INSTITUT PRO POLITIKU A SPOLEČNOST

ANALÝZA



Listopad 2026

Probouzení ze snu o elektromobilech: od velkého bratra k dírám v rozpočtu

Jan Rovenský

Shrnutí

Elektromobilita není pouze změnou pohonu automobilů. S rostoucím počtem elektromobilů se postupně mění také daňový základ dopravy, protože stát přichází o část příjmů ze spotřebních daní z benzinu a nafty. Jednou z možných náhrad je zpoplatnění podle ujeté vzdálenosti, které však otevírá otázku, jaká data bude stát potřebovat a jak bude chráněno soukromí řidičů. Moderní automobily současně představují stále sofistikovanější digitální zařízení schopná shromažďovat data a umožňující vzdálené ovládání některých funkcí. Třetím rozměrem je průmyslová a geopolitická změna. Elektromobilita posiluje význam Číny v globálním automobilovém a bateriovém průmyslu a vytváří tlak na evropské výrobce. Transformace dopravy proto není pouze ekologickou otázkou, ale také otázkou veřejných financí, soukromí a evropské konkurenceschopnosti.

Hlavní body

- Rozpočtová díra: Rozšiřování elektromobility oslabuje tradiční daňový základ dopravy a nutí státy hledat nové způsoby financování silniční infrastruktury. Jednou z možností je kilometrový poplatek.
- Automobil vše vidí: Připojená vozidla vytvářejí množství dat a umožňují vzdáleně měnit některé funkce. Klíčové je minimalizovat množství shromažďovaných dat.
- Čína a evropský průmysl: Elektrifikace mění globální automobilový průmysl a posiluje čínské výrobce i jejich dodavatelské řetězce. Evropa proto musí řešit nejen emise, ale také výrobu, technologie, baterie, software a data.

Úvod

Elektromobil byl dlouho představován především jako symbol technologického pokroku a ekologické transformace dopravy. Jeho nástup však postupně odhaluje i problémy, které s původním příběhem o čistší a levnější mobilitě příliš neladí.

Jeden z nich je fiskální. Stát dnes získává významnou část příjmů z dopravy prostřednictvím spotřebních daní z benzinu a nafty. Jakmile začnou spalovací motory mizet, bude se zároveň zmenšovat i tento daňový základ. Druhý problém je technologický. Moderní automobil už není pouze mechanickým prostředkem k přesunu z místa A do místa B. Je to připojené digitální zařízení, které může generovat a předávat údaje o svém provozu, poloze i chování řidiče.

Elektromobilita tak vytváří paradox. Technologie, která má být nástrojem větší svobody pohybu bez emisí, zároveň umožňuje mnohem přesnější sledování této mobility. Stát, který postupně přichází o část příjmů z pohonných hmot, bude mít přirozený motiv hledat nové způsoby, jak používání silnic zpoplatnit. Jednou z nejlogičtějších možností je poplatek podle počtu ujetých kilometrů. Ten však vyžaduje způsob, jak počet kilometrů spolehlivě zjistit.

Tím se propojují dvě původně oddělené otázky: kdo zaplatí za silnice v éře elektromobility a kdo bude mít přístup k údajům o tom, kde a jak občané jezdí? Nejde přitom o hypotetickou debatu. Kalifornie testuje systém silničního poplatku založeného na počtu ujetých kilometrů a Velká Británie připravuje zavedení poplatku za míli pro elektromobily od roku 2028. Evropská unie již současně řeší právní rámec pro data generovaná připojenými automobily.

Smyslem této analýzy je upozornit na druhou stranu transformace dopravy: elektrifikace mění nejen pohon automobilu, ale také způsob jeho zdanění, regulace a kontroly.

Až zmizí benzinová daň

Rozmach elektromobilů není okrajovým technologickým trendem. Podle Mezinárodní energetické agentury dosáhl celosvětový prodej elektromobilů v roce 2025 přibližně 21 milionů vozů, tedy zhruba čtvrtiny všech nově prodaných automobilů. Pro rok 2026 IEA očekává přibližně 23 milionů prodaných elektromobilů, což by odpovídalo 28 procentům globálního prodeje osobních automobilů (IEA 2026). Tento vývoj má ovšem jeden důsledek, který se v debatě o elektromobilitě objevuje podstatně méně často: mění se daňový základ dopravy.

Současný systém je založen především na tom, že řidič platí za používání silnic prostřednictvím daní z pohonných hmot. Čím více kilometrů se spalovacím automobilem ujede, tím více benzinu či nafty se spotřebuje a tím více prostředků ze spotřební daně a dalších odvodů stát získá. Elektromobil tento mechanismus přerušuje. Řidič silnice používá stejně, ale spotřební daň z benzinu nebo nafty při jízdě elektromobilem neplatí.

V českém případě nejde o zanedbatelnou částku. Podle oficiálních údajů přinesly v roce 2025 spotřební daně z minerálních olejů do veřejných rozpočtů 93,6 miliardy korun a dálniční známky dalších 8,7 miliardy korun. Celkem tedy šlo o více než 102 miliard korun spojených s provozem vozidel se spalovacími motory (Krýžová 2026).

V současnosti je podíl elektromobilů v českém vozovém parku stále nízký. Podle Centra dopravního výzkumu jich bylo ke konci roku 2025 přibližně 58 tisíc a v roce 2025 tvořily pouze 0,85 procenta osobních vozidel. Současně však existuje scénář, podle kterého by jich kolem roku 2035 mohl být přibližně jeden milion. Právě zde vzniká fiskální problém. Podle odhadu KPMG by při výraznějším

rozšíření elektromobilů mohl kolem roku 2035 výpadek příjmů z palivových daní dosáhnout 10 až 15 procent současného inkasa. Ministerstvo financí přitom připouští, že do budoucna může být nutné změnit daňový mix (Krýžová 2026).

Nejde tedy ani tak o otázku, zda stát bude hledat nový zdroj příjmů, ale spíše o to, jakým způsobem. Jednou z možností je roční registrační či vlastnický poplatek. Jinou možností je zdanění elektřiny použité k nabíjení automobilu. Třetí, technologicky nejzajímavější možností je zpoplatnění podle skutečně ujeté vzdálenosti.

Právě tento model už není pouze teoretickou konstrukcí. Velká Británie například plánuje od dubna 2028 zavést pro elektromobily silniční poplatek ve výši tří pencí za míli a pro plug-in hybridy ve výši 1,5 pence za míli. Britská vláda očekává v prvním roce výnos přibližně 1,1 miliardy liber (UK Government 2026).

Podobný princip dlouhodobě testuje Kalifornie. Tamní Road Charge Program vychází z jednoduché logiky: pokud budou auta stále úspornější a stále více z nich nebude používat zdaněné kapalné palivo, nebude možné financovat silnice pouze prostřednictvím palivové daně. Řešením má být poplatek podle skutečného používání silnic. Kalifornský pilotní program přitom zkouší různé způsoby získávání údajů o ujeté vzdálenosti – od údajů z tachometru až po telematiku vozidla. Studie kalifornského Legislative Analyst's Office výslovně uvádí jako možné zdroje údajů také zařízení připojená k vozidlu a jeho palubní telematiku (Caltrans 2024; 2026).

Tím se dostáváme k podstatě problému. Kilometrová daň není pouze daňovým nástrojem. Je zároveň informačním systémem. Čím přesnější má být, tím přesnější musí být informace o tom, kolik kilometrů automobil skutečně najel. Pokud se navíc systém posune od jednoduchého odečtu tachometru k telematice, vzniká možnost zaznamenávat podstatně více než jen počet kilometrů.

Pohodlí, data a dohled

Moderní automobil se zásadně liší od automobilů předchozích generací. Jeho provoz je stále více založen na softwaru, senzorech, cloudových službách a nepřetržité datové komunikaci.

Evropský sbor pro ochranu osobních údajů upozorňuje, že připojená vozidla mohou zpracovávat široké spektrum osobních údajů, včetně informací o jízdních návycích, poloze či biometrických údajů. Data mohou zůstávat přímo ve vozidle, být přenášena do telefonu řidiče nebo odesílána výrobcům, pojišťovnám, servisům či dalším subjektům (EDPB 2021).

To není vzdálená budoucnost. Evropská komise již v roce 2025 vydala specifické pokyny k uplatňování evropského Data Actu na data z automobilů. Dokument výslovně uvádí, že mezi služby související s vozidly patří například vzdálené zamykání a odemykání, startování a zastavování motoru, předklimatizace interiéru nebo řízení nabíjení elektromobilu (Evropská komise 2025). Jinými slovy, výrobce nebo poskytovatel digitální služby dnes nemusí být fyzicky přítomen u automobilu, aby mohl ovlivnit některé jeho funkce.

To má své legitimní využití. Vzdálené odemknutí auta, aktualizace softwaru, přednastavení teploty nebo řízení nabíjení mohou být pro řidiče praktické a bezpečné. Stejná technologická infrastruktura však vytváří také nový typ závislosti: část funkcí automobilu už není pouze vlastností hardwaru, ale závisí na softwarovém oprávnění.

Případ Toyoty v Německu je názorným příkladem. V prosinci 2025 automobilka u části vozů Toyota a Lexus se spalovacími motory v Německu deaktivovala prostřednictvím mobilních aplikací funkci dálkového vytápění. Důvodem byla německá právní úprava týkající se zbytečných emisí při běžícím

motoru. Majitelé byli o změně informováni prostřednictvím aplikace a výrobce uvedl, že funkce zůstává dostupná u elektromobilů a plug-in hybridů (Echo24 2026). V únoru 2026 však Toyota funkci opět aktivovala.

Tento příklad je důležitý, protože ukazuje, že funkce, kterou si majitel automobilu pořídil jako součást vozu, může být později změněna nebo deaktivována prostřednictvím softwaru v reakci na změnu právního prostředí.

Kdo rozhoduje o tom, komu a jaké informace automobil předává o svých uživatelích a co vozidlo smí a nesmí dělat? Dnes může jít o relativně banální věc, například o dálkové vytápění nebo nabíjení. V budoucnu však bude stále více funkcí řízeno softwarem. Pokud se automobil stane trvale připojeným zařízením, může být technicky možné měnit jeho chování nejen fyzickou opravou, ale také vzdálenou softwarovou úpravou. Je proto nutné vymezit hranice mezi bezpečností, ochranou životního prostředí, legitimní regulací a autonomií vlastníka.

To představuje zásadní změnu oproti tradičnímu automobilu. U klasického automobilu byla hranice mezi státem, výrobcem a vlastníkem relativně jednoduchá. Automobil měl určitou technickou konfiguraci a stát stanovil pravidla jeho používání. U připojeného automobilu vzniká mezi vlastníkem a vozidlem ještě digitální vrstva. Právě zde se otevírá otázka soukromí.

Pokud stát zavede poplatek podle ujetých kilometrů, musí nějakým způsobem zjistit, kolik kilometrů vozidlo ujelo. Technicky existuje několik možností. Lze například pravidelně kontrolovat stav tachometru, používat zařízení instalované ve vozidle nebo využívat elektronický systém schopný automaticky zaznamenávat jízdu.

Z hlediska ochrany soukromí je přitom zásadní rozdíl mezi údajem „automobil ujel 20 000 kilometrů“ a informací „automobil ujel těchto 20 000 kilometrů na konkrétních místech a v konkrétních časech“.

Pro výpočet jednoduchého kilometrového poplatku není nutné znát kompletní historii pohybu vozidla. Pokud by stát využíval pouze údaj o celkovém počtu ujetých kilometrů, šlo by o relativně omezený zásah do soukromí. Pokud by však systém pracoval s GPS a uchovával historii pohybu, vznikla by podstatně citlivější databáze.

Elektromobilita sama o sobě neznamená vznik systému masového sledování řidičů. Technická možnost však existuje a moderní automobily vytvářejí infrastrukturu, která je k takovému využití vhodnější než v minulosti. EDPB upozorňuje, že připojené vozidlo je z hlediska ochrany soukromí obdobou počítače či chytrého telefonu a že při jeho provozu vznikají údaje, které mohou být spojeny s konkrétní osobou. Doporučuje proto mimo jiné upřednostňovat lokální zpracování dat přímo ve vozidle před jejich odesíláním do cloudových systémů, pokud je to možné (EDPB 2021).

To je důležitý princip i pro budoucí dopravní politiku: stát nemusí vědět, kam občan jede, aby věděl, kolik má zaplatit za používání silnice. Pokud je možné daň vypočítat na základě rozdílu mezi dvěma stavy tachometru, není důvod vytvářet systém, který bude uchovávat kompletní historii pohybu vozidla.

Průmyslové a geopolitické otřesy

Třetím problémem je samotná ekonomická podstata elektromobility. Elektrifikace dopravy není pouze výměnou spalovacího motoru za elektromotor. Mění celý dodavatelský řetězec automobilového průmyslu a zvyšuje význam baterií, polovodičů, softwaru a dalších technologických komponent.

Rychlost změny je značná. Podle údajů vycházejících z globálních statistik za rok 2025 překročil celosvětový prodej elektromobilů hranici 21 milionů vozidel. Elektromobily tak představovaly přibližně čtvrtinu globálního prodeje osobních automobilů. Čína přitom tvořila přibližně 60 procent světových prodejů elektromobilů (IEA 2026). To zásadně mění původní evropský příběh. Nejde už jen o otázku, zda Evropa dokáže nahradit automobily se spalovacími motory elektromobily. Jde také o otázku, kdo bude elektromobily vyrábět.

Čína si v této oblasti vytvořila výraznou konkurenční výhodu. Má rozsáhlý domácí trh, silné výrobní kapacity a významné postavení v dodavatelském řetězci baterií. Čínští výrobci proto stále výrazněji pronikají na evropský trh a konkurují tradičním evropským automobilkám. Ještě významnější je skutečnost, že čínské automobilky začínají využívat výrobní infrastrukturu přímo v Evropě. Namísto budování zcela nových továren mohou vstupovat do existujících nebo nedostatečně využívaných výrobních kapacit. Tento trend představuje další fázi internacionalizace čínského automobilového průmyslu (ZeroHedge 2026a).

Pro Evropu to představuje dvojí problém. Prvním je technologická konkurenceschopnost. Tradiční evropské automobilky musí přejít od výroby mechanicky složitých vozů se spalovacími motory k automobilům, jejichž konkurenceschopnost stále více závisí na bateriích, elektronice, softwaru a výrobních nákladech. Druhým problémem je průmyslová politika. Evropa současně vytváří regulační prostředí podporující rychlou elektrifikaci automobilového trhu, zatímco významná část výrobních kapacit elektromobilů vzniká mimo Evropu.

Evropa proto musí řešit nejen to, kolik elektromobilů chce mít na svých silnicích, ale také kde budou vyráběny, kdo bude vyrábět baterie, kdo bude vlastnit klíčové technologie, kdo bude mít kontrolu nad softwarem a daty a jak se budou elektromobily a jejich baterie likvidovat.

Elektromobilita tak přerozděluje ekonomickou moc v jednom z nejvýznamnějších průmyslových odvětví světa. Právě proto by debata o elektromobilech neměla končit u otázky jejich emisí. Musí se také ptát: Kdo vyrábí baterie, kdo vyrábí automobily, kdo vlastní software, kdo kontroluje data a kdo nakonec zaplatí infrastrukturu potřebnou k jejich provozu?

Závěr

Elektrifikace dopravy je bezpochyby jednou z nejvýznamnějších technologických změn automobilového průmyslu. Její důsledky však sahají daleko za otázku emisí z výfuků. Jakmile budou elektromobily tvořit významnou část vozového parku, bude stále naléhavější otázka, čím nahradit příjmy z palivových daní. Zkušenosti Kalifornie a připravovaný britský systém ukazují, že jednou z možností je zpoplatnění podle ujeté vzdálenosti.

Takový systém může být ekonomicky racionální. Neměl by však automaticky znamenat vytvoření infrastruktury pro sledování pohybu obyvatel. Daň za ujetý kilometr nevyžaduje databázi cest každého řidiče. Stejně tak technologická schopnost ovládat automobil na dálku neznamená, že musí být bez jasných právních omezení využívána k zásahům do vlastnictví a soukromí.

Klíčová otázka proto nezní, zda elektromobily ano, nebo ne. Zní: Jaký systém mobility chceme vytvořit, až bude automobil současně dopravním prostředkem, počítačem, senzorem a zdrojem příjmů pro stát? Pokud má být elektromobil symbolem moderní dopravy, nesmí se jeho ekologická transformace stát záminkou pro nekontrolovaný růst digitálního dohledu a zavádění nových poplatků.

Zdroje

- Caltrans. 2024. 4.6. „Caltrans Seeks Volunteers for 'Road Charge' Pilot". California Department of Transportation. Dostupné na: https://dot.ca.gov/news-releases/news-release-2024-02
- Caltrans. 2026. „Road Charge Program". California Department of Transportation. Dostupné na: https://dot.ca.gov/programs/road-charge
- EDPB. 2021. 9.3. „Guidelines 01/2020 on processing personal data in the context of connected vehicles and mobility related applications". European Data Protection Board. Dostupné na: https://www.edpb.europa.eu/documents/guideline/guidelines-012020-on-processing-personal-data-in-the-context-connected_en
- Evropská komise. 2025. 15.9. „Guidance on vehicle data, accompanying Regulation (EU) 2023/2854". Official Journal of the European Union. Dostupné na: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52025XC05026
- IEA. 2025. 14.5. „Global EV Outlook 2025". International Energy Agency. Dostupné na: https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025
- IEA. 2026. 20.5. „Global EV Outlook 2026". International Energy Agency. Dostupné na: https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2026
- Echo24. 2026. 16.1. „Toyota v Německu kvůli emisím vypnula lidem u části vozů funkci dálkového vytápění. ČR se to netýká". Echo24. Dostupné na: https://www.echo24.cz/a/HpcDC/zpravy-zahranici-mrazy-nemecko-toyota-vypnula-dalkove-predvytapeni-emise-green-deal
- Krýžová, S. 2026. 2.2. „Elektromobily připraví stát o miliardy. Ve hře mohou být i nové daně". Seznam Zprávy. Dostupné na: https://www.seznamzpravy.cz/clanek/ekonomika-byznys-doprava-elektromobily-za-deset-let-vytvori-diru-v-rozpoctu-cim-ji-zalepit-297647
- UK Government. 2026. „Electric Vehicle Excise Duty (eVED)". Dostupné na: https://www.gov.uk/government/publications/electric-vehicle-excise-duty-eved/electric-vehicle-excise-duty-eved
- ZeroHedge. 2026a. 22.5. „Chinese EV Makers Turn Abandoned Western Factories Into Global Launchpads". Dostupné na: https://www.zerohedge.com/markets/chinese-ev-makers-turn-abandoned-western-factories-global-launchpads
- ZeroHedge. 2026b. 24.5. „1 In 4 Cars Sold Globally Is An Electric Vehicle". Dostupné na: https://www.zerohedge.com/technology/1-4-cars-sold-globally-electric-vehicle

Autor



JAN ROVENSKÝ
Analytik

Vystudoval Filozofickou fakultu Univerzity Karlovy, obor anglistika a politologie, v roce 2008 získal doktorát z politické teorie na univerzitě LUISS Guido Carli v Římě. Patnáct let pracoval v deníku Právo, kde zprvu působil v zahraniční redakci. Od roku 2009 pracoval v politickém oddělení, od roku 2018 do ledna 2021 na pozici zástupce šéfredaktora. Od února 2021 je poradcem předsedy hnutí ANO v oblasti médií.

Vydavatel

INSTITUT
PRO POLITIKU
A SPOLEČNOST

INSTITUT PRO POLITIKU A SPOLEČNOST

Posláním Institutu je zkvalitňování českého politického a veřejného prostředí prostřednictvím profesionální a otevřené diskuse a vytvoření živé platformy, která pojmenovává zásadní problémy, vypracovává jejich analýzy a nabízí recepty pro jejich řešení formou spolupráce expertů a politiků, mezinárodních konferencí, seminářů, veřejných diskuzí, politických a společenských analýz dostupných celé české společnosti. Jsme přesvědčeni, že otevřená odborná diskuse a poznání podstaty a příčin jednotlivých problémů jsou nutným předpokladem jakéhokoli úspěšného řešení problémů současné společnosti.

Martinská 2, 110 00 Praha 1

+420 602 502 674

www.politikaspolecnost.cz

office@politikaspolecnost.cz