

Elektromobilita: proč musí Evropa přeradit na vyšší rychlost

FILIP KŘENEK

**ANALYTIK,
INSTITUT PRO EVROPSKOU POLITIKU EUROPEUM**

KVĚTEN 2026





FILIP KŘENEK

ANALYTIK, INSTITUT PRO EVROPSKOU POLITIKU EUROPEUM

Filip Křenek je analytik Institutu EUROPEUM v oblastech evropské ekonomiky, hospodářské soutěže, konkurenceschopnosti a klimatu. Věnuje se také ekonomické bezpečnosti EU v oblasti dodavatelských řetězců, zdrojů kritických surovin či prověřování zahraničních investic.

Elektromobilita: proč musí Evropa
přeřadit na vyšší rychlost

FILIP KŘENEK | AUTOR

VIKTOR VALOVIČ, JAKUB JUSTIN | GRAFICKÝ DESIGN



Organizováno ve spolupráci s Heinrich-Böll-Stiftung e.V.

 **HEINRICH BÖLL STIFTUNG**

Obsah

Proč je silniční doprava klimatickou výzvou?	5
Emise, baterie a recyklace: fakta proti mýtům	10
Co platí a co se chystá v EU: pravidla pro výrobce aut	12
Evropa a Česko: kde stojíme a kam směřujeme	16
Geopolitika: Čína, suroviny a evropská odpověď	21

Silniční doprava patří mezi sektory, kde evropská klimatická transformace postupuje nejpomaleji, a bez razantního snížení emisí ze silniční dopravy nelze podle Pařížské dohody udržet oteplení pod 2 °C. Elektrifikace osobní dopravy je přitom i otázka toho, kdo bude ovládat klíčové technologie a dodavatelské řetězce budoucnosti. Těžbě, zpracování i výrobě baterií pro elektromobily dnes dominuje Čína.

Tato brožura shrnuje fakta o tom, proč je elektrický pohon energeticky nejefektivnější cestou k dekarbonizaci osobní dopravy a jak si vede oproti alternativám, jako jsou syntetická paliva či vodík. Dále vyvrací rozšířené mýty o emisích z výroby baterií a jejich recyklaci. Brožura také popisuje, jaká pravidla pro výrobce aut v EU aktuálně platí a jak je může změnit připravovaný velký automobilový balíček.

Ukazuje také, kde se v přechodu na elektromobilitu nachází Evropa a Česko ve srovnání s ostatními členskými státy, a jak se elektrifikace promítá do geopolitického postavení Evropy vůči Číně. Brožura byla připravena po diskuzi v rámci vzdělávacího semináře a reflektuje aktuální stav ke květnu 2026.



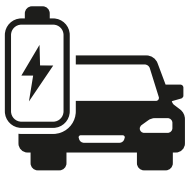


Proč je silniční doprava klimatickou výzvou?

Doprava patří mezi sektory, ve kterých v Evropě klimatická transformace postupuje nejpomaleji. V EU pochází z dopravy přibližně **29 % celkových emisí skleníkových plynů**, z toho většina, **21 % z celkových emisí EU**, ze silniční dopravy. [1]

Zatímco v jiných odvětvích klesají, emise z dopravy v EU se nedaří snižovat – od roku 2000 se drží okolo 800 Mt CO₂ ročně (pro srovnání, roční emise celé ČR se pohybují kolem 100 Mt CO₂). [2]

EU si proto stanovila cíl snížit emise z dopravy do roku 2050 o **90 % oproti roku 1990** – a tento cíl pokrývá všechny druhy dopravy, včetně letecké a lodní. Bez razantního snížení emisí ze silniční dopravy přitom podle ICCT nelze splnit klimatický cíl Pařížské dohody (udržet oteplení pod 2 °C). [3] Tempo elektrifikace osobní dopravy má přitom na výsledný pokles emisí zásadní vliv.



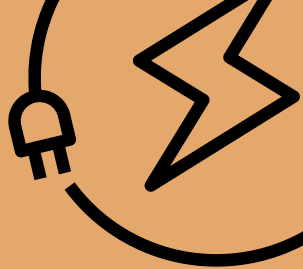
Letecká a lodní doprava tvoří v EU dohromady kolem **7–8 % emisí** a podobně jako silniční doprava také stále roste. Pro každý z těchto sektorů proto vznikla samostatná legislativa s konkrétními cíli.

Nařízení **ReFuelEU Aviation** od roku 2025 stanovuje povinný podíl 2 % udržitelných leteckých paliv (SAF), který musí narůst na 34 % do roku 2040 a 70 % do roku 2050. Dle údajů IATA z konce roku 2025 však produkce udržitelných paliv SAF dosahuje jen asi 0,6 % celkové spotřeby. [4]

FuelEU Maritime pak ukládá lodní dopravě snížit intenzitu skleníkových plynů paliv o 80 % do roku 2050 oproti roku 2020. [5]



Systém emisních povolenek (ETS) se v průběhu let 2024–2026 postupně rozšířil na lodní dopravu a zpřísnil u letectví. [6] Pro každý sektor dopravy tedy existuje cesta dekarbonizace – u silniční dopravy je to především elektrifikace, která je proti jiným alternativám energeticky i emisně efektivnější.



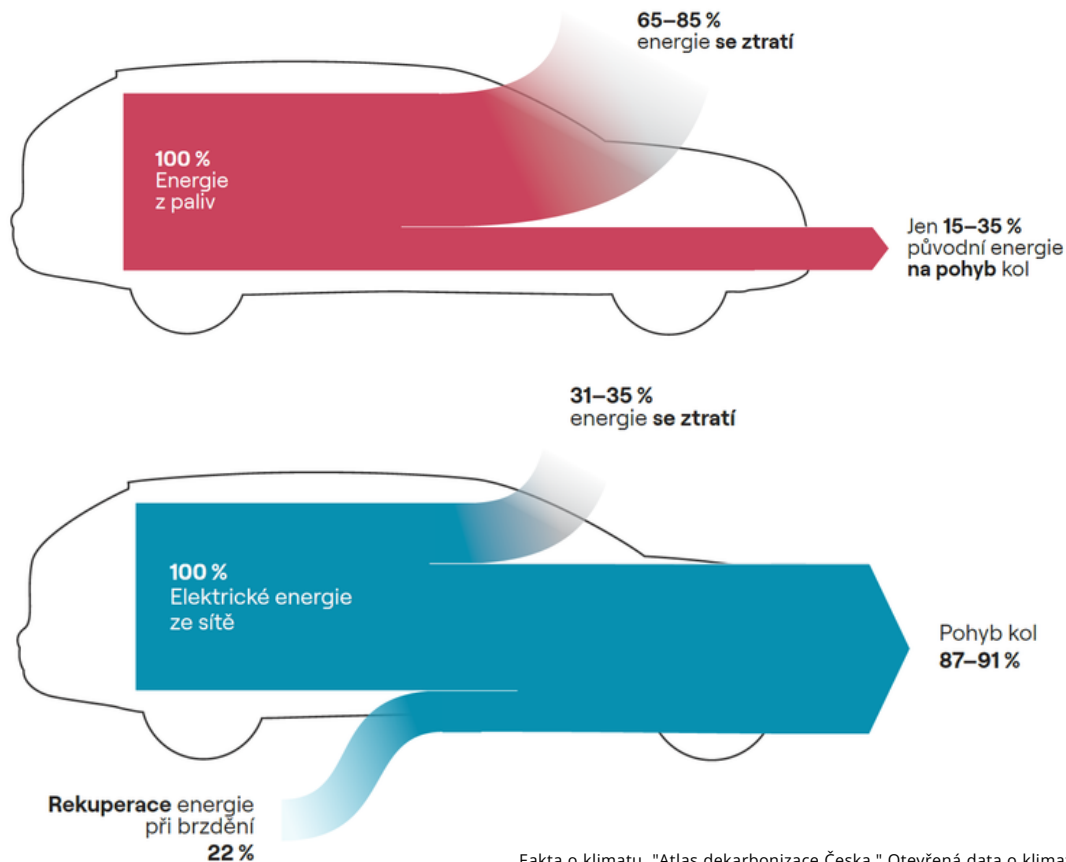
Proč právě elektrický pohon? Účinnost a alternativy

Hlavní výhodou elektromobilů je řádově vyšší účinnost přeměny energie. Spalovací motor využívá pro pohyb auta jen okolo **15–35 % energie obsažené v palivu** (dle typu pohonu), zbytek se ztrácí především jako teplo.

Elektrovozidla (EV) naproti tomu využívají až **90 % elektrické energie** pro pohyb dopředu. [7] EV mají proti spalovacím autům asi poloviční energetické ztráty, dalších 20 % dokáže uspořit rekuperace při brzdění. Touto technologií sice disponují i hybridní vozidla se spalovacími motory, i tak ovšem dosahují méně než poloviční efektivity. [8]

Elektrifikace většiny pozemní dopravy v Česku může dle odhadů uspořit až polovinu energie. [9] Skutečná úspora závisí na zdroji elektřiny, ale i v krajně nepříznivém scénáři by elektromobil podle Yale Climate Connections spotřeboval méně energie než spalovací auto. [10] Pokud by se například elektřina vyráběla výhradně z uhlí, úspora by činila asi 29 %, z plynu 48 % a z vodních elektráren až 77 %.

Energetická efektivita spalovacích aut vs. elektrovozidel



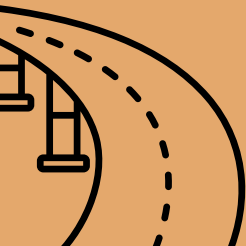
Fakta o klimatu, "Atlas dekarbonizace Česka," Otevřená data o klimatu, 2025, <https://faktaoklimatu.cz/atlas-dekarbonizace>.



Diskutované alternativy k elektromobilitě mají závažné limity. **Syntetická paliva (e-fuels) zřejmě nebudou pro většinu řidičů cenově dostupná** – litr e-paliva by podle studie T&E/Ionect stál v roce 2030 u pumpy zhruba 7 €, oproti méně než 2 € za klasický benzín. [11]

Pokročilá biopaliva a e-fuels mají proto největší smysl právě v letectví a lodní dopravě, kde bateriová elektrifikace zatím není technologicky dostupná v potřebném měřítku. Vodíková osobní auta potřebují kvůli ztrátám při výrobě, přepravě a přeměně vodíku podle Mezinárodní energetické agentury (IEA) zhruba 2–3× více elektřiny na ujetí stejné vzdálenosti než bateriové elektromobily. [12]

V osobní dopravě proto vodík není konkurenceschopný a své uplatnění nachází spíše u autobusů či nákladních aut, kde dokáže nabídnout rychlejší tankování, delší dojezd a nižší hmotnost než velké baterie.



2

Emise, baterie a recyklace: fakta proti mýtům

Elektromobily jsou často kritizovány s odkazem na emise z výroby baterie nebo obavy o její životnost a recyklaci. Data ale ukazují, že **EV mají v průměru 3× nižší celoživotní emise CO₂** než srovnatelné benzínové auto – a to včetně započtení výroby baterie i ekologické likvidace vozidla. [13]

Také v podmínkách relativně emisně náročného českého energetického mixu se počáteční emisní zátěž z výroby baterie vyrovná spalovacímu autu po zhruba 20–30 tisících kilometrech jízdy, po této vzdálenosti je elektromobil emisně méně náročný po zbytek celého životního cyklu, včetně recyklace vraku i baterie. [14]



Výrobci EV dnes u baterií garantují minimálně 8 let nebo 160 000 kilometrů, než kapacita klesne pod 70–80 %. Při šetrném užívání je ale skutečná životnost výrazně delší – dle odhadů i údajů z praxe může dosáhnout až 15–20 let nebo 500 000 kilometrů. [15]

Po poklesu kapacity lze baterii ještě sekundárně využít jako stacionární úložiště energie pro síť, firmu nebo domácnost v rámci tzv. druhého života baterie. Teprve poté přichází na řadu recyklace, přičemž současné technologie dosahují 90–95 % recyklační účinnosti. [16] V Česku se však recyklační infrastruktura teprve rozvíjí.

I v podmínkách českého energetického mixu se vyšší emise z výroby baterie vyrovnají se spalovacím autem už po 20–30 tisících kilometrů – po této vzdálenosti je elektromobil emisně méně náročný.



3

Co platí a co se chystá v EU: pravidla pro výrobce aut

Klíčovou součástí evropské politiky pro automobilový průmysl jsou **standardy CO₂ pro nově prodávaná auta**. V rámci revize z první poloviny roku 2025 byl emisní cíl pro rok 2025 zmírněn zavedením tzv. průměrování emisí pro roky 2025–2027, což podle odhadů ICCT přidá do ovzduší zhruba 26–51 Mt CO₂ navíc, což odpovídá ročním emisím země o velikosti Dánska či Řecka. [17]

Pro rok 2035 dosud platí cíl nulových emisí CO₂ u nově prodáváných osobních aut a dodávek. Nejedná se přitom o zákaz spalovacích motorů jako takový – existující auta mohou jezdit dál a ojetiny se mohou rovněž dál prodávat.

Změny této i další evropské legislativy ale přináší tzv. velký automobilový balíček, který Evropská komise navrhla v prosinci 2025 a který se dosud projednává. [18] Navrhuje průměrování emisí i pro roky 2030–2032 a **místo 100% snížení emisí v roce 2035 jen 90 %**. Zbývajících 10 % má být kompenzováno 7% podílem nízkouhlíkové oceli z EU a 3% dostupností alternativních paliv (syntetických nebo bio) – nová spalovací auta a hybridy by tak v EU zůstaly v prodeji i po roce 2035.

Pro malé EV vyrobené v EU (do 4,2 m délky) balíček zavádí tzv. **superkredity**. Dle návrhu Komise by každé menší EV mělo být zvýhodněno tím, že do celkových emisí výrobce se takové vozidlo započte s faktorem 1,3. Ve flotile všech prodaných aut tak malá EV budou mít vyšší než proporcionální váhu, čímž sníží celkovou emisní stopu výrobce.

Podle analýzy ICCT by všechny výše zmíněné úpravy přidaly do ovzduší do roku 2050 zhruba 1 gigatunu CO₂, tedy **zhruba 1,4násobek ročních emisí Německa**. [19]



Velký automobilový balíček obsahuje i další prvky:

„GREEN FLEETS“

...navrhují povinné národní cíle pro registrace vozidel s nulovými a nízkými emisemi (ZLEV) u velkých firem – pro ČR se navrhuje 55 % v roce 2030 a 76 % v roce 2035.

„AUTOMOTIVE OMNIBUS“

...má snížit administrativní zátěž firem zhruba o 700 mil. € ročně, zejména úpravami testů normy Euro 7 a uvolněním pravidel pro tachografy a omezovače rychlosti u lehkých elektrických dodávek.

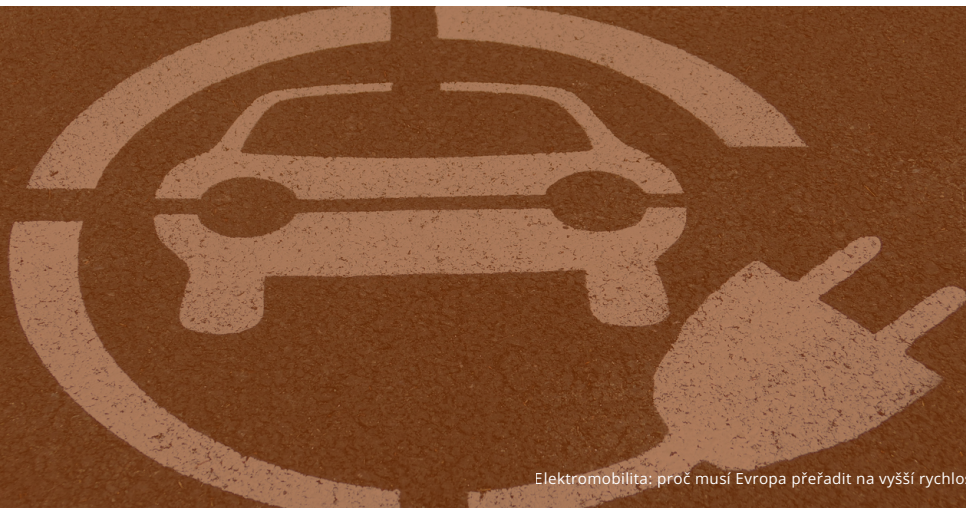
„BATTERY BOOSTER“

...vyčleňuje 1,8 mld. € na podporu hodnotového řetězce baterií v EU.

Na jaře 2026 představila Komise také návrh Industrial Accelerator Act (IAA), který zavádí kritéria „**Made in EU**“ pro veřejné zakázky, podporu a firemní vozové parky. [20]

70 % z hodnoty komponent vozidla by mělo pocházet z EU (mimo baterie), u elektrického pohonu a hlavních elektrických systémů 50 %. U baterií musí pocházet z EU minimálně 3 klíčové komponenty. Finální montáž vozidel by měla rovněž probíhat v EU.

I tato legislativa je ovšem stále ve fázi projednávání.



4

Evropa a Česko: kde stojíme a kam směřujeme

Podíl elektromobilů (bateriových elektrovozidel – BEV, a plug-in hybridních vozidel – PHEV) na nových registracích osobních aut v Evropě dlouhodobě roste a za rok 2025 dosáhl v průměru 28 %. [21] Ve stejné době to však v Česku bylo jen okolo 10 %. [22]

Nejvyšší podíl prodejů EV mají Nizozemsko, Belgie a severské země – v Dánsku, Švédsku a Finsku jsou již dnes BEV nejprodávanější kategorií vozidel. [23] Jižní, střední a východní Evropa se pohybuje pod průměrem.

Poptávka po EV přitom v Evropě roste: podle BCG téměř **polovina prospektivních zákazníků v EU zvažuje koupi bateriového EV při příštím nákupu auta**. [24] Nabídka přesto za poptávkou zaostává – navzdory rostoucí poptávce a klesajícím cenám baterií na evropském trhu dlouho chyběly cenově dostupnější modely. [25]

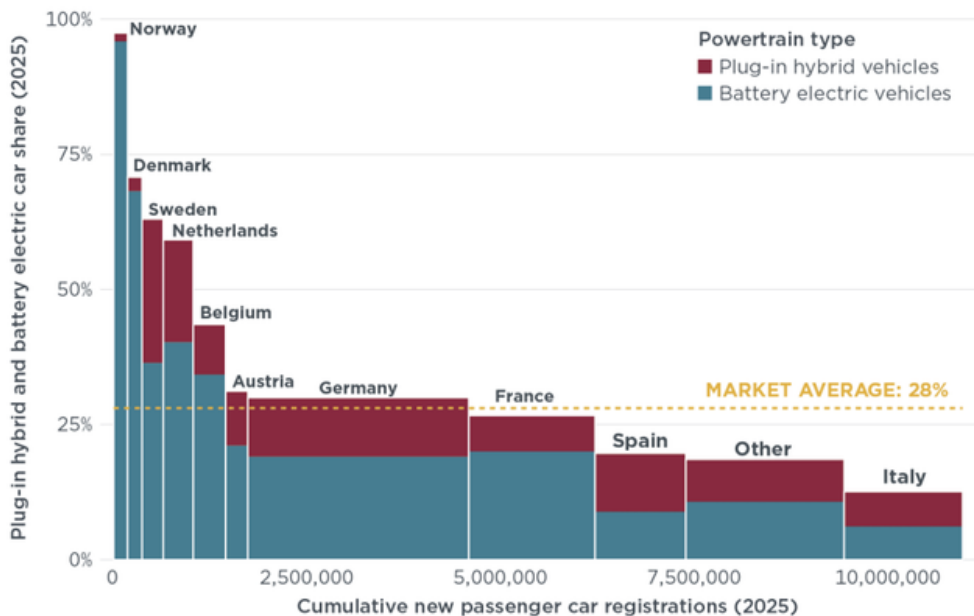


Mezeru rychle zaplňují čínští výrobci: podíl čínských vozidel na prodeji EV v EU dnes dosahuje 12–13 % navzdory mimořádným clům ve výši 17–35 %, platným od roku 2024. [26]

I proto Evropská komise ve svých návrzích usiluje o to, aby evropští výrobci posílili právě segment menších a cenově dostupnějších vozidel pro širší spektrum evropských spotřebitelů.

Podíl bateriových elektromobilů a plug-in hybridů na nových registracích osobních vozidel v Evropě v roce 2025

Tyrkysová barva označuje **bateriové** elektromobily, **vínová** plug-in **hybridy**; **žlutá přerušovaná čára** ukazuje **evropský průměr 28 %**. Šířka sloupců odráží velikost jednotlivých trhů podle počtu nově registrovaných osobních vozidel.



ICCT, European Market Monitor: Cars and Vans (2025), figure 3.
<https://theicct.org/publication/european-market-monitor-cars-and-vans-2025/>.

Český automobilový průmysl na elektrifikaci profituje. Výroba EV v Česku se mezi lety 2024-2025 téměř zdvojnásobila, **každé páté auto vyrobené v loňském roce v ČR bylo elektrické.** [27] ŠKODA Enyaq a Elroq patřily v letech 2024-2025 mezi nejprodávanější modely EV v Evropě. [28] Více než 90 % aut vyrobených v Česku však směřuje na export – především do jiných evropských zemí. Budoucnost českého automobilového průmyslu proto dnes závisí především na tom, jaká auta poptává zbytek Evropy.

Na domácím trhu tvořily prodeje EV v roce 2025 zhruba 10 %, registrace nicméně dlouhodobě rostou – jak u nových, tak u ojetých vozidel. [29] Zkraje roku 2026 přesáhl počet EV v Česku 60 000 vozidel. [30] Krize v Hormuzském průlivu (a s ní spojený nárůst cen fosilních paliv) navíc od přelomu února a března 2026 zájem o EV v Česku posílila: v meziročním srovnání byly registrace v březnu o 10 % vyšší a v dubnu dokonce o 37 % vyšší než loni. [31]

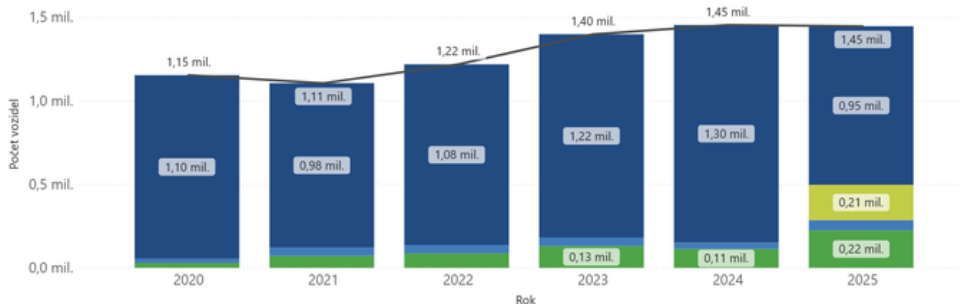


Výroba a registrace osobních vozidel v ČR podle typu paliva

Horní graf ukazuje výrobu osobních vozidel v letech 2020–2025 podle typu paliva. Spodní graf zachycuje první registrace bateriových elektrických vozidel a plug-in hybridů v letech 2010–2025; nezahrnuje hybridy bez externího dobíjení. **BEV** = bateriová elektrická vozidla, **PHEV** = plug-in hybridy, HEV = hybridní vozidla

Vývoj výroby osobních vozidel v ČR v jednotlivých letech dle typu paliva

Palivo ● BEV ● PHEV ● HEV ● Ostatní ● Celkem

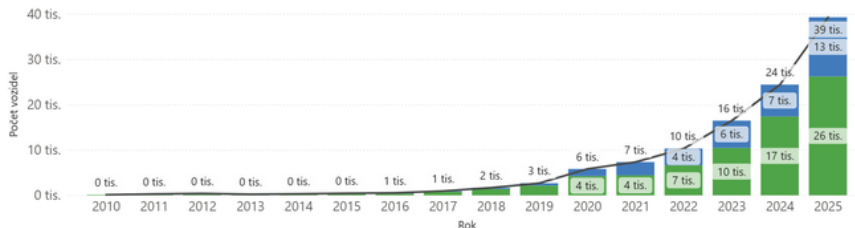


Centrum dopravního výzkumu, "Výroba elektrických vozidel v ČR", 2026,
<https://www.cistadoprava.cz/vyroba-elektrickykh-vozidel-v-cr/>.

Vývoj registrací vozidel dle typu paliva a roku první registrace v ČR



Palivo ● BEV ● PHEV ● Celkem



"Registrace všech čistých vozidel v ČR dle NAP ČM", 2026,
<https://www.cistadoprava.cz/registrace-vsech-cistych-vozidel-v-cr-dle-nap-cm/>.



Geopolitika: Čína, suroviny a evropská odpověď

Klimatický rozměr elektromobility nelze oddělit od měnící se geopolitiky. Čína dnes dominuje dodavatelským řetězcům EV – od zpracování klíčových surovin jako lithium, kobalt či grafit přes výrobu anodových a katodových materiálů, článků až po hotové baterie i celé elektromobily. [32]

V globálním exportu osobních aut Čína v posledních letech předešla Japonsko i Německo a stala se **největším světovým exportérem aut**. [33] Lokalizovaná produkce v Evropě často hloubku této závislosti zakrývá – podle Institut Delors může Čína díky vertikální integraci celého řetězce uměle vytvářet úzká hrdla v dodávkách. [34] Podíl Číny navíc roste i ve struktuře dovozu autodílů do Česka, nejen u baterií.

EU se tuto závislost snaží zmírnit kombinací průmyslové, surovinové a regulační politiky.

Akt o kritických surovinách (Critical Raw Materials Act, CRMA)

si pro rok 2030 stanovuje cíle 10 % domácí těžby, 40 % domácího zpracování a 25 % domácí recyklace strategických surovin. Zároveň žádná z těchto surovin nemá pocházet z více než 65 % z jediné třetí země.

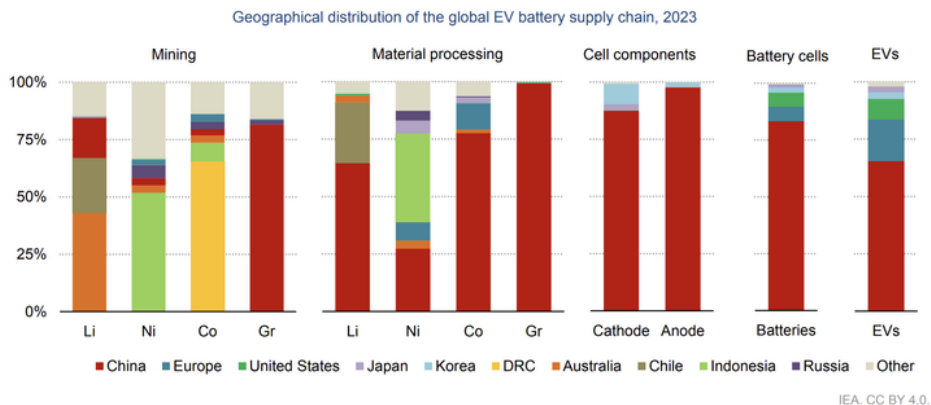
Akt na podporu čistého průmyslu (Net-Zero Industry Act, NZIA)

podporuje výrobu těchto technologií v EU, jako jsou baterie pro EV, obnovitelné zdroje a elektrolyzéry, zjednodušuje povolovací procesy a zavádí označení projektů strategického významu.

Nařízení EU o bateriích

pak výrobcům ukládá povinnost bezplatného zpětného odběru baterií elektrických vozidel a stanovuje i cíle recyklační účinnosti lithiových baterií podle hmotnosti (65 % do konce roku 2025, 70 % do konce roku 2030). Skrze recyklaci tak EU může snížit svou dovozní závislost právě na čínských bateriích a kritických surovinách.

Geografické rozložení globálního dodavatelského řetězce baterií pro elektromobily v roce 2023



International Energy Agency, Global Critical Minerals Outlook 2024 (Paris: IEA, 2024), <https://www.iea.org/reports/global-critical-minerals-outlook-2024>, s. 30.

Sloupce zleva doprava ukazují těžbu, zpracování surovin, komponenty bateriových článků, bateriové články a elektromobily. Graf ukazuje, že **těžba je geograficky rozloženější**, zatímco **navazující části řetězce jsou výrazně koncentrovány v Číně**.

Bez razantního snížení emisí ze silniční dopravy nelze splnit klimatické cíle Pařížské dohody. Současně ale platí, že elektrifikace osobní dopravy je pro EU nejen klimatickou nutností, ale i klíčovou průmyslovou a geopolitickou volbou.

Seznam zdrojů

- [1] European Environment Agency, "Climate," in Sustainability of Europe's Mobility Systems 2024, publikováno 10. října 2024, <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/sustainability-of-europes-mobility-systems/climate>.
- [2] European Environment Agency, "Greenhouse Gas Emissions from Transport in Europe," publikováno 6. listopadu 2025, <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/indicators/greenhouse-gas-emissions-from-transport>; Ministerstvo životního prostředí, Zpráva o životním prostředí České republiky 2024 (Praha: Ministerstvo životního prostředí, 2024), https://mzp.gov.cz/system/files/2026-01/OPZPUR_Zprava_o_ZP_2024_WEB-20260119_0.pdf.
- [3] Arijit Sen, Jacob Teter, and Josh Miller, Vision 2050: Update on the Global Zero-Emission Vehicle Transition in 2024 (Washington, DC: International Council on Clean Transportation, 2025), <https://theicct.org/publication/vision-2050-global-zev-transition-2024-jan25/>.
- [4] European Commission, "ReFuelEU Aviation," Mobility and Transport, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/environment/refueleeu-aviation_en; International Air Transport Association, "SAF Production Growth Rate Is Slowing Down, Essential to Correct Course Ahead of e-SAF Mandates," tisková zpráva, 9. prosince 2025, <https://www.iata.org/en/pressroom/2025-releases/2025-12-09-04/>.
- [5] European Commission, "Decarbonising Maritime Transport – FuelEU Maritime," Mobility and Transport, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/maritime/decarbonising-maritime-transport-fueleu-maritime_en.
- [6] European Commission, "About the EU ETS," Climate Action, citováno dne 13. května 2026, https://climate.ec.europa.eu/eu-action/carbon-markets/about-eu-ets_en.
- [7] Karin Kirk, "Electric Vehicles Use Half the Energy of Gas-Powered Vehicles," Yale Climate Connections, 29. ledna 2024, <https://yaleclimateconnections.org/2024/01/electric-vehicles-use-half-the-energy-of-gas-powered-vehicles/>.
- [8] U.S. Department of Energy and U.S. Environmental Protection Agency, "Where the Energy Goes: Hybrids," FuelEconomy.gov, <https://www.fueleconomy.gov/feg/atv-hev.shtml>.
- [9] Fakta o klimatu, "Atlas dekarbonizace Česka," Otevřená data o klimatu, <https://faktaoklimatu.cz/atlas-dekarbonizace>.
- [10] Kirk, "Electric Vehicles Use Half the Energy."
- [11] Transport & Environment, "E-fuels in Cars: Unaffordable for Drivers," 7. května 2026, <https://www.transportenvironment.org/articles/e-fuels-in-cars-unaffordable-for-drivers>.
- [12] International Energy Agency, Global EV Outlook 2025: Expanding Sales in Diverse Markets (Paris: IEA, 2025), <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2025>.
- [13] Transport & Environment, "Are Electric Cars Really Climate Friendly?," <https://www.transportenvironment.org/topics/cars/are-electric-cars-cleaner>.



[14] Kamil Jaššo, Martin Mačák, Martin Šedina, Josef Máca, Gavin D. J. Harper, and Tomáš Kazda, "Ecological Impact of Vehicles: A Comparative Study within the Czech Republic and Other Visegrad 4 Countries," *Renewable and Sustainable Energy Reviews* 209 (2025): 115059, <https://doi.org/10.1016/j.rser.2024.115059>.

[15] Filip Křenek, Benjamin Hague a Tadeáš Rulík, *Cirkularita a životní cyklus baterií a konstrukčních materiálů v automobilovém průmyslu jako příležitost pro Česko Praha: Institut pro evropskou politiku EUROPEUM a Institut cirkulární ekonomiky (INCIEN)*, říjen 2024, <https://www.europeum.org/wp-content/uploads/Incien-Europeum-booklet-FINAL.pdf>.

[16] Maximilian Stephan, "Recycling Capacities for Lithium-Ion Batteries Will Exceed Demand in Europe for the Time Being," *Fraunhofer ISI*, 24. července 2025, https://www.isi.fraunhofer.de/en/blog/themen/batterie-update/batterie-recycling_europa_kapazitaeten_bedarf_update_2025.html.

[17] Peter Mock and Jan Dornhoff, "An Amendment to the CO2 Standards for New Passenger Cars and Vans in the European Union" (Washington, DC: International Council on Clean Transportation, 2025), <https://theicct.org/publication/policy-update-co2-standards-cars-amendment-jun25/>.

[18] European Commission, "Automotive Package," *Mobility and Transport*, zveřejněno 16. prosince 2025, https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/action-plan-future-automotive-sector/automotive-package_en.

[19] Jan Dornhoff, Chelsea Baldino, Sonsoles Díaz de Aguilar, Eamonn Mulholland, Marta Negri, and María Vega Gonzalo, "Unwrapping the Package: A Review of the European Commission's CO2 Standards Proposal" (Washington, DC: International Council on Clean Transportation, 2025), <https://theicct.org/publication/european-commissions-risks-and-opportunities-of-the-proposed-co2-standards-dec25/>.

[20] European Commission, "Commission Proposes Industrial Accelerator Act to Strengthen Industry and Create Jobs in Europe," *tisková zpráva*, 4. března 2026, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_26_515.

[21] International Council on Clean Transportation, *European Market Monitor: Cars and Vans* (leden-prosinec 2025) (Washington, DC: International Council on Clean Transportation, 2026), <https://theicct.org/publication/european-market-monitor-cars-and-vans-2025/>.

[22] Centrum dopravního výzkumu, "Registrace nových osobních vozidel v EU," <https://www.cistadoprava.cz/registrace-novych-osobnich-vozidel-v-eu/>.

[23] International Council on Clean Transportation, *European Car Market Monitor: březen 2026* (Washington, DC: International Council on Clean Transportation, 2026), <https://theicct.org/publication/european-car-market-monitor-mar-2026/>.

[24] Rob Grosvenor, Kathrin Pannier, Alex Xie, and Zhigang Shi, "What China's EV Market Can Teach US and EU Automakers," *Boston Consulting Group*, 24. února 2025, <https://www.bcg.com/publications/2025/what-chinas-ev-market-can-teach-automakers>.



[25] Lucien Mathieu, "Why EV Prices Have Risen in Europe Despite Big Drop in Battery Prices," Automotive News Europe, 15. října 2024, <https://www.autonews.com/guest-columnist/ev-prices-europe-rise-despite-record-low-battery-costs/>.

[26] Julia Poliscanova, "Despite Tariffs, the Sales of Chinese Made #electriccars Are on the Rise across the EU," LinkedIn, <https://www.linkedin.com/feed/update/urn:li:activity:7458383407996174336/>; European Commission, "EU Commission Imposes Countervailing Duties on Imports of Battery Electric Vehicles (BEVs) from China," Access2Markets, 12. prosince 2024, <https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/news/eu-commission-imposes-countervailing-duties-imports-battery-electric-vehicles-bevs-china>.

[27] Centrum dopravního výzkumu, "Výroba elektrických vozidel v ČR," <https://www.cistadoprava.cz/vyroba-elektrickych-vozidel-v-cr/>.

[28] José Pontes, "23% Plugin Vehicle Share in Europe — EV Sales Report," CleanTechnica, 5. února 2025, <https://cleantechnica.com/2025/02/05/23-plugin-vehicle-share-in-europe-ev-sales-report/>.

[29] Centrum dopravního výzkumu, "Registrace nových osobních vozidel v EU."

[30] Centrum dopravního výzkumu, "Český trh s elektromobily (leden 2026): stabilní podíl, rostoucí význam ojetých vozidel," tisková zpráva, 9. února 2026, <https://www.cistadoprava.cz/tiskove-zpravy/cesky-trh-s-elektromobily-leden-2026-stabilni-podil-rostouci-vyznam-ojetych-vozidel/>.

[31] Centrum dopravního výzkumu, "Zájem o elektromobily v Česku roste: Duben přinesl rekordní počet registrací," tisková zpráva, 7. května 2026, <https://www.cistadoprava.cz/tiskove-zpravy/zajem-o-elektromobily-v-cesku-roste-duben-prinesl-rekordni-pocet-registraci/>.

[32] International Energy Agency, Global Critical Minerals Outlook 2024 (Paris: IEA, 2024), <https://www.iea.org/reports/global-critical-minerals-outlook-2024>.

[33] MacroMicro, "World - Vehicle Exports (Units, 12MMA)," <https://en.macromicro.me/charts/83531/world-car-exports-units-ranking>.

[34] Victor do Prado, Elvire Fabry, Arancha González Laya, Nicolas Köhler-Suzuki, Pascal Lamy, and S. Praetorius, "The Road to a New European Automotive Strategy: Trade and Industrial Policy Options," Report No. 129, Jacques Delors Institute, leden 2025, <https://institutdelors.eu/en/publications/the-road-to-a-new-european-automotive-strategy-trade-and-industrial-policy-options/>.



■■■ HEINRICH BÖLL STIFTUNG

Staroměstské náměstí 4/1, Praha
www.europeum.org



@EUROPEUMPrague



Institut pro evropskou
politiku EUROPEUM



@europeumprague



EUROPEUM Institute
for European Policy

 EUROPEUM
INSTITUT PRO EVROPSKOU POLITIKU
INSTITUTE FOR EUROPEAN POLICY