T A
Č R

Program **Národní centra kompetence**

Legislativní a politicko-strategické rámce EU s vlivem na rozvoj vodíkové mobility

Analýza období I/2025 – VI/2026

Říjen 2026

T A
Č R

Program **Národní centra kompetence**

Tento výsledek je spolufinancován se státní podporou Technologické agentury ČR v rámci Programu Národního centra kompetence

NÁZEV VÝSLEDKU

Legislativní a politicko-strategické rámce EU s vlivem na rozvoj vodíkové mobility (2025/2Q 2026)

AUTOŘI

Šárka Waisová (HYTEP, Česká vodíková technologická platforma)

PROJEKT

Národní centrum vodíkové mobility (TN02000007)

NÁZEV DÍLČÍHO PROJEKTU

DP010 Manažersko-strategický dílčí projekt

Obsah

1 Úvod 4

2 Politický, bezpečnostní a socio-ekonomický kontext rozvoje vodíkové mobility v EU 6

3 Legislativní a nelegislativní právně závazné akty EU s vlivem na rozvoj vodíkové mobility .. 11

3.1 Nařízení v přenesené pravomoci specifikující metodologii, v níž jsou vymezena pravidla pro výpočet úspor emisí skleníkových plynů z nízkouhlíkových paliv 13

4 Strategické a konzultační dokumenty a další nezávazné právní akty EU s vlivem na rozvoj vodíkové mobility 14

5 Unijní instituce a projekty podporující využití vodíku v dopravě 18

6 Závěr 20

7 Bibliografické údaje 21

8 Seznam tabulek 22

1 Úvod

Odvětví dopravy je stále jedním z největších zdrojů emisí skleníkových plynů v Evropské unii. Navzdory snahám o snížení emisí z dopravy se emise od roku 2005 výrazně nesnížily. Členské státy předpokládají, že domácí emise z dopravy klesnou pod úroveň roku 1990 až v roce 2032. Emise v mezinárodní letecké a námořní dopravě budou podle prognóz nadále růst.[1] Snížení emisí tak bude nutně vyžadovat řadu dalších kroků, které by motivovaly státy i spotřebitele volit bezemisní či nízkoemisní dopravu. Vodíková mobilita je jednou z takových variant. Výhodou vodíkové mobility a vozidel s palivovým článkem nebo H2ICE je schopnost Evropy vyrobit jak vlastní vodík, tak vlastní vodíková vozidla. Budování vodíkové mobility by mělo být seriózním cílem, protože právě sektor dopravy se může stát největším a stálým odběratelem obnovitelného vodíku. Vývoj ve vybraných zemích (např. Německo, Čína či Francie) ukazuje, že vodíková mobilita je myslitelnou cestou. Vodíková mobilita přináší řadu výhod, kdy např. na rozdíl od elektromobilů nezatěžuje elektrickou síť, resp. nevytváří na ní nerovnoměrné tlaky (tzv. peak hours). Různé studie navíc ukazují (Hydrogen Europe, ACER), že jít pouze cestou elektromobility není v současné době z kapacitních důvodů možné; na mnoha místech je vyčerpaná kapacita elektrické sítě a nelze budovat další nabíjecí body.[2]

Tato analýza vznikla jako třetí v pořadí v rámci naplňování strategické výzkumné agendy Národního centra vodíkové mobility (NAHYC-m). Navazuje na analýzy, které HYTEP ve spolupráci s partnery projektu publikoval v červnu 2023 pod názvem *Podrobná analýza konkrétních unijních legislativních návrhů* a v prosinci 2024 pod názvem *Legislativní a politicko-strategický rámec EU s vlivem na rozvoj vodíkové mobility. Analýza období VI/2023 až XII/2024*. Stejně jako předchozí studie i tato mapuje a analyzuje legislativní a nelegislativní akty EU, unijní strategické a politické projekty a dokumenty, které se přímo dotýkají rozvoje vodíkové mobility nebo mají potenciál ji ovlivnit. Tato analýza pokrývá období od ledna 2025 do června 2026. Je rozdělena do pěti částí.

V první části představujeme hlavní milníky unijního politického, bezpečnostního a socio-ekonomického vývoje. Zabýváme se událostmi a procesy, které mají či měly potenciál ovlivnit rozvoj vodíkové mobility a tvoří kontext, ve kterém vznikají jednotlivá rozhodnutí, strategie a legislativní akty. Bez pochopení politického, bezpečnostního a socio-ekonomického vývoje EU a jejích členů bychom mohli jen obtížně chápat hybné síly, které stojí za dokumenty, strategiemi a legislativními akty Evropské komise, Parlamentu a Rady a za rozvojem vodíkové mobility.

Druhá část textu představuje a analyzuje legislativní a nelegislativní akty, které vstoupily v platnost v období od ledna 2025 do června 2026, a ovlivňují nebo mají potenciál ovlivnit rozvoj vodíkové mobility. Legislativní akty jsou nařízení, směrnice a rozhodnutí přijatá podle řádného nebo zvláštního legislativního postupu (čl. 289 Smlouvy o fungování EU). Nelegislativní akty jsou

[1] European Environment Agency (www.eea.europa.eu/en/analysis/indicators/greenhouse-gas-emissions-from-transport).
[2] iDnes, 13. 2. 2024 (www.idnes.cz/auto/zpravodajstvi/utrecht-nizozemsko-sit-kapacita-nabijecky-mobilita.A240203_185325_automoto_dohr).

rozhodnutí, která přijímá zpravidla Evropská komise v návaznosti na přenesení pravomocí (akty v přenesené pravomoci) nebo s cílem provést legislativní akt (prováděcí akty).

Třetí kapitola se zabývá právně nezávaznými nástroji využívanými Komisí a jednotlivými Generálními ředitelstvími (DG). Zejména se věnujeme strategickým a konzultační dokumentům jako jsou sdělení Komise, akční plány a pracovní dokumenty (*working staff dokument*), které byly ve zkoumaném období zveřejněny a které mají vliv na rozvoj vodíkové mobility.

Čtvrtá kapitola se zabývá unijními institucemi a projekty, které byly vytvořeny s cílem podpořit rozvoj vodíkové mobility.

V páté kapitole předkládáme závěrečnou diskusi, která hodnotí vývoj unijního i českého legislativního a nelegislativního prostředí, v němž se formuje vodíková mobilita. Zabýváme se také pokroky v incentivizaci vodíkové mobility, kterých bylo ve zkoumaném období dosaženo.

2 Politický, bezpečnostní a socio-ekonomický kontext rozvoje vodíkové mobility v EU

EU a její členské státy byly v poslední dekádě vystaveny několika šokům a kritickým otřesům, které zásadním způsobem ovlivnily energetickou, průmyslovou i klimatickou agendu EU a vyvolaly řadu otázek ohledně evropského přechodu na obnovitelné zdroje energie. Nejprve se jednalo o vypuknutí pandemie COVID-19 (jaro 2020), poté, v únoru 2022, když Rusko napadlo Ukrajinu, byly přerušeny dodávky ruských energetických surovin do východního křídla EU, a na jaře roku 2026 to byl americko-izraelský útok na Írán, který zastavil průjezd tankerů Hormuzským průlivem. Vedle uvedených krizí je třeba jako významné procesy ovlivňující rozvoj vodíkové mobility zmínit i dlouhodobé zhoršování vztahů mezi EU a USA, a EU a Čínou. Ve vztahu k Číně má EU zejména obavy ze zaostávání v technologickém vývoji tváří v tvář vývoji čínské ekonomiky.[3] Ve vztahu k USA měly evropské státy nejprve obavy z amerických opatření a pobídek, které vytvořil tzv. Inflation Reduction Act,[4] po nástupu prezidenta Trumpa do úřadu amerického prezidenta v lednu 2025 pak obavy z nových amerických obchodních opatření proti Evropě i teritoriálních nároků USA (Grónsko). Administrativa D. Trumpa komplikuje situaci evropských výrobců a vývozců nejen přímými obchodními a ekonomickými opatřeními, ale také nepředvídatelnými politickými kroky, jako např. invaze do Venezuely (leden 2026) a zajetí venezuelského prezidenta či útok na Írán (jaro 2026). Tyto americké kroky destabilizují mezinárodní dodavatelské řetězce a dále také ceny energetických surovin. Navíc, v souvislosti s evropským nesouhlasem americké akvizice Grónska se administrativa D. Trumpa rozhodla uvalit na evropské výrobce nová cla. To bude komplikovat jak výzkum a vývoj v oblasti vodíkové mobility, tak její reálný rozvoj (např. dražší dodávky komponentů). V současné době se navíc zdá, že kvůli americko-izraelským útokům na Írán dojde k pozastavení některých vodíkových projektů na Blízkém východě.

Na druhou stranu, aktuální geopolitické napětí v oblasti Blízkého východu, zejména válka v Íránu a s tím související narušení dopravy v Hormuzském průlivu, zásadním způsobem ovlivňují globální energetické a komoditní trhy. Podle analýz trhu se v některých případech stal zelený amoniak, vyráběný z obnovitelného vodíku, levnější než tradiční amoniak produkovaný ze zemního plynu. Hlavním faktorem tohoto vývoje je prudký nárůst cen zemního plynu, který je klíčovou vstupní surovinou pro výrobu šedého amoniaku prostřednictvím parního reformingu zemního plynu. Narušení dodávek ropy a zemního plynu z oblasti Perského zálivu, způsobené omezením tranzitu přes Hormuzský průliv, vedlo k výraznému růstu cen těchto komodit na globálních trzích. Tento šok se následně promítl do zvýšených nákladů na výrobu hnojiv a dalších chemických produktů. Naopak výrobní náklady zeleného amoniaku jsou primárně závislé na ceně elektřiny z obnovitelných zdrojů (zejména solární a větrné energie), která zůstala geopolitickou situací v regionu Blízkého východu nedotčena. V důsledku toho došlo k dočasnému překlopení cenové

[3] ECFR, 29.5. 2024: *Trust and trade-offs: How to manage Europe's green technology dependence on China* (ecfr.eu/publication/trust-and-trade-offs-how-to-manage-europes-green-technology-dependence-on-china/).
[4] Guardian, 16.3. 2023: *'We are facing dependence on China': EU battles to support green industry* (www.theguardian.com/world/2023/aug/16/facing-dependence-on-china-eu-battles-to-support-green-industry).

parity ve prospěch obnovitelného amoniaku, zejména v importně závislých ekonomikách jako jsou Indie, Jižní Korea nebo Austrálie. V současnosti je zelený amoniak v Asii nabízen za 600-700 $ za tunu, kdežto šedý se pohybuje na hodnotě 700-800 $ za tunu.[5]

Vedle uvedených procesů došlo ve zkoumaném období (I/2025 až VI/2026) k několika událostem, které mají ve střednědobé perspektivě potenciál ovlivnit rozvoj vodíkové mobility v EU i v ČR:

- Orgány EU, konkrétně Evropský účastní dvůr a Agentura EU pro spolupráci energetických regulačních úřadů ACER začaly systematicky sledovat vývoj vodíkového ekosystému v EU a vodíkovou politiku Komise. Oba úřady začaly pravidelně vydávat zprávy hodnotící vývoj unijního vodíkového ekosystému a předkládají Komisi návrhy na revizi i doporučení pro další kroky. Zprávy Evropského účetního dvora a ACER – společně s European Hydrogen Observatory (EHO) lze v rámci Unie chápat jako nejrelevantnější a nejpřesnější zprávy. V roce 2024 vydal Evropský účetní dvůr zvláštní zprávu „Průmyslová politika EU v oblasti obnovitelného vodíku Právní rámec byl z větší části přijat – nastal čas na kontrolu skutečného stavu“[6], v roce 2025 byla publikována druhá zpráva ACER – „European Hydrogen Markets. 2025 Monitoring Report“.[7] Obě zprávy konstatují, že vývoj vodíkového trhu v EU zaostává za cíli, které si opakovaně vytýčila Komise. Podle ACER, navzdory silnému 51% meziročnímu nárůstu instalované kapacity elektrolyzérů v EU v roce 2024 je instalovaná kapacita 308 MW (2024) a kapacita 1,8 GW ve výstavbě stále daleko od realistické trajektorie k dosažení cílů EU (40 GW) a členských států (48–54 GW) pro rok 2030 cíle uváděné ve Vodíkové strategii EU 2020) (ACER 2025);
- Členské státy EU měly do května 2025 transponovat směrnici RED 3. Celá řada států má v procesu transpozice zpoždění. Pomalá a nerovnoměrná transpozice Směrnice RED III napříč členskými státy Evropské unie vede k ráznějším krokům Evropské komise. Dosud se věc nacházela v předchozích fázích řízení o porušení povinnosti, nyní však Komise přistoupila k dalšímu kroku a rozhodla se předložit případy Řecka, Malty a Portugalska Soudnímu dvoru Evropské unie. Současně navrhuje uložení finančních sankcí. Zpoždění a uvedená řízení zvyšují nejistotu investorů a brání rozvoji celoevropského trhu.
- V období 2025/2026 vydalo Německo několik nových strategií i zákonů s cílem usnadnit a podpořit rozvoj vodíkového ekosystému. Za klíčovou lze považovat novelizaci devíti zákonů, jejímž cílem je zrovnoprávnění obnovitelného vodíku a klimaticky neutrálně vyrobeného vodíku a zrychlit schvalování projektů na výrobu nebo dovoz obnovitelného vodíku a jeho derivátů. Německo také přijalo rozhodnutí o rámci pro tarify za vodík (WANDA)[8]; rozhodnutí

[5] Hydrogen Insight, 1.4. 2026 (www.hydrogeninsight.com/analysis/exclusive-green-ammonia-is-now-cheaper-than-grey-ammonia-in-asia-due-to-impact-of-iran-conflict/2-1-1969132).
[6] Evropský účetní dvůr (www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-11/SR-2024-11_CS.pdf).
[7] ACER (www.acer.europa.eu/sites/default/files/documents/Publications/ACER-2025-European-hydrogen-markets.pdf).
[8] Bundesnetzagentur (www.bundesnetzagentur.de/DE/Beschlusskammern/GBK/Ebene1_Rahmen/WANDA/start.html).

vstoupilo v platnost dne 1. ledna 2025. Berlín začal také budovat pravidla obchodu s vodíkem a pravidla pro využívání vodíkové přepravní soustavy, a to pod názvy WASABI a WAKANDA.[9]

- V roce 2025 proběhlo na úrovni EU několik zásadních jednáních o automobilovém sektoru, Komise zejména přijala Akční plán pro automobilový průmysl (březen 2025) a i když původně plánovala úplný zákaz prodeje nových aut se spalovacími motory v EU od roku 2035, v prosinci 2025 tento zákaz zmírnila; stále se má jednat o dekarbonizaci, ale automobilky by měly mít možnost prodávat po roce 2035 i nové vozy se spalovacími motory, které by byly poháněny syntetickými palivy (e-palivy) nebo hybridní technologie.
- Proběhlo druhé globální hodnocení podle Pařížské dohody. Účastníci COP30, Konference OSN o změně klimatu, jednali v roce 2025 o čtyřech tématech: 1) financování spravedlivého přechodu (především rozdílnost finančních toků mezi rozvinutými a rozvíjejícími se ekonomikami), 2) obchodování v rámci klimatických politik (např. CBAM), 3) udržování ambice Pařížské dohody omezit růst globální teploty na 1,5 °C, a 4) klimatická odolnost. Výstupem z jednání o těchto bodech je dokument zvaný *Mutirão Decision.*[10]
- Byla zrealizována druhá a třetí vodíková aukce Evropské vodíkové banky (podrobněji viz další kapitoly). Aukce potvrdily velké rozdíly ve výrobních cenách v jednotlivých členských státech. Zatímco ve Španělsku bylo možno dosáhnout LCOH 3,1 EUR/kg H2, v Rakousku podle údajů Banky 19,8 EUR/kg (ACER 2025: 26).
- Došlo k zesílení sporů v hodnotových řetězcích zajišťujících materiál a komponenty pro výstavbu dalších evropských kapacit v obnovitelných zdrojích. Spory se týkaly jak kvality, tak cen a spolehlivosti dodavatelů, zejména se jednalo o výrobky z Číny. Někteří evropští výrobci komponentů pro vodíkové aplikace požadují uvalení restrikcí na čínské dovozy. Důvodem je zejména to, že cena v Evropě vyrobených elektrolyzérů či elektromobilů klesá pomaleji, než se očekávalo, naopak čínským výrobcům se podařilo v daném období snížit cenu elektrolyzérů, elektromobilů i dalších zařízení jako solární panely či větrné turbíny.[11] Téma preference evropských elektrolyzérů a dalších komponentů se stala i součástí tzv. Evropského vodíkového mechanismu (viz níže).
- V průběhu roku 2025 došlo ke zrušení či posunu termínu dokončení některých projektů výstavby vodíkové přepravní infrastruktury. Jedná se celé části koridorů European Hydrogen Backbone.[12]
- V oblasti vodíkové mobility pokračovala diskuse s výrobci vodíkových vozidel. Výrobci uvádějí, že například vidí zvláštní potřebu úpravy evropských předpisů týkajících se maximální hmotnosti a rozměrů těžkých nákladních vozidel. Na jedné straně se to týká délky vozidla:

[9] Bundesnetzagentur (www.bundesnetzagentur.de/DE/Beschlusskammern/1_GZ/BK7-GZ/2024/BK7-24-0015/BK7-24-01-0015_Beschluss_Internet.html?nn=1042198).
[10] Dokument je dostupný na (unfccc.int/sites/default/files/resource/Mutirão_cop30.pdf).
[11] Euractive, 2024, Europe faces new China dilemma amid flagging hydrogen dreams (www.euractiv.com/section/energy-environment/news/europe-faces-new-china-dilemma-amid-flagging-hydrogen-dreams/), Reuters, 2024, Europe's electrolyzer firms fear China's rapid expansion (www.reuters.com/business/energy/europes-electrolyzer-firms-fear-chinas-rapid-expansion-2024-09-18/).
[12] Fuell Cell Works, 22. 7. 2025 (fuelcellsworks.com/2025/07/22/energy-development/enagas-ceo-warns-of-2-3-year-delay-in-europe-s-hydrogen-network-rollout).

Umístění vodíkových nádrží za kabinou znamená, že u některých výrobců delší tahač způsobuje, že celý nákladní vůz s návěsem překračuje stávající specifikace délky vozidla. Na druhé straně to ovlivňuje přípustnou hmotnost vozidel a přípustné zatížení náprav. Týká se to jak nákladních vozidel s bateriemi, tak i s palivovými články, která ztrácejí užitečné zatížení kvůli dodatečné hmotnosti těžkých baterií a odlišné konstrukci hnacího ústrojí ve srovnání s dieselovými nákladními vozidly. Podle Komise by tato potřeba přizpůsobení měla být řešena novelou směrnice EU 96/53/ES, která je v současné době v přípravě.

- V roce 2025 uvedlo několik výrobců, že se začali intenzivně zabývat vývojem a využitím vnitřního spalovacího motoru na vodík (*internal hydrogen combustion engine*, H2ICE). V této souvislosti vidí výrobci potřebu úpravy v oblasti zdanění energie pro vodík. Zatímco použití vodíku v palivových článcích nepodléhá energetické dani, použití vodíku ve spalovacích motorech je zdaněno. Tato nerovnost v daňovém zacházení vede k problémům s fakturací, zejména na vodíkových čerpacích stanicích. Výrobci by uvítali jednotné zdanění vodíku bez ohledu na to, zda je používán v palivových článcích nebo ve spalovacích motorech.
- Výrobci také požadují upřesnění převozu vodíku vodíkovými vozidly. Stávající úpravy přepravy nebezpečných látek (tzv. ADR) nedovolují přepravovat vodík vodíkovými vozidly. Výrobci vodíkových vozidel žádají změnu legislativy. Návrh příští pravidelné aktualizace ADR stanoví, že nákladní vozidla s palivovými články a nákladní vozidla se spalovacími motory na vodík mohou také přepravovat vodík.
- V listopadu roku 2025 byla přijata konečná podoba metodiky pro výpočet emisí skleníkových plynů při klasifikaci vodíku jako nízkouhlíkový. Nařízení Komise v přenesené pravomoci sice neukládá žádné nové cíle, ale poskytuje větší regulační jistoty. Dle regulací EU se vodík na základě metody své výroby v současnosti dělí na: obnovitelný, nízkouhlíkový a šedý. 21.11. 2025 byla finálně přijata metodika výpočtu emisí skleníkových plynů pro výrobu nízkouhlíkového vodíku. Tato metodika má podobu Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/2359, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1788 upřesněním metodiky pro posuzování úspor emisí skleníkových plynů z nízkouhlíkových paliv.
- S cílem urychlit vznik trhu s nízkoemisním vodíkem zavedla Evropská unie tzv. Vodíkový mechanismus, jehož úkolem je propojit stranu poptávky a nabídky vodíkového průmyslu a umožnit jim snazší přístup k financování projektů. 12. listopadu 2025 byla spuštěna fáze podávání nabídek výrobci, která byla ukončena 2. ledna 2026. Vodíkový mechanismus má za úkol agregovat vodíkovou poptávku a nabídku, informovat o rozvoji infrastruktury či poskytovat informace o možnostech financování projektů a umožnit k nim přístup.
- V lednu 2026 vstoupil v platnost tzv. CBAM, Mechanismus uhlíkového vyrovnání na hranicích. Po dvouletém přechodném období vstupuje do ostrého provozu nástroj, který má chránit evropský průmysl před emisně náročným dovozem a zabránit přesouvání emisí mimo EU. Zatímco evropské firmy platí za každou tunu emisí prostřednictvím systému EU ETS, dovozci budou nově muset dokupovat certifikáty odpovídající emisím „ukrytým“ ve zboží, a to u vybraných základních produktů, jako jsou železo a ocel, hliník, cement, hnojiva, elektřina a vodík. Systém pracuje s prahovou hranicí 50 tun dovozu ročně – firmy pod tímto limitem

zůstávají mimo režim CBAM, jakmile jej však překročí, mechanismus se vztahuje na celý dovoz v daném roce. U elektřiny a vodíku žádná výjimka neplatí. Odpovědnost za dodržování pravidel nese dovozce. V Česku se dohled rozdělí mezi Celní správu ČR, která zajistí registraci a kontrolu dovozu, a Ministerstvo životního prostředí, jež bude prodávat certifikáty a ověřovat emisní data. Ačkoliv CBAM právně platí už od ledna 2026, samotné platby se zatím vybírat nebudou – první prodej certifikátů je plánován na únor 2027. Výše uhlíkového cla se bude odvíjet od množství emisí obsažených ve zboží a od ceny emisních povolenek EU ETS: v roce 2026 se použije čtvrtletní průměr aukčních cen, od roku 2027 pak týdenní průměr. Výnosy z CBAM budou vybírat členské státy.

- V červenci 2025 schválila vláda materiál „Informace o plnění 2. aktualizace Národního akčního plánu čisté mobility za rok 2024“. Dokument konstatuje, že většina navržených opatření je plněna, neboť má dlouhodobý charakter. Mezi opatření, která již byla přijata, patří balík legislativy, která se týká bezemisní dopravy, např. byla přijata daňová zvýhodnění tzv. bezemisních vozidel u zaměstnance při použití služebního vozidla k soukromým účelům či došlo k úpravě slev na mýtném.
- Vývoj vodíkové mobility v Česku je rámován transpozicí RED III (viz předchozí analýza) a nástupem nové vlády koalice ANO, Motoristé a SPD (prosinec 2025). I když vodíková mobilita není prioritou současné vlády, příslušná ministerstva pokračují v souladu s politikou podpory čisté dopravy v práci na příslušené legislativě.
- Evropská komise koncem dubna 2026 ohlásila balíček AccelerateEU.[13] Tím reagovala na válku na Blízkém východě a s ní spojenou potřebu další diverzifikace evropských zdrojů energie. V balíčku potvrdila, že cílenou revizi pravidel pro výrobu vodíku provede už ve druhém čtvrtletí roku 2026. Tedy ve velkém předstihu oproti původně plánovanému roku 2028.

[13] Evropská komise (energy.ec.europa.eu/strategy/acceleratеeu-strengthen-eu-energy-resilience_en); Sdělení Komise AccelerateEU - Energy Union (energy.ec.europa.eu/document/download/7fac9eea-5717-4182-a368-bd68c427ff4c_en?filename=Communication.pdf).

3 Legislativní a nelegislativní právně závazné akty EU s vlivem na rozvoj vodíkové mobility

Podle článku 289 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) jsou v rámci EU přijímány dva druhy právně závazných aktů: legislativní akty a nelegislativní akty. Legislativní akty jsou rozhodnutí přijatá podle řádného nebo zvláštního legislativního postupu a jedná se zejména o nařízení a směrnice. Nelegislativní akty jsou rozhodnutí, která přijímá zpravidla Evropská komise v návaznosti na přenesení pravomocí (akty v přenesené pravomoci) nebo s cílem provést legislativní akt (prováděcí akty). Tato kapitola předkládá analýzu legislativních i nelegislativní aktů (Tabulka 1), které se vztahují k rozvoji vodíkové mobility nebo mají potenciál ji ovlivnit a vstoupily v platnost v období I/2025 až V/2026. Ve zkoumaném období vznikl jediný legislativní dokument, a to Nařízení v přenesené pravomoci doplňující směrnici 2024/1788, specifikující metodologii, v níž jsou vymezena pravidla pro výpočet úspor emisí skleníkových plynů z nízkouhlíkových paliv (zkráceně Delegovaný akt k LCH). Jedná se o poslední legislativní opatření, která měla dotvořit vznikající trh s vodíkem a vodíkovými technologiemi. Legislativní opatření pro vodíkový trh začala vznikat v roce 2020 přijetím Nařízení zřizující rámce pro usnadnění udržitelných investic (tzv. EU Taxonomy) a za svého druhu finální opatření je považován tzv. Plynárenský balíček. Nicméně v průběhu času se ukázalo, že výhradní orientace na obnovitelný vodík a ignorování nízkouhlíkového vodíku, resp. klimaticky neutrálního vodíku zpomaluje rozjezd vodíkového hospodářství. Na základě této skutečnosti a diskusí se členskými státy (mj. s ČR) předložila Komise doplňující legislativu. Delegovanému aktu se věnujeme níže.

Zde ještě poznamenejme, že na dalších doplňujících legislativních aktech, které mohou pomoci nastartovat vodíkovou mobilitu, Komise pracuje. V roce 2023 byl předložen návrh směrnice, kterou se mění směrnice Rady 96/53/ES,[14] kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz. V uvedené směrnici se mj. má stanovit, že maximální délky stanovené pro prodloužené kabiny podle nařízení (EU) 2019/1892 se dle návrhu mohou překročit, aby se do těchto kabin mohly instalovat technologie bezemisních pohonů (např. akumulátory a vodíkové nádrže). Návrh dále zvyšuje maximální hmotnosti (ze 40/42 na 42/44 tun) a rozměry bezemisních těžkých vozidel (+ 90 cm) a nově ruší podmínku, že maximální zvýšení hmotnosti bezemisních těžkých vozidel je omezeno na hmotnost samotné bezemisní technologie, čímž by dopravci měli být ještě více motivováni k přechodu k bezemisní dopravě. Po takové úpravě volají evropští výrobci vozidel již několik let (viz výše).

[14] Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex:31996L0053).

TABULKA 1: LEGISLATIVNÍ A NELEGISLATIVNÍ AKTY S RELEVANCÍ PRO ROZVOJ VODÍKOVÉ MOBILITY (LEGISLATIVA Z OBDOBÍ I/2025 – VI/2026 VYZNAČENA ŠEDIVĚ)

Zkratka, číslo Zveřejnění v Úředním věstníku EU	Plný název
Legislativní akty	
EU Taxonomy, 2020/852 22. 6. 2020	Nařízení zřizující rámce pro usnadnění udržitelných investic (L_2020198CS.01001301.xml)
EU ETS 2, 2023/959 16.5. 2023	Směrnice o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů v Unii a rozhodnutí (EU) 2015/1814 o vytvoření a uplatňování rezervy tržní stability pro systém Unie pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů (L_2023130CS.01013401.xml)
CBAM, 2023/956 16.5. 2023	Nařízení, kterým se zavádí mechanismus uhlíkového vyrovnání na hranicích (L_2023130CS.01005201.xml)
AFIR, 2023/1804 13.9. 2023	Nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (L_2023234CS.01000101.xml)
FuelEU Maritime, 2023/1805 13.9. 2023	Nařízení o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě (L_2023234CS.01004801.xml)
RED 3, 2023/2413 18.10. 2023	Směrnice, pokud jde o podporu energie z obnovitelných zdrojů (L_202302413CS.000101.fmx.xml)
ReFuelEU Aviation, 2023/2405 18.10. 2023	Nařízení o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu (Iniciativa pro letecká paliva ReFuelEU) (L_202302405CS.000101.fmx.xml)
CRMA, 2024/1252 3.5. 2024	Nařízení, kterým se stanoví rámec pro zajištění bezpečných a udržitelných dodávek kritických surovin (L_202401252CS.000101.fmx.xml)
NZIA, 2024/1735 28.6. 2024	Nařízení, kterým se zřizuje rámec opatření pro posílení evropského ekosystému výroby technologií pro nulové čisté emise (L_202401735CS.000101.fmx.xml)
Plynárenský balíček 2024/1789 2024/1788 15.7. 2024	Nařízení o vnitřním trhu s plynem z obnovitelných zdrojů, se zemním plynem a s vodíkem (L_202401789CS.000101.fmx.xml) Směrnice o společných pravidlech pro vnitřní trh s plynem z obnovitelných zdrojů, se zemním plynem a s vodíkem (L_202401788CS.000101.fmx.xml
Nelegislativní akty	
DA RFNBO, 2023/1184, 20.6. 2023	Nařízení v přenesené pravomoci stanovující unijní metodiku, v níž jsou vymezena podrobná pravidla pro výrobu kapalných a plynných paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu používaných v odvětví dopravy (L_2023157CS.01001101.xml)
DA GHG, 2023/1185, 20.6. 2023	Nařízení v přenesené pravomoci stanovující minimální hodnoty pro úspory emisí skleníkových plynů z recyklovaných paliv s obsahem uhlíku a upřesněním metodiky pro posuzování úspor emisí skleníkových plynů z kapalných a plynných paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu používaných v odvětví dopravy a z recyklovaných paliv s obsahem uhlíku (L_2023157CS.01002001.xml)
DA k EU ETS 2024/873 4.4. 2024	Nařízení v přenesené pravomoci, pokud jde o přechodná pravidla harmonizovaného přidělování bezplatných povolenek na emise (L_202400873CS.000101.fmx.xml)
DA LCF, 2024/1788, 8. 7. 2025	Nařízení v přenesené pravomoci doplňující směrnici 2024/1788, specifikující metodologii, v níž jsou vymezena pravidla pro výpočet úspor emisí skleníkových plynů z nízkouhlíkových paliv (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14303-Methodology-to-determine-the-greenhouse-gas-GHG-emission-savings-of-low-carbon-fuels_en)

3.1 Nařízení v přenesené pravomoci specifikující metodologii, v níž jsou vymezena pravidla pro výpočet úspor emisí skleníkových plynů z nízkouhlíkových paliv

V listopadu 2025 byla přijata konečná podoba metodiky pro výpočet emisí skleníkových plynů. Nařízení Komise v přenesené pravomoci sice neukládá žádné nové cíle, ale poskytuje větší regulační jistoty a podporu dekarbonizaci dočasným povolením nízkouhlíkových paliv. Mezi nízkouhlíková paliva se řadí i některé typy vodíku. Dle legislativy EU se vodík dělí na základě metody své výroby, a to na: obnovitelný, nízkouhlíkový a tzv. šedý. Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1788, o společných pravidlech pro vnitřní trh s plynem z obnovitelných zdrojů, se zemním plynem a s vodíkem definovala nízkouhlíkový vodík jako vyráběný z neobnovitelných zdrojů energie, při jehož produkci dochází ke snížení 70 % emisí skleníkových plynů oproti standardizovanému fosilnímu komparátoru, který má hodnotu 94 g CO_2 na 1 MJ energie. DA LCF pravidla upřesňuje a stanovuje metodologii výpočtu emisních úspor z celého výrobního cyklu, včetně nepřímých, pocházejících z těžby i z distribuce metanu (ve formě úniků metanu), z úniků vodíku (v budoucnu, až budou stanoveny emise pro tyto úniky) apod. Podle DA LCF lze jako nízkouhlíkový vodík nově klasifikovat vodík vyrobený: technologií parního reformingu zemního plynu se zachytáváním a ukládáním oxidu uhličitého (CCS), elektrolýzou za využití elektřiny z elektrizační sítě či pyro/termo/plazmalýzou metanu.

Dle tohoto DA budou mít výhodu státy, jejichž elektrizační soustava má nízkou emisní stopu, protože emise se průměrují na měsíční či hodinové bázi pro celkovou výrobu v elektrolyzéru. Regulace zatím nespecifikuje konkrétní metodologii pro případ výroby elektrolytického vodíku za využití elektřiny z jaderných elektráren (např. skrze PPA smlouvy s jadernými elektrárnami). V tomto případě má ale Komise v polovině roku 2026 přijít s veřejnou konzultací, jejímž prostřednictvím se pokusí tato pravidla pro PPA z jaderných zdrojů navrhnout. Navzdory uvedenému rozšíření a toleranci nízkouhlíkového vodíku se HYTEP domnívá, že Delegovaný akt je příliš přísný; v ČR totiž podle jeho podmínek bude možno obnovitelný, resp. nízkouhlíkový vodík vyrábět jen elektrolýzou či pyro/termo/plazmalýzou. Česko patří ke státům s vysokou emisní stopou elektrizační soustavy, což znemožňuje využít jednu z možností zmiňovaných v DA LCF. Pro rozvoj vodíkové mobility v Česku tak ve skutečnosti nový Delegovaný akt nepřinesl žádné zásadní zlepšení situace v oblasti většího objemu vyrobeného vodíku za příznivější cenu.

4 Strategické a konzultační dokumenty a další nezávazné právní akty EU s vlivem na rozvoj vodíkové mobility

V této kapitole se budeme zabývat nezávaznými právními akty, které Evropská komise vydává, aby komunikovala svoje záměry, vysvětlovala některá rozhodnutí či politiky nebo sbírala podněty od stakeholderů z různých oblastí, které může vtělit do budoucí legislativy. Za nezávazné právní akty, jsou považovány doporučení (*recommendations*), názory (*opinions*), pokyny (*guidelines*), sdělení (*communication*), deklarace (*declaration*), zelené knihy (*green papers*), bílé knihy (*white papers*) a pracovní dokumenty (*working paper*).

Mezi nejčastěji vydávané nezávazné právní akty patří tzv. sdělení. Sdělení Komise obvykle vydává k hodnocení politik a k identifikaci problémů v určité oblasti politiky. Komise také v těchto dokumentech může objasnit stávající politiky a poskytnout rámec pro jejich výklad. Pokud se prostřednictvím sdělení určuje směr budoucích politik, děje se tak v obecné rovině. Sdělení lze rovněž použít k veřejnému oznámení konkrétních přijatých opatření jako je provádění (akčních) programů, záležitosti týkající se vnitřní organizace nebo technických opatření. Sdělení usnadňují realizaci stávajících politik a opatření, nikdy nestanovují politiky nové. Pracovní dokumenty mají nižší politický profil a často jsou spíše technického charakteru. Pro zahájení debaty o budoucích politikách vydává Komise tzv. zelené knihy. Jejich prostřednictvím se Evropská komise snaží zahájit diskusi o možných budoucích politikách v dané oblasti. Zelená kniha může sloužit jako základ pro pozdější legislativní návrhy. Komise může rovněž vydávat tzv. bílé knihy. Ty slouží k zahájení diskuse o podrobnějších a konkrétnějších politikách, které Komise hodlá předložit.

Vedle uvedených nezávazných právních aktů pak Komise komunikuje prostřednictvím strategických dokumentů, resp. dokumentů umožňujícím Komisi cyklus strategického plánování. Takovými dokumenty jsou pracovní program Komise a strategické plány. Pracovní program je schvalován po projevu předsedy Komise o stavu Unie a deklaruje, jak Komise hodlá naplňovat svoje politické priority. Strategický plán předkládají jednotlivé útvary Komise a popisují v něm, jak se budou podílet na dosažení širších politických priorit Komise. Ve strategických plánech jsou také definovány specifické cíle útvaru pro pětileté období Komise.

V období I/2025 až VI/2026 vydala Komise několik nezávazných právních aktů týkajících se přímo či nepřímo rozvoje vodíkové mobility, další pracovní dokumenty pak vydalo Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu (DG MOVE). Níže představíme materiály vydané Komisí a materiály a zprávy DG MOVE vztahující se k vodíkové mobilitě. Postupovat budeme chronologicky.

- V únoru 2025 přijala Evropská komise **Dohodu o čistém průmyslu** (Clean Industrial Deal). Dohoda nahrazuje dočasný krizový a transformační rámec,[15] který byl v platnosti od roku 2022, a bude platná do 31. prosince 2030. Cílem dohody je podpora dekarbonizace průmyslu a posílení jeho konkurenceschopnosti a odolnosti vč. modernizace. Dohoda o čistém průmyslu stanoví podmínky, za nichž mohou členské státy poskytovat podporu na určité

[15] Státní podpora: Komise přijala …, 23. 3. 2022 (ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/statement_22_1949)

investice a cíle v souladu s pravidly EU pro státní podporu. Dohoda také zavádí další iniciativy, včetně flexibilnějšího rámce státní pomoci (tzv. CISAF přijatého v červnu 2025 – viz níže), který umožňuje kombinovat podporu z různých programů, a nové finanční nástroje na podporu různých projektů dekarbonizace průmyslu, včetně projektů souvisejících s vodíkem. Dohoda má mj. podpořit poptávku po čistých výrobcích. Komise tak chce učinit pomocí **Aktu o akcelerátoru dekarbonizace průmyslu** (*Industrial decarbonisation akcelerator act*)**.** Ten má zvýšit poptávku po čistých produktech vyrobených v EU tím, že při zadávání veřejných a soukromých zakázek zavede kritéria udržitelnosti, odolnosti a podmínku „vyrobeno v Evropě“. Pro vodíkový sektor přinesla Dohoda o čistém průmyslu několik bodů: 1) vyhlášení 3. kola aukce Evropské vodíkové banky (kapitola 5), 2) přijetí aktu v přenesené pravomoci pro výrobu nízkouhlíkového vodíku, 3) revize pravidel pro poskytování státní podpory vč. specifikace pravidel pro obnovitelný vodík (viz tato kapitola), 4) nový Vodíkový mechanismus na podporu propojení nabídky a poptávky (viz kapitola 5).

Podpoře rozvoje obnovitelného a nízkouhlíkového vodíku se Komise v Dohodě věnuje v samostatné podkapitole. Podle Komise *„vodík hraje klíčovou roli v dekarbonizaci evropského energetického systému, zejména v hard-to-abate sektorech, kde elektrifikace není validní možností.“* Z pohledu rozvoje vodíkového sektoru bude podstatné, jak se budou vyvíjet opatření k podpoře PPAs a CfDs. Důležitou roli při podpoře podniků sehraje Evropská investiční banka (EIB) se svým pilotním programem pro korporátní PPAs. EIB bude poskytovat protizáruku na část PPA uzavřených podniky, přednostně malými a středními podniky a energeticky náročnými odvětvími, pro dlouhodobý nákup obnovitelné elektřiny. Pomoci má také zjednodušení pravidel pro poskytování státní podpory a doporučení členským státům na snížení cen energií na možné minimum.

- V březnu 2025 vydala Komise **sdělení Akční plán pro automobilový průmysl** (Industrial Action Plan for the European automotive sector).[16] Ten stojí na pěti pilířích: 1) inovace a digitalizace, 2) čistá mobilita, 3) konkurenceschopnost a odolnost dodavatelského řetězce, 4) dovednosti a sociální rozměr a 5) rovné podmínky a podnikatelské prostředí. Akční plán (AP) byl mj. reakcí Komise na argumenty zástupců automobilového průmyslu o tom, že tento sektor není schopen s ohledem na vnější okolnosti plnit stanovené cíle v oblasti snižování emisí. AP je tak prvním krokem k řešení některých přetrvávajících problémů v oblasti regulace a legislativy týkající se automotive. Komise zároveň předložila **sdělení o Dekarbonizaci podnikových vozových parků**[17] a uvedla, že zahájila práci na legislativním návrhu na dekarbonizaci firemních vozových parků s cílem stanovit opatření na podporu zavádění bezemisních vozidel u firemních zákazníků. Mezi návrhy opatření, které členské státy mohou přijmout, jsou např. snížení daňové uznatelnosti vozidel se spalovacími motory, daňové zvýhodnění využívání bezemisních firemních vozidel pro soukromé účely, regulace vozového

[16] Akční plán pro automobilový průmysl (transport.ec.europa.eu/document/download/89b3143e-09b6-4ae6-a826-932b90ed0816_en?filename=Communication%20-%20Action%20Plan.pdf).
[17] eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX:52025DC0096

parku taxislužeb a dobíjecí infrastruktura na letištích. Podle sdělení jsou „vozidla s vodíkovými palivovými články, stále ve velmi rané fázi uvádění na trh“.

- V červenci 2025 vydala Komise v podobě sdělení tzv. **Rámec pro opatření státní podpory na podporu Dohody o čistém průmyslu** (zkráceně Rámec státní podpory Dohody o čistém průmyslu CISAF) (C/2025/3602). CISAF je nástrojem pro urychlení notifikace státní podpory k podpoře konkrétních aktivit navázaných strategicky na Dohodu o čistém průmyslu. Podle CISAF se Komise zavazuje zabývat notifikací přednostně do šesti týdnů od oznámení o podpoře. CISAF přichází s řadou změn oproti minulému rámci, neboť umožňuje: 1) flexibilnější podporu obnovitelným zdrojům energie; 2) flexibilnější podporu výrobě RFNBO v kombinaci s nízkouhlíkovým vodíkem, 3) samostatnou podporu výroby nízkouhlíkového vodíku, 4) provozní podporu výroby vodíku; 5) dekarbonizaci průmyslu investicemi do využití RFNBO, LCH a vodíku vyráběného z biomasy; a 6) podporu výstavby výroben technologií, u vodíku se jedná o podporu elektrolyzérů, palivových článků, skladovacích zařízení, zařízení na výrobu paliv z RFNBO.[18] Jinými slovy, CISAF je vůči vodíku velmi vstřícný. Oproti předchozímu dočasnému rámci, který podporoval jen obnovitelná paliva, otevírá veřejnou podporu i nízkouhlíkovým palivům a značí odklon od příliš zeleně nastavených pravidel s cílem zahrnout i nízkouhlíkové technologie v souladu s přístupem tzv. technologické neutrality.
- V říjnu 2025 vydala Komise společné **sdělení Globální vize EU v oblasti klimatu a energetiky: zajištění konkurenceschopné úlohy Evropy na světových trzích a urychlení přechodu na čistou energii**.[19] Jedná se o mezinárodní strategii k zajištění pozice Evropy na světových trzích. Strategie navazuje na Dohodu o čistém průmyslu a dává jí tzv. vnější rozměr, tj. uvádí, co EU může nabídnout na mezinárodním trhu a jaké aktivity EU bude preferovat na mezinárodním trhu. Vize EU představuje řadu strategických opatření pro globální angažovanost v oblasti energetiky a klimatu, např. hovoří o mezinárodní podpoře podniků z EU v oblasti čistých technologií a rozšiřování sítí vzájemně prospěšných partnerství pro globální a odolné čisté hodnotové řetězce prostřednictvím dohod o volném obchodu (již v dubnu 2025 zahájila Komise např. jednání o zóně volného obchodu se Spojenými arabskými emiráty[20]).
- V březnu 2026 Evropská komise přijala komplexní strategii pro námořní průmysl (**Nová strategie EU pro přístavy a Strategie pro námořní průmysl**), jejímž cílem je posílit konkurenceschopnost, inovace a technologické prvenství v evropském námořním výrobním a lodním průmyslu. Strategie vytyčuje vizi a konkrétní opatření k posílení průmyslové suverenity, obchodní a ekonomické bezpečnosti Evropy a zároveň podporuje ekologickou a digitální transformaci těchto odvětví. Podle obou strategií má Komise podporovat

[18] Podrobněji k CISAF a jeho významu pro výrobu a využití vodíku viz Nový Rámec pro opatření státní podpory na podporu Dohody o čistém průmyslu je dobrou zprávou pro vodík, 4. 8. 2025 (www.hytep.cz/o-vodiku/aktuality/novy-ramec-pro-opatreni-statni-podpory-na-podporu-dohody-o-cistem-prumyslu-je-dobrou-zpravou-pro-vodik).
[19] Globální vize EU …, 25. 10. 2025 (eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52025JC0025)
[20] EU-United Arab Emirates Free Trade Agreement (policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/gulf-region/eu-united-arab-emirates-agreement_en).

partnerství v oblasti energetické spolupráce v přístavních oblastech a jejich okolí s cílem zajistit udržitelné využívání energie, včetně vodíku.

- V březnu 2026 se také sešlo **první Evropské regulační fórum pro vodík**, pořádané Evropskou komisí. Fórum sdružuje klíčové aktéry z celého evropského energetického sektoru, aby společně diskutovali o příležitostech a výzvách spojených s rozvojem trhu s vodíkem a jeho regulací v Evropě.
- V červnu 2026 vyšlo třetí vydání **Pokynů pro plánování udržitelné městské mobility** (SUMP). V uplynulém desetiletí se SUMP stal široce uznávaným a hojně využívaným přístupem. Aktualizované pokyny SUMP jsou v souladu s klíčovými rámci, jako je Evropská zelená dohoda, Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu a nový rámec EU pro městskou mobilitu. Důležité je, že nařízení o transevropských dopravních sítích (TEN-T) nyní vyžaduje, aby 431 městských uzlů po celé Evropě přijalo plán udržitelné městské mobility do konce roku 2027.

Analýza nezávazných právních aktů EU a publikovaných strategických a konzultačních dokumentů v období od začátku roku 2025 do poloviny roku 2026 nás vede k několika závěrům:

- Komise si je vědoma toho, že rozvoj vodíkového ekosystému v celé EU zaostává za vizí, kterou Komise předložila ve Vodíkové strategii v roce 2020 i v REPower EU v roce 2022.
- Využití vodíku je Komisí uvažováno především v obtížně elektrifikovatelných odvětví a také v oblasti dopravy, konkrétně v nákladní dopravě a hromadné přepravě osob. Z prohlášení Komise a právně nezávazných dokumentů předložených v posledních osmnácti měsících Komisí je zjevné, že za klíč k rozvoji vodíkového hospodářství považuje vybudování vodíkové přepravní infrastruktury, výrobních kapacit (proběhly 2. a 3. aukce Evropské vodíkové banky) a v neposlední řadě infrastruktury umožňující rozvoj vodíkové mobility.
- Komise se domnívá, že rozvoj vodíkového ekosystému lze urychlit, a to zřízením různé sady opatření a aplikací sady různých nástrojů. Explicitně jsou zmiňovány např. Vodíkový mechanismus, aukce Evropské vodíkové banky či projekty IPCEI a vodíková údolí (o unijních institucích a projektech podporujících rozvoj vodíkového ekosystému vč. mobility pojednává další kapitola).

5 Unijní instituce a projekty podporující využití vodíku v dopravě

Vedle přijímání legislativních a nelegislativních aktů se na půdě EU, a to jak na půdě Komise, tak na půdě DG MOVE a dalších unijních těles odehrávají akce, kroky, rozhodnutí a počiny mající přímo vliv na rozvoj využití vodíku v dopravě. V této kapitole představíme a analyzujeme zásadní události ovlivňující rozvoj vodíkové mobility v období I/2025 až VI/2026.

Ve zkoumaném období Komise pokračovala v podpoře **Významných projektů společného evropského zájmu** (zkráceně IPCEI). Projekty IPCEI jsou projekty, které se zaměřují na závažná tržní nebo systémová selhání a společenské výzvy, které by jinak nebyly řešeny. Aby byl projekt označen jako IPCEI musí být tzv. společného evropského zájmu (tj. splňovat jeden nebo více cílů EU, musí mít významný dopad na konkurenceschopnost, udržitelný růst, řešit sociální výzvy či vytvářet hodnoty po celé EU, musí zahrnovat více než jednu zemi EU a přínosy musí zahrnovat výraznou součást EU, musí přinášet užitek nejen zúčastněným stranám, ale společnosti a/nebo hospodářství jako celku prostřednictvím jasně identifikovatelných pozitivních efektů přelévání (měřitelné přínosy pro občany a/nebo další odvětví hospodářství).

Co se týká vodíku a IPCEI, tak první vodíkové IPCEI byly schváleny v roce 2022 pod názvem Hy2Tech. Druhá vlna vodíkových IPCEI projektů byla schválena v listopadu 2023 a měla název Hy2Use. Rozvojem vodíkové mobility se však zabývala zejména třetí vlna projektů, kterou Komise schválila v květnu 2024. Konkrétně se jedná o projekt **Hy2Move**, který by měl fungovat do roku 2031. V roce 2025 a v první polovině roku 2026 nebyla žádná další IPCEI výzva vypsána.

V únoru 2025 proběhla **druhá aukce Evropské vodíkové banky** (EHB) pro výrobu obnovitelného vodíku. EHB byla zřízena jako investiční schéma pro obchodování s vodíkem. Soutěžící se musejí kvalifikovat jako tzv. výrobci obnovitelného vodíku. Kdo je výrobcem obnovitelného vodíku určuje revidovaná Směrnice o podpoře obnovitelných zdrojů energie (tzv. RED 3) a příslušné delegované akty. Záměrem mechanismu EHB je nejen podpořit výrobu vodíku, ale také jeho spotřebu. Toho má být dosaženo mechanismem, kdy platba z EHB dorovná výrobci rozdíl mezi cenou obnovitelného vodíku a levnějšího vodíku vyrobeného z fosilních paliv. Spotřebitel pak místo fosilního vodíku využije obnovitelný vodík, ale obnovitelný vodík nakoupí za cenu vodíku fosilního. Ve druhé aukci bylo v květnu 2025 ze 61 nabídek vybráno 15 projektů z pěti členských zemí Evropského hospodářského prostoru. Sedm uchazečů nakonec odstoupilo ještě před podpisem grantové smlouvy. Limit podpory na 1 kg vodíku bude proto zvednut u některých projektů až na podporu v hodnotě 1,22 € za kg vodíku. Důvody odstoupení byly různé, minimálně ve čtyřech ze sedmi případů se jednalo o preferenci jiného rámce podpory pro projekt.

Na přelomu let 2026 a 2026 proběhla **třetí aukce EHB**.[21] V květnu 2026 Komise zveřejnila výsledky třetí aukce. Ve třetí aukci uspělo celkem devět projektů s úhrnnou podporou ve výši 1,09 mld. EUR. Nabídkové ceny vítězných projektů se pohybovaly mezi 0,57 a 3,49 EUR/kg vodíku.

[21] Podrobnosti k výzvě viz Innovation Fund IF25 Hydrogen Auction Draft Terms and Conditions (climate.ec.europa.eu/document/download/ee3b468a-ee39-4748-b3be-5ce8f0fd4652_en?filename=policies_if_draft_tc_if25_auction_h2_en.pdf).

Podpořené projekty mají dohromady vybudovat téměř 1,1 GW elektrolyzérů a během prvních deseti let provozu vyprodukovat přibližně 1,3 milionu tun RFNBO a nízkouhlíkového elektrolytického vodíku. Mezi vítězi se vůbec poprvé objevily projekty z Řecka (Hellenic Hydrogen A.E.) a Rakouska (Wiener Stadtwerke), zatímco největší projekt celé aukce podalo Finsko. Zajímavým signálem pro evropský vodíkový trh jsou nízké cenové nabídky – řada projektů nabídla cenu pod hranicí 1 EUR/kg. To ukazuje na rostoucí konkurenční tlak mezi developery. Na druhou stranu nízké vysoutěžené ceny byly k vidění i v loňských letech a řada projektů nakonec od nízké podpory ustoupila. Největší zájem vyvolal první aukční koš zaměřený na RFNBO a obnovitelný vodík. Bylo do něj podáno 50 nabídek s požadavky na podporu v celkové výši 7,3 mld. EUR. Nakonec uspělo celkově pět projektů z: Řecka, Španělska, Rakouska a dva z Dánska.

V červenci 2025 Evropská komise zřídila **Platformu EU pro energetiku a suroviny** (*EU Energy and Raw Materials Platform*). Platforma má sloužit společnostem z EU, které poptávají energetické zdroje či nerostné suroviny, a nabízí řešení pro hledání partnerů i agregaci poptávky. Platforma do své činnosti zahrnula i vodík. V rámci platformy byl otevřen tzv. **Vodíkový mechanismus EU** (*EU Hydrogen Mechanism*). Vodíkový mechanismus vznikl v souvislosti s aukcemi Evropské vodíkové banky a jeho cílem je propojit nabídku a poptávku po vodíku a urychlit tak vytvoření zralého vodíkového trhu. Mechanismus se vztahuje na obnovitelný a nízkouhlíkový vodík a jeho deriváty, jako je amoniak, methanol a udržitelné letecké e-palivo. Mechanismu má také umožnit kupujícím z EU napojit se na mezinárodní a evropské dodávky vodíku. V rámci mechanismu jsou shromažďovány požadavky na poptávku po vodíku od spotřebitelů a nabídky od dodavatelů, organizovány výzvy k vyjádření zájmu, agregována poptávka, zobrazovány informace o dostupných finančních řešeních a informace a tržní údaje o rozvoji vodíkové infrastruktury a skladování vodíku. První kolo bylo zahájeno v listopadu 2025.

V souladu s plynárenským balíčkem vzniklo v červnu 2025 **Evropské sdružení provozovatelů vodíkové sítě** (ENNOH) (ennoh.eu). Tento orgán úzce spolupracuje s provozovateli plynárenské sítě a ENNOG, neboť část vodíkové přepravní soustavy vznikne přestavbou plynárenské sítě. Programové dokumenty ENNOH jsou dostupné na příslušné webové stránce. Vznik ENNOH je jedním z důležitých signálů stabilizace a předvídatelnosti vodíkového trhu. Od počátku roku 2026 ENNOH již plně funguje a vydává i příslušené dokumenty. V průběhu první poloviny roku 2026 publikoval ENNOH několik postojů, např. EU Grids Package Position Paper nebo Clean Energy Investment Position Paper, a pracuje na Desetiletém plánu rozvoje (TYNDP). Členem ENNOH za Českou republiku je společnost NET4GAS.

V průběhu roku 2025 došlo také k pokroku ohledně certifikaci v oblasti výroby a spotřeby bodíku. Vznikla tři dobrovolná certifikační schémata: CertifHy, REDcert a International Sustainability and Carbon Certification (ISCC EU) a tato schémata byla uznána Evropskou komisí. Výrobci z členských států tak mohou tyto certifikáty využívat na půdě EU pro výrobu RFNBO.

6 Závěr

V období leden 2025 až červen 2026 došlo k mnoha krokům, které podporují rozvoj vodíkových projektů i vodíkové mobility. V tomto dokumentu jsme se věnovali jen událostem, ke kterým došlo na úrovni EU a v České republice. Ve sledovaném období byla přijata řada unijních legislativních i nelegislativních aktů, jejichž záměrem bylo podpořit rozvoj unijního vodíkového ekosystému. Některé akty se týkaly přímo vodíkové mobility, jiné se týkaly vodíkového ekosystému a jeho rozvoje. V České republice byla úspěšně transponována směrnice RED 3.

Předně jakéhokoliv hodnocení evropského vodíkového vývoje je třeba zdůraznit, že Evropská komise jednoznačně podporuje využití tzv. obnovitelného vodíku. Sílí nicméně hlasy (např. Draghiho zpráva), které avizují, že EU a zejména evropskému průmyslu by prospělo, pokud by dočasně mohl využívat nízkouhlíkový vodík, který je cenově příznivější a mohl by ve střednědobé perspektivě usnadnit a urychlit dekarbonizaci unijního průmyslu.

Vedle legislativních a nelegislativních aktů bylo ve zkoumaném období učiněno mnoho dalších kroků, které indikují, kam chce Komise a další unijní orgány v dalších letech upřít svoji pozornost a podporu. Proběhly další dvě aukce Evropské vodíkové banky a roste diskuse o nutnosti podpory spotřeby vodíku. Ukazuje se, že mnohé projekty výroby a přepravy obnovitelného vodíku vyčkávají s finálním investičním rozhodnutí až bude jasné, jak se bude vyvíjet evropská vodíková spotřeba.

7 Bibliografické údaje

Aktuality na www.hytep.cz

ACER (2025). (European Hydrogen markets. 2025 Monitoring Report. (www.acer.europa.eu/sites/default/files/documents/Publications/ACER-2025-European-hydrogen-markets.pdf)

Evropský účetní dvůr (2024). Průmyslová politika EU v oblasti obnovitelného vodíku. Zvláštní zpráva. (www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-11/SR-2024-11_CS.pdf)

ENNOH Annual Report 2025 (ennoh.eu/sites/default/files/2026-03/ENNOH_AR-2025.pdf)

IEA (2025a). Global Hydrogen Review 2025. (www.iea.org/reports/global-hydrogen-review-2025)

IEA (2025b). Northwest European Hydrogen Monitor 2025. (www.iea.org/reports/northwest-european-hydrogen-monitor-2025)

Příslušná unijní legislativa dle Úředního věstníku EU. Odkazy na příslušný legislativní akt viz text v poznámkách pod čarou.

Zprávy z médií jsou odkazovány na příslušné stránce pod čarou.

8 Seznam tabulek

Tabulka 1: Legislativní a nelegislativní akty s relevancí pro rozvoj vodíkové mobility (legislativa z období I/2025 – VI/2026 vyznačena šedivě) 12