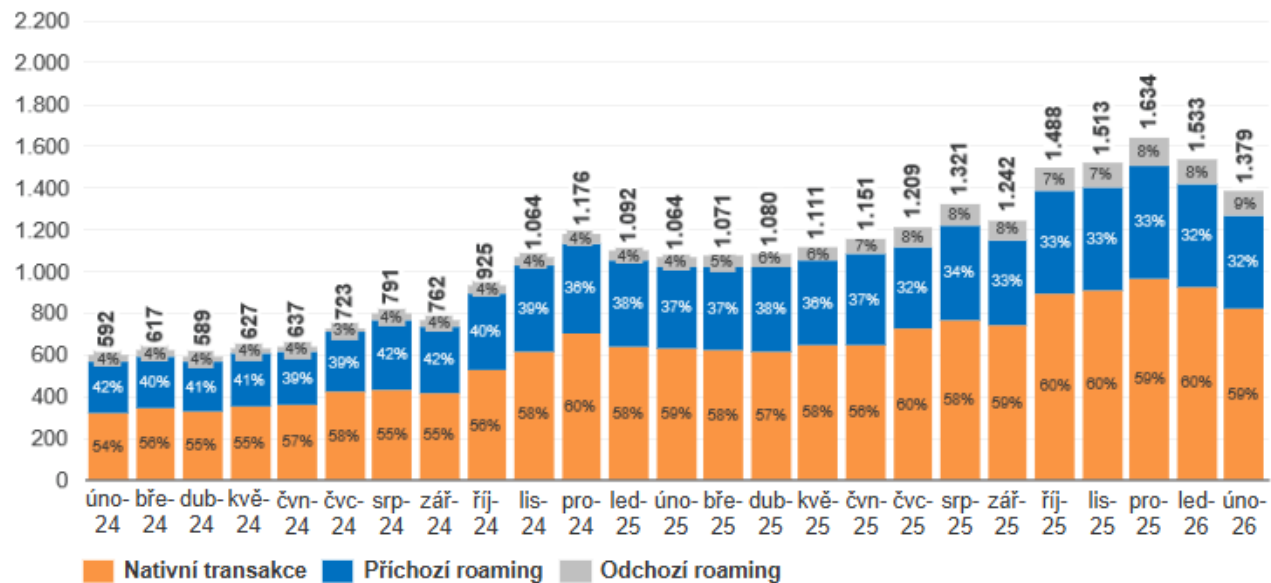
An aerial photograph of a multi-lane highway winding through a forested, hilly landscape. A bright, glowing white beam of light originates from the bottom left and extends diagonally across the road towards the top right, symbolizing energy or power. A white car is visible on the road in the lower right corner. The surrounding terrain is covered in trees with autumn-colored foliage.

Získejte jistotu v celé
České republice a Evropě
díky komplexnímu řešení
elektromobility od ČEZ.

- **1048 dobíjecích stanic**
- **Celkově instalovaný výkon 110,4 MW**
- **Měsíčně dobíto přes 1379 MWh, 30% roční nárůst**

Objem dodané energie

[MWh]



- Německo
- Polsko
- Slovensko
- Rakousko
- Slovinsko
- Chorvatsko

Registrace BEV postupně roste, přestože chybí jejich podpora nákupu.



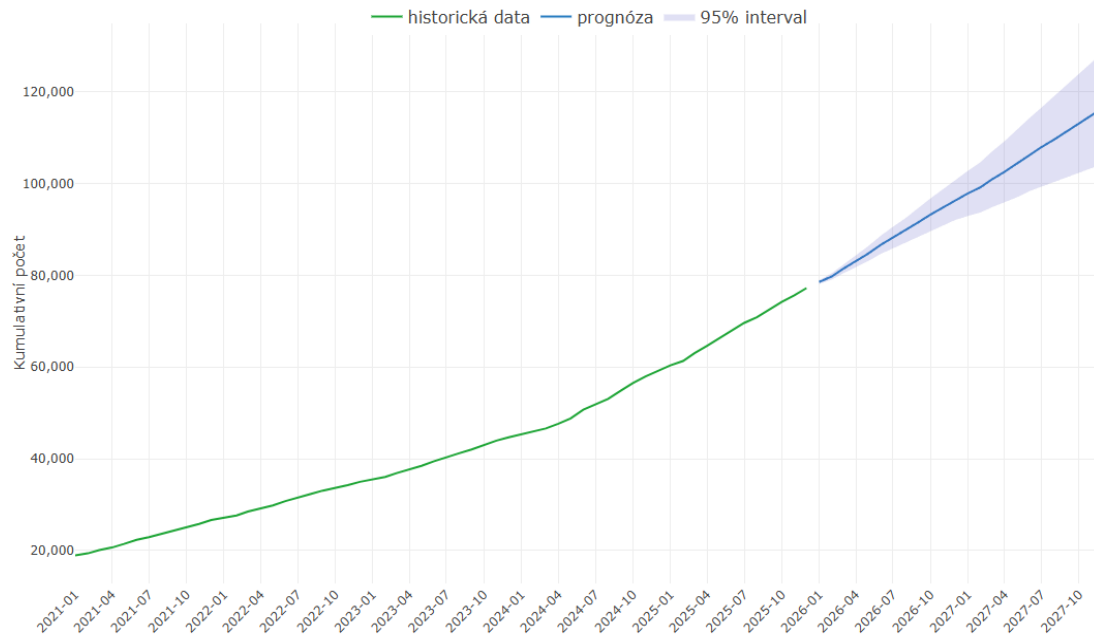
Negativní vlivy

- Možné rozvolnění tlaku na automobilky v rámci Green Deal
- Klesající ochota / neochota přímé podpory vozidel
- Nejistota ohledně dopadů US politiky na světový obchod
- Bezpečnostní situace v Evropě (rozpočtové priority)



Pozitivní vlivy

- Robustnost infrastrukturní sítě a její absorpční kapacita
- Technologický pokrok vozidel (dojezdy, parametry, nabídka modelů)
- Tlak na cenu (Čína) a potenciální větší zájem čínských výrobců na dodávky do Evropy jako reakce na obchodní válku s USA



BEV by category (02/2026)



M – osobní vozidla

M1 = osobní auta do 8 míst
M2 = malé busy do 5 tun
M3 = busy nad 5 tun
L = Motocykly

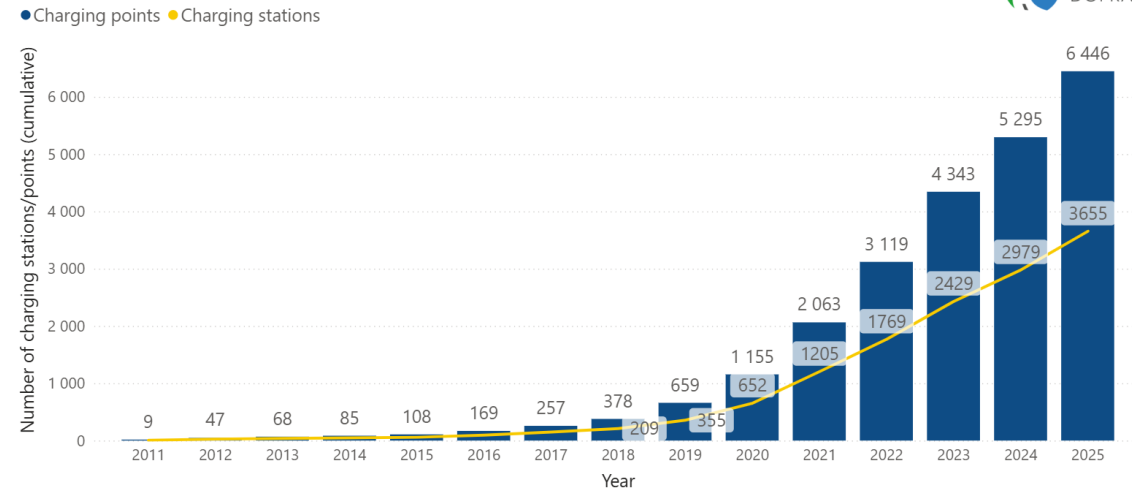
N – nákladní vozidla

N1 = do 3,5 t
N2 = 3,5 – 12 t
N3 = kamiony a tahače nad 12 t

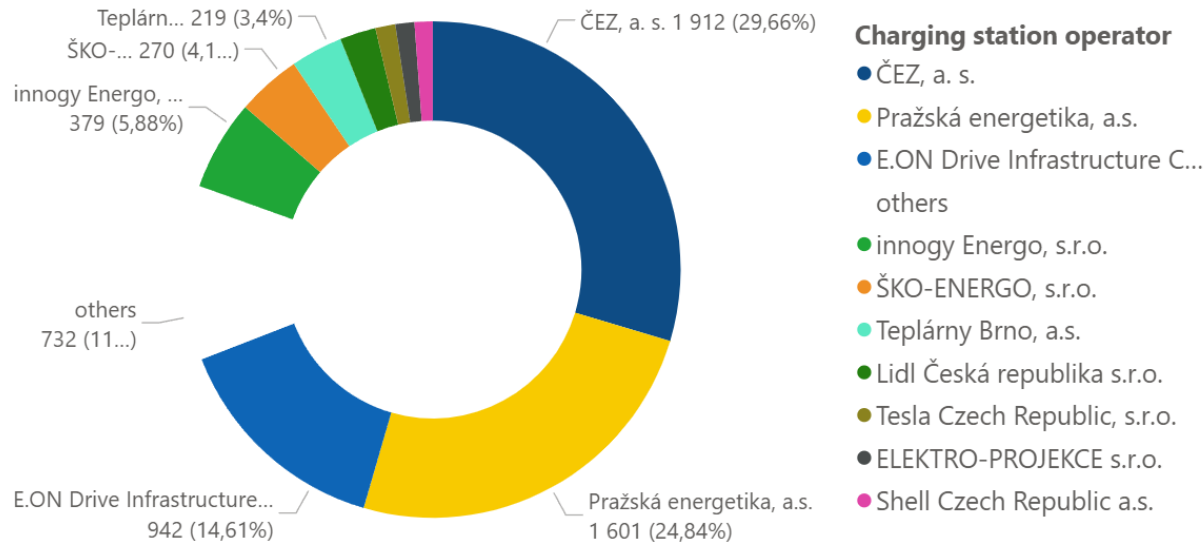
Infrastruktura veřejných nabíjecích stanic v ČR dynamicky roste a do konce roku 2025 dosáhla více než 3600 nabíjecích stanic.



Public charging stations and points in the Czech Republic (cumulative)

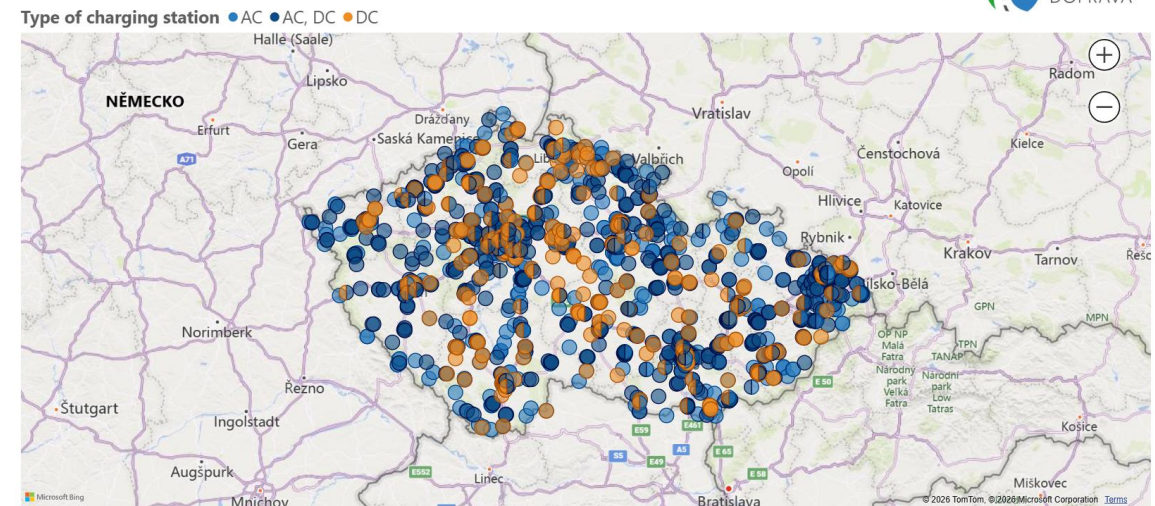


TOP 10 largest charging station operators (by number of charging points)



Source: Centrum dopravního výzkumu (www.cistadoprava.cz)

Location of public charging stations in the Czech Republic



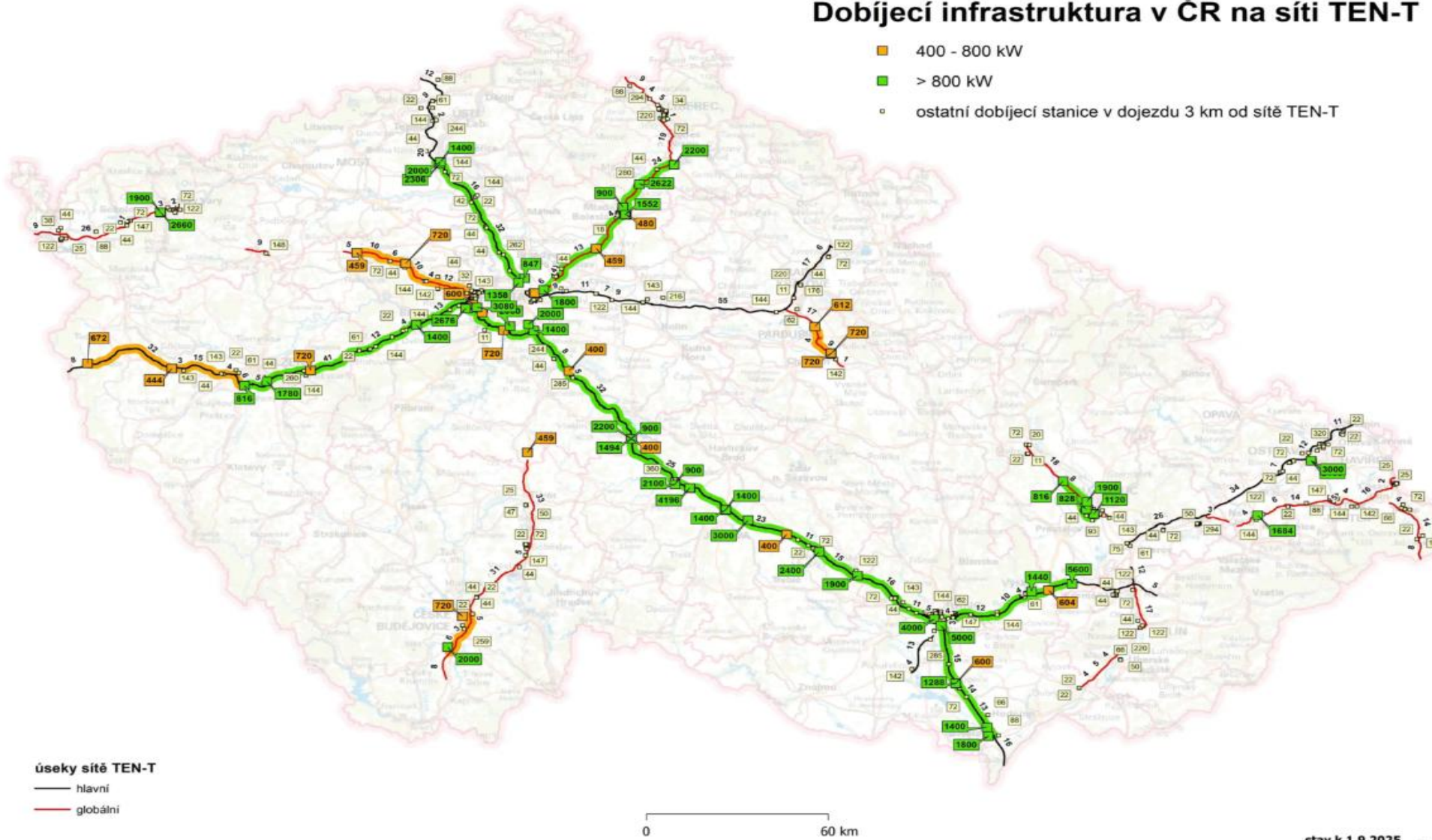
Note: The locations of the charging stations on the map are according to the GPS reported by the operators of public charging stations to the Ministry of Industry and Trade. If GPS data is missing in the source data, the station is not shown on the map.

Dobíjecí infrastruktura v ČR v síti TEN -T



Dobíjecí infrastruktura v ČR na síti TEN-T

- 400 - 800 kW
- > 800 kW
- ostatní dobíjecí stanice v dojezdu 3 km od sítě TEN-T





Vzhledem k růstu kapacity akumulátorů ve vozidlech se výkonově posouvá i standard veřejného dobíjení

DC Ultra Fast 150 kW a více (až 400 kW)



- Doba dobíjení 20-30 minut
- Do budoucna lze očekávat rozšíření nabídky vozidel, které zvládnou dobíjení tímto výkonem

DC Rychlodobíjení 50 kW



- Dnes rychlodobíjení pro masový trh
- Doba dobíjení 30-60 minut
- V budoucnu spíše standard středně rychlého dobíjení

DC Wallbox 24 kW



- Středně rychlé dobíjení
- Doba dobíjení 1,5-3,5 hod

AC Dobíjecí stanice 22kW



- Pomalé dobíjení
- Doba dobíjení 2-12 hodin

DC technologie je prioritou ČEZ při dalším rozvoji veřejné sítě

Trendem bude budování DC rychlodobíjecích hubů (větší počet stanic na jednom místě, nízké riziko plné obsazenosti). Pro dobíjení není determinující to, aby se vozidlo dobilo z 0 na 100%, typicky jde o nižší rozsah (např. 20-80%).

Očekávání zákazníků jsou někdy protichůdná, ale obecně se kvalita a dostupnost služby dobíjení zvyšuje

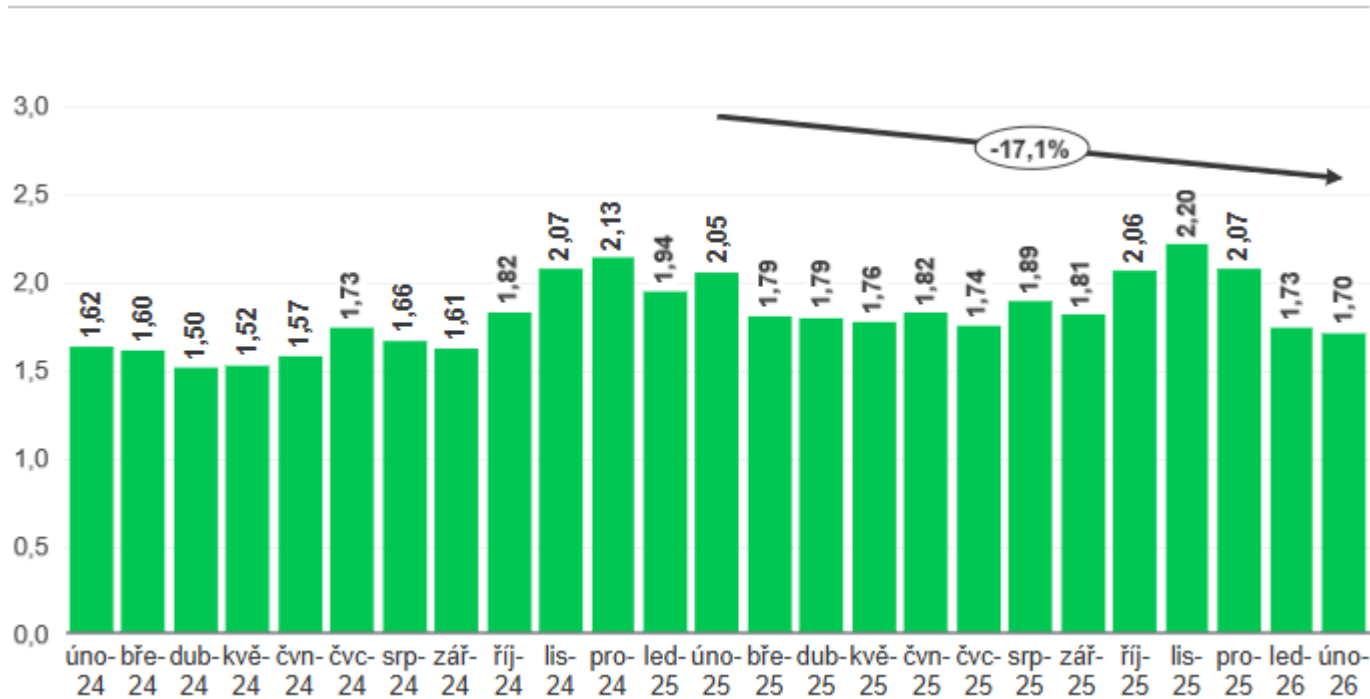


- Hustá a snadno přístupná síť vysoce výkonných stanic
- Spolehlivost a dostupnost
- Levné dobíjení
- Pohodlná obsluha dobíjecích stanic, podpora 24/7
- Služby a zázemí v blízkosti
- Přehledné tarify a fakturace
- Dostupný roaming



I přes růst počtu BEV, utilizace stanic neroste

Energetická utilizace ČEZ futurego
%



Source: CEZ

Note: chart is based on data from CEZ network, utilization of other CPOs might be different

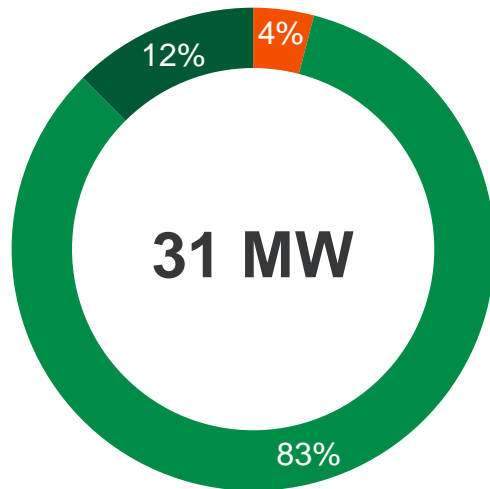
Utilizace:

- Utilizace stanic stagnuje (v průměru v celé Evropě)
- Důvodem je rychlejší výstavba stanic než růst počtu BEV což je ovlivněno zejména:
 - Dotacemi na výstavbu infrastruktury
 - Vstupem nových hráčů na trh
 - Rostoucím počtem BEV ve Fleetech, které nedobíjí tolik na veřejné síti ale v garážích
- Očekává se, že tempo výstavby se po ukončení dotačních programů přirozeně zpomalí



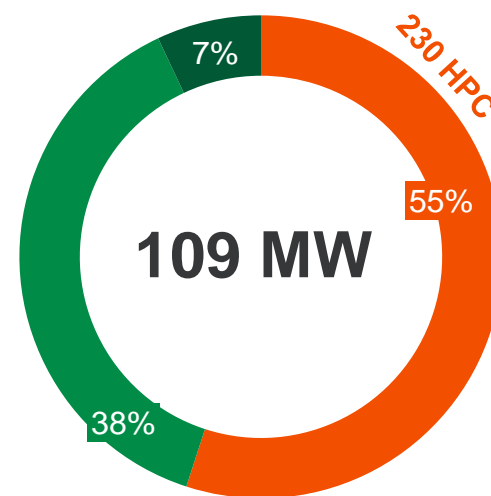
Prioritou ČEZ jsou vysoce výkonné HPC stojany – jejich výkon se do roku 2030 výrazně zvýší a bude tvořit výraznou většinu výkonu veřejné sítě ČEZ

Infrastruktura ČEZ v roce 2022
[%]



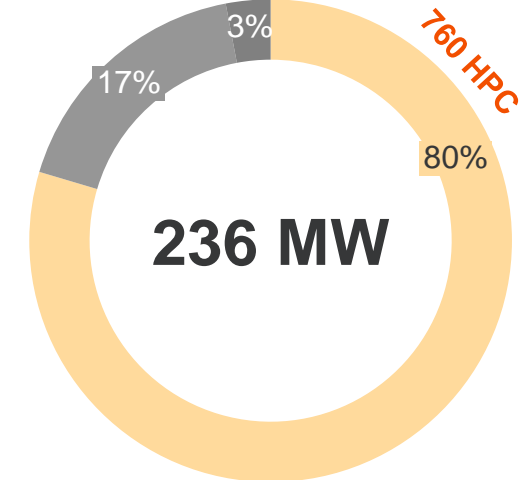
■ HPC ≥ 150 kW ■ DC < 150 kW ■ AC < 43 kW

Infrastruktura ČEZ dnes
[% , 01/2026]



■ HPC ≥ 150 kW ■ DC < 150 kW ■ AC < 43 kW

Infrastruktura ČEZ ke konci 2030
[% , 12/2030e]





Výstavba sítě stanic je komplexní téma, nedá se říci, že rozvoji sítě brání nějaká univerzální překážka. Nejproblematictější je nicméně zajištění lokalit a příkonu.



- Jaké jsou náklady na výstavbu a provoz ?
- Jaké je riziko změny regulatorního prostředí ?
- Jaký bude zájem o dobíjení na této lokalitě?
- Kdo budou moji konkurenti ?
- Je šance s partnerem navázat dlouhodobou spolupráci ?
- Budou zákazníci ochotni platit moji cenu ?
- Jaká bude návratnost mé investice ?

Roste konkurence při zajišťování lokalit a dosahování dlouhodobých smluv pro zajištění návratnosti investice

Komplikovanější a zdlouhavější zajišťování příkonu pro výkonnější dobíjecí huby – vliv rozvoje FVE a bateriových úložišť.

Často jsou zdrojem zdržení majetkoprávní komplikace (věcná břemena, souhlasy vlastníků).



Je třeba zintenzivnit přípravu veřejné dobíjecí infrastruktury ve městech, která tvoří důležitou součást ekosystému elektromobility. Ta však naráží na problematický business case.

Ve veřejném prostoru budou fungovat dva základní koncepty veřejného dobíjení:

Rezidenční síť pomalých AC stanic

- Síť s vysokou hustotou v rezidenčních oblastech
- Hlavní funkce: parkování s možností dobíjení
- Vysoká časová, ale nízká výkonová utilizace daná kombinací technologie a hlavní funkce (dlouhodobé parkování, zejména přes noc).
- Vyžaduje vyčlenění parkovacích stání pro dobíjení (v současnosti problém).
- Očekávání levného dobíjení, srovnatelného s cenami domácího dobíjení.
- **Dobíjení jako „veřejná služba“**
- **Klíčová role municipalit (vlastník alespoň části, dotace), předpokládá se, že provoz bude dotován nebo regulován (nebude fungovat na komerčním principu prodeje kWh).**

DC a HPC síť pro tranzitní řidiče

- Prémiový produkt – ochota platit za úsporu času
- Hlavní funkce: co nejrychlejší dobítí a opuštění stanice
- Vyžaduje vysokou výkonovou utilizaci
- Cenu bude ovlivňovat řada parametrů (výkon, atraktivita lokality, vytíženost, denní doba atd.)
- Dostupný výkon není typicky doma k dispozici a cena není srovnávána s domácím dobíjením (trvá zlomek času)
- **Ve chvíli, kdy je trh dostatečně rozvinutý, může fungovat na komerční bázi založené na prodeji kWh za předpokladu ochoty řidičů platit odpovídající cenu.**
- **Veřejná podpora dává smysl na začátku pro nastartování, dlouhodobě je zásadní stabilita regulatorního prostředí.**

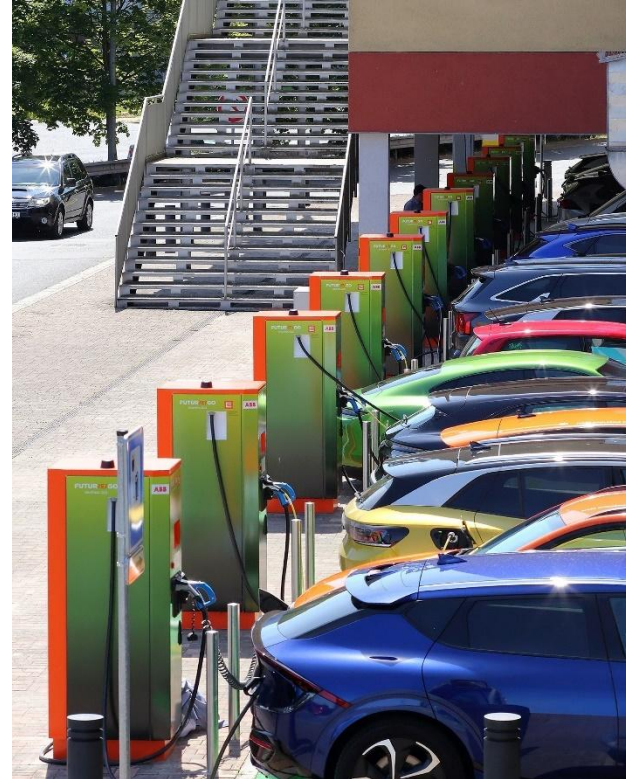
Reálná data potvrzují, že řidiči preferují místa s více nabíječkami s vysokým výkonem

- V počáteční fázi byli řidiči vděční za každou novou nabíjecí stanicí, která zlepšila geografické pokrytí.
- Nyní mají řidiči výrazně vyšší nároky na dostupnost, výkon a riziko čekání.
- Tento posun je poháněn vývojem technologií elektromobilů (kapacita baterie, nabíjecí výkon, velikost vozidel).

DC



HPC





Trh veřejného dobíjení se vyvíjí, očekává se, že dříve či později projde fází konsolidace.



Počáteční fáze (PR)

Hlavní cíle:

- Objem
- Viditelnost
- Testování technologií
- Pochopení situace
- Budování partnerství

Lokality:

- Široký záběr pro zajištění objemu a pokrytí

Typický zákazník:

- Nadšenci a early birds

CPOs:

- Typicky se jednalo o energetické společnosti nebo výrobci aut kteří byli připraveni podstoupit finanční riziko.

Ekonomika:

- Finanční expozice odůvodnitelná jako PR / pilotní projekt



Fáze zavádění (růst trhu)

Hlavní cíle:

- Rozhodnutí o umístění na trhu
- Fáze hodnocení
- Naučit se řídit objem (zákazníci, transakce)

Lokality:

- Cílený zájem o prémiové lokality

Typický zákazník:

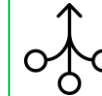
- Vozový park se soukromým dobíjením

CPOs:

- Vyšší počet hráčů od velkých již zavedených (energetických společností) přes střední až po malé nováčky

Ekonomika:

- Zdůvodnění investic na základě obchodního modelu



Fáze konsolidace (komerční provoz)

Hlavní cíle:

- Robustní síť s vysokým využitím a dobrou ekonomikou
- Profesionální servis a péče o zákazníky
- Produkt v balíčku

Lokality:

- Neefektivní lokality budou opuštěny
- Jemné ladění podle konkrétních dat

Typický zákazník:

- Uživatelé napříč kategoriemi

CPOs:

- Konsolidace trhu
- Přežijí pouze hráči, kteří najdou dlouhodobě udržitelný obchodní model

Ekonomika:

- Komerční provoz, tlak na ekonomickou efektivitu



Shrnutí

- 1) Síť dobíjecích stanic v ČR je dobrá, je srovnatelná či dokonce lepší než v řadě evropských zemí. Rychle roste podíl výkonných stojanů. Bude se navíc dále rozvíjet.
- 2) Pro rozvoj sítě pomalých stanic rezidenčního dobíjení chybí dostatečný strategický rámec a politická vůle. Bez aktivního přístupu municipalit a odlišného business modelu bude zájem privátních investorů nízký.
- 3) Utilizace stanic stagnuje na nízké úrovni. Je klíčová pro to, aby bylo možné stanice budovat na komerčním principu. Návratnost investic a zejména hubů se počítá v řádech spíše desítek let. Predikovatelnost a stabilita regulatorního prostředí je klíčová.
- 4) Elektromobily se stávají běžným dopravním prostředkem, což se odráží v očekáváních zákazníků. Zákaznická báze se proměňuje – nadšenci vs. běžný řidič. Je pravda, že aktuálně je hodně ovlivněno fleety, které jsou specifické.
- 5) Rozvoji sítě pomáhá legislativa, některá regulatorní opatření ale nejsou promyšlená a dobrou myšlenku drtí praktická implementace – příkladem např. EPBD, požadavky na přesnost měření apod.
- 6) Do budoucna dojde k proměně rozvoje a způsobu řízení distribuční sítě, což se odrazí i v tarifní struktuře. Je třeba si uvědomit, že z pohledu elektromobility půjde o zásadní faktory.
- 7) Náklady na dobíjení jsou determinovány podílem veřejného a neveřejného dobíjení, které bude výrazně levnější a také podílem dobíjení podle výkonu. Výkonnější stojany budou vždy dražší, představují ale výraznou časovou úsporu.



Ceník služby Dobíjení

I. Ceník Vlastních a Partnerských DS

Tarif	Výstupní výkon Konektoru	Paušál (Kč/měsíc)	Cena (Kč/kWh)	Obsazení dobíjecí stanice (Kč/min.)
Basic	⚡ ≤ 49 kW	0,00	09,90	od 481. min.* 02,00
	⚡⚡ ≤ 149 kW		12,90	od 91. min.* 02,00
	⚡⚡⚡ ≥ 150 kW		15,90	od 46. min.* 02,00
Standard	⚡ ≤ 49 kW	100,00	09,90	od 481. min.* 02,00
	⚡⚡ ≤ 149 kW		12,40	od 91. min.* 02,00
	⚡⚡⚡ ≥ 150 kW			od 46. min.* 02,00
Premium	⚡ ≤ 49 kW	300,00	09,90	od 481. min.* 02,00
	⚡⚡ ≤ 149 kW		11,40	od 91. min.* 02,00
	⚡⚡⚡ ≥ 150 kW			od 46. min.* 02,00

Další úkony

	Cena (Kč)
Vystavení a aktivace nového RFID (nevztahuje se na 1. poskytovanou RFID)	200,00
Opakované zaslání nedoručeného RFID	200,00

* Účtována 481., resp. 91., resp. 46. a každá další minuta dobíjení nebo 11. a každá další minuta od ukončení dobíjení, podle toho, co nastane dříve.

Q&A



Děkujeme za pozornost



ČISTÁ
ENERGIE
ZÍTRKA

futurego

www.cez.cz

