Nabíjanie elektrických vozidiel pri budovách od roku 2027

Právne požiadavky, technická pripravenosť a postup vlastníka

Slovenská republika · verzia 1.0 · stav posúdenia k 11. novembru 2026

Táto analýza vysvetľuje zmenu požiadaviek na infraštruktúru pre elektromobilitu pri budovách od 1. januára 2027. Je určená vlastníkom, správcom, investorom, projektantom a ich právnym poradcom. Spája právnu kvalifikáciu budovy s prípravou technického zadania. Neurčuje cenu realizácie ani negarantuje výnimku alebo technický súlad konkrétneho výrobku.

V texte sa rozlišuje **zákonné pravidlo**, ktoré vyplýva z citovaného ustanovenia, **odôvodnený výklad**, ktorý rieši nejednoznačnosť predpisu, a **projektové odporúčanie**, ktoré pomáha pripraviť realizáciu. Pri konečnom rozhodnutí treba použiť účinné znenie predpisu a konkrétne doklady budovy. Odkazy [1] až [9] vedú na verejné primárne zdroje alebo na označenú dokumentáciu výrobcu.

1. Čo sa mení a prečo nemožno rozhodnúť iba podľa počtu miest

Právnym základom je zákon č. 555/2005 Z. z. o energetickej hospodárnosti budov v znení zákona č. 246/2026 Z. z. Nová úprava elektromobility v § 8a až 8c nadobúda účinnosť 1. januára 2027. Predpis už bol vyhlásený; jeho budúcu účinnosť treba odlišovať od právneho režimu do konca roka 2026. [1], [2]

Zmena sa neobmedzuje na novostavby ani na verejne prístupné parkoviská. Pri existujúcej nebytovej budove s viac ako 20 automobilovými miestami zákon ustanovuje alternatívu nabíjacích bodov alebo vedenia pre budúce káble. Pri nových a významne obnovovaných budovách sa uplatňujú nižšie prahy a odlišné požiadavky. Samostatne sa upravuje administratíva, bytové budovy, bicykle a neskoršia povinnosť budov vlastnených alebo užívaných verejným subjektom. [1]

Počet miest preto predstavuje iba vstup do posúdenia. Pred investičným rozhodnutím treba určiť funkciu a hranice budovy, priradenie parkovania, druh projektu, rozsah obnovy, príslušné povoľovacie podanie a prípadné výnimky. Tvrdenie „každý s viac ako 20 miestami musí kúpiť nabíjačky“ tieto rozhodujúce okolnosti vynecháva.

Prakticky je vhodné pripraviť dva navzájom súvisiace výsledky: právny rozsah povinnosti a technicko-ekonomický variant realizácie. Zákonné minimum nemusí byť najvhodnejším prevádzkovým riešením. Naopak, obchodne zaujímavá inštalácia sa nesmie automaticky označiť za povinnú iba preto, že budova patrí do cieľovej skupiny.

2. Budova, parkovacie miesto a nabíjací bod

Zákon pracuje s budovou ako so zastrešenou stavbou so stenami, v ktorej sa používa energia na úpravu vnútorného prostredia. Samostatné otvorené parkovisko preto nie je automaticky budovou v tomto zmysle. Pri parkovisku vedľa obchodného alebo administratívneho objektu treba doložiť jeho právnu a funkčnú väzbu. Blízkosť na mape ani rovnaká adresa samy nestačia. [1], § 2 ods. 3

Pri zmiešaných komplexoch môžu byť právne významné samostatné budovy, ich časti, účel užívania a spoločné parkovanie. Rovnaký vlastník viacerých budov nevytvára jednu budovu. Celý areálový počet miest nemožno bez odôvodnenia započítať ku každej budove. Rovnako nie je správne účelovo rozdeliť funkčný celok iba s cieľom dostať jednotlivé časti pod prah.

Nabíjací bod sa pri návrhu musí počítať podľa schopnosti obslúžiť vozidlo, nie podľa počtu fyzických skriniek. AFIR definuje bod s väzbou na nabíjanie jedného vozidla v danom čase. Dvojkonektorová stanica preto nemusí znamenať dva súbežne použiteľné body; rozhoduje jej funkcia a konfigurácia. Počet bodov tiež nemožno zameniť s počtom dnes registrovaných elektromobilov nájomcov. [4], čl. 2

Pre prípravu sa musia používať presné pojmy. **Kabeláž** znamená už inštalované káble. **Vedenie rozvodov pre elektrické káble** predstavuje pripravenú infraštruktúru pre ich neskoršie uloženie. Prázdna chránička nie je osadený elektrický kábel a samotný kábel nie je funkčný nabíjací bod. V rozpočte aj preberacej dokumentácii majú byť tieto kategórie oddelené.

3. Existujúce nebytové budovy: od roku 2025 k roku 2027

Do 31. decembra 2026 § 8a ods. 4 ustanovuje, že každá nebytová budova s viac ako 20 parkovacími miestami musí mať od 1. januára 2025 najmenej jednu nabíjaciu stanicu elektrických vozidiel. Ide o doterajšiu povinnosť, ktorú nemožno pri audite histórie budovy ignorovať. [3]

Od 1. januára 2027 sa znenie mení. Nebytová budova s viac ako 20 parkovacími miestami pre autá musí mať podľa § 8a ods. 4 písm. a):

> *„najmenej jeden nabíjací bod pre elektrické vozidlá na každých 10 parkovacích miest pre autá alebo vedenie rozvodov pre elektrické káble najmenej pre 50 % parkovacích miest pre autá“.*

Toto **ALEBO** je významnou zákonnou alternatívou. Neustanovuje súčasnú povinnosť vybudovať oba plné varianty. Možnosť prípravy však znamená reálne vyhotovenú infraštruktúru, nie iba budúci zámer. Ďalšou súčasťou odseku sú miesta pre bicykle. [1]

Viac ako 20 znamená najmenej 21; presne 20 tento prah nespúšťa. Pravidlo nie je podmienené všeobecnou verejnou prístupnosťou parkovania. Môže byť relevantné aj pre nájomnícke alebo zamestnanecké parkovanie, ak sú splnené ostatné podmienky.

Odôvodnený výklad: nové vedenie môže byť riešením budúceho režimu, ale spätne nemení fakt, či bola splnená povinnosť účinná od roku 2025. Budúci súlad a prípadnú historickú zodpovednosť treba posúdiť osobitne, vrátane presného sankčného základu a pravidiel priaznivejšieho právneho režimu. Z novely nemožno bez ďalšieho vyvodiť amnestiu ani právo odstrániť existujúcu stanicu.

4. Nové a významne obnovované nebytové budovy

Pri novej nebytovej budove a nebytovej budove prechádzajúcej významnou obnovou sa od roku 2027 základný prah znižuje na **viac ako päť automobilových miest**. Všeobecný § 8a ods. 1 vyžaduje nabíjacie body, kabeláž najmenej pre 50 % miest a vedenie pre ostatné miesta, ako aj bicyklové parkovanie. Body a príprava sa tu dopĺňajú; alternatívu existujúcej budovy nemožno preniesť do tohto režimu. [1]

Text písm. a) uvádza jeden bod „na každých päť parkovacích miest pre elektrické vozidlá“. Písmeno b) používa označenie EV miest pri kabeláži a automobilových miest pri ostatnej príprave. Tento jazykový rozdiel oproti úvodnému automobilovému prahu vytvára otázku výpočtového základu, ktorej sa venuje oddiel 9.

Do konca roka 2026 bol všeobecný nebytový režim viazaný na viac ako desať miest, najmenej jednu stanicu a infraštruktúru vedenia aspoň na jednom z piatich miest. Nová úprava preto nemení iba počet bodov, ale aj úroveň pripravenosti: rozlišuje už osadenú kabeláž od budúceho vedenia. [3], § 8a ods. 1

Administratívne budovy majú osobitné pravidlo. Podľa § 8a ods. 7 nová administratívna budova a administratívna budova po významnej obnove s viac ako piatimi miestami musí mať najmenej jeden bod na každé dve parkovacie miesta. Pri návrhu sa pomer 1:2 nesčítava s pomerom 1:5 ako druhý samostatný balík bodov. Príslušná príprava podľa všeobecného režimu sa posudzuje osobitne. [1]

Pomer 1:2 nie je spätnou požiadavkou na každú prevádzkovanú kancelársku budovu. Pri administratíve bez významnej obnovy sa najprv skúma existujúci nebytový režim nad 20 miest. Pri obnove sú dôležité aj nejednoznačné väzby osobitného odseku na všeobecné podmienky a výnimky.

5. Bytové budovy a povinnosti pri bicykloch

Podľa § 8b ods. 1 nová bytová budova a bytová budova prechádzajúca významnou obnovou s **viac ako tromi automobilovými miestami** musí mať kabeláž najmenej pre 50 % príslušných miest a vedenie pre ostatné miesta. Aj tu text pri kabeláži používa označenie miest pre elektrické vozidlá. [1]

Najmenej jeden funkčný nabíjací bod ustanovuje § 8b ods. 2 výslovne pre **novú** bytovú budovu s viac ako tromi miestami. Túto bodovú povinnosť nemožno z tohto ustanovenia automaticky preniesť na významne obnovovaný bytový dom. Neznamená to zákaz alebo nepotrebnosť bodov pri obnove; ide o rozlíšenie zákonného minima a dobrovoľného prevádzkového návrhu.

Existujúci bytový dom bez významnej obnovy nemá v uvedených ustanoveniach rovnaký všeobecný automobilový režim nad 20 miest ako nebytová budova. Inštalácia sa napriek tomu môže uskutočniť podľa potrieb vlastníkov a ďalších pravidiel správy domu. Právna možnosť využívať spoločné časti, napájanie a meranie si vyžaduje vlastné posúdenie.

Bicykle nie sú zahrnuté v počte automobilových bodov. Pri nových a významne obnovovaných nebytových budovách príslušné ustanovenia uvádzajú najmenej 15 % priemernej alebo 10 % celkovej užívateľskej kapacity budovy. Obdobnú požiadavku obsahuje existujúci režim nad 20 miest. Zohľadňuje sa priestor aj pre väčšie bicykle; osobitnú uskutočniteľnosť rieši § 8a ods. 8. [1]

V bytovej vetve sa vyžadujú najmenej dve bicyklové miesta na bytovú jednotku. Pri významnej obnove, ak tento počet nie je uskutočniteľný, § 8b ods. 5 požaduje technicky uskutočniteľný počet. Automobilový výpočet preto nesmie byť vydávaný za úplný audit udržateľnej mobility budovy.

6. Významná obnova a väzba na parkovanie

Významná obnova je definovaná zásahom do obalovej konštrukcie v rozsahu viac ako 25 % jej plochy. Môže sa uskutočniť jednorazovo alebo postupnými čiastkovými stavebnými úpravami. Samotná oprava parkovacieho povrchu, výmena nabíjačky alebo doplnenie odbočky preto nie sú automaticky významnou obnovou budovy. Rozhodujúce je zákonné vymedzenie a skutočný rozsah prác. [1], § 2 ods. 8

Pri novej alebo významne obnovovanej budove všeobecné pravidlá viažu parkovanie na vnútro budovy alebo jej bezprostredné susedstvo. Pri významnej obnove pritom text od roku 2027 rozlišuje:

• **Vnútorné parkovisko:** opatrenia obnovy sa vzťahujú na parkovisko **a** elektrickú infraštruktúru budovy.

• **Bezprostredne susedné parkovisko:** opatrenia obnovy sa vzťahujú na parkovisko **alebo** elektrickú infraštruktúru parkoviska.

Rozdiel A/ALEBO je v § 8a ods. 2 aj § 8b ods. 3 a nesmie sa pri kvalifikácii projektu vymazať. Napríklad obnova len elektrickej infraštruktúry susedného parkoviska môže mať odlišný výsledok než obdobný zásah bez obnovy vnútorného parkoviska. [1]

Odôvodnený výklad: ak sa všeobecný obnovovací režim neuplatní pre chýbajúcu väzbu, nevyplýva z toho automaticky nulová povinnosť celej nebytovej budovy. Pri viac ako 20 miestach treba samostatne preskúmať § 8a ods. 4. Osobitný administratívny ods. 7 nemá rovnaký explicitný odkaz na podmienky ods. 2; jeho vyradenie len na základe všeobecnej parkovacej podmienky nemožno zaručiť.

7. Prechodná ochrana a historické povoľovanie

§ 8c ods. 5 ustanovuje neuplatnenie požiadaviek § 8a ods. 1 a 4 a § 8b ods. 1 a 2 na budovu, pri ktorej bola žiadosť o rozhodnutie o stavebnom zámere alebo o zmene stavby podaná **pred 31. decembrom 2026**. Rozhoduje podanie príslušnej žiadosti, nie iba dátum rozhodnutia či kolaudácie. Doslovný dátum „pred“ nemožno automaticky prepísať na „do 31. decembra vrátane“. [1]

Text zahŕňa aj existujúci nebytový ods. 4, čo je silný argument pre širší dosah ochrany. Súčasne výslovne nerieši, ako sa na tieto účely majú posudzovať všetky historické povoľovacie režimy, viacero žiadostí alebo neskoršie zmeny jednej budovy. Zo starého povolenia preto nemožno bez skúmania vecnej väzby bezpečne vyvodiť plošné oslobodenie celého starého fondu.

Odôvodnený výklad: rozhodujúci má byť príslušný projekt výstavby alebo zmeny a jeho povoľovacia chronológia. Tento výklad rešpektuje ochranu rozpracovaných projektov. Jeho limitom je širšie slovo „budova“ a výslovné zahrnutie existujúceho režimu. Pri investícii závislej od výnimky treba oba argumenty poctivo vyhodnotiť, nie jeden z nich zamlčať.

Pri viacerých konaniach sa nemá mechanicky vyberať najstaršie ani najnovšie podanie. Rozlíšiť treba novostavbu, významnú obnovu, zmenu pred dokončením a samostatnú montáž zariadenia. Ani ohlásenie nabíjačky samo osebe nedokazuje automatický prechod celej budovy do prísnejšieho režimu. Prechodné ustanovenia stavebného zákona zachovávajú určené historické právne vzťahy a postupy, ale neodstraňujú potrebu posúdiť konkrétnu výnimku podľa zákona o energetickej hospodárnosti. [7], § 84

Osobitnou otázkou je administratívny pomer 1:2. Prechodná výnimka výslovne neuvádza § 8a ods. 7. Doslovný výklad preto podporuje jeho samostatné zachovanie. Protiargument považuje ods. 7 za osobitnú kvantifikáciu všeobecného režimu ods. 1, na ktorú by sa mala ochrana projektu vzťahovať tiež. Pre opatrný návrh je vhodné pripraviť variant 1:2 a osobitne uviesť právny dôvod prípadného odlišného záveru. Bez rozhodnutia konkrétnej veci nemožno sľúbiť automatické oslobodenie administratívy.

8. Ďalšie výnimky, náhradné splnenie a neskoršie termíny

Nákladový test pri významnej obnove

§ 8c ods. 4 neuplatňuje presne vymenované požiadavky, ak náklady na nabíjacie body a vedenie rozvodov presiahnu **10 % celkových nákladov významnej obnovy**. Presne 10 % nie je prekročením prahu. Výnimka sa netýka každej drahej montáže ani novostavby bez významnej obnovy. Do konca roka 2026 používal predpis iný prah, 7 %, a vlastné odkazy. [1], [3]

Nové odkazy zahŕňajú § 8a ods. 1 písm. a), b), ods. 4 písm. a) a § 8b ods. 1 písm. a), ods. 2. Bicyklové ustanovenia ani administratívny ods. 7 nie sú v zozname výslovne uvedené. Nákladovú výnimku preto nemožno bez odôvodnenia rozšíriť na všetky povinnosti budovy.

Projektové odporúčanie: pripraviť položkové a porovnateľné rozpočty na rovnakom cenovom základe, s vysvetlením rozsahu významnej obnovy a započítaných položiek. Účelové zväčšovanie nákladov nabíjania alebo zúženie nákladov obnovy nevytvára spoľahlivý dôkaz. Samotná finančná nevýhodnosť pre vlastníka nie je tento zákonný test.

Vážne objektívne prekážky

Podľa § 8c ods. 2 môže byť povinnosť splnená realizáciou stavebno-technickej pripravenosti, ak jej riadnemu splneniu bránia vážne objektívne technické alebo právne prekážky, ktoré vlastník nespôsobil. Príkladom je nedostatočná distribučná kapacita potvrdená prevádzkovateľom sústavy alebo nevyhnutnosť neprimeraného zásahu do práv tretej osoby. [1]

Nejde o oslobodenie od všetkých prác. Pripravenosť musí po zániku prekážky umožniť inštaláciu bez dodatočných výkopov alebo zásahov do integrity stavby. Vyhlásenie „nemáme výkon“ bez technického podkladu nenahrádza potvrdenie distribútora. Vlastník má uchovať dôkaz prekážky aj dokumentáciu skutočne realizovaných trás a prestupov.

Výluky a osobitné termíny

§ 2 ods. 2 obsahuje kategórie vylúčených budov, napríklad obranné stavby s výnimkou samostatných bytových jednotiek a administratívnych budov, bohoslužobné budovy, dočasné stavby s plánovaným užívaním kratším ako dva roky, priemyselné stavby, dielne a nebytové poľnohospodárske budovy s nízkou spotrebou energie a samostatne stojace budovy s úžitkovou plochou menšou ako 50 m². Bytová sezónna výluka sa týka užívania menej než štyri mesiace ročne alebo obmedzeného užívania s očakávanou spotrebou nižšou ako 25 % celoročnej spotreby. Kategórie a ich podmienky treba čítať celé. Nie každá továreň alebo sklad je automaticky vylúčený. „Nízka spotreba energie“ nie je zameniteľná s bežným marketingovým označením nízkoenergetickej budovy. [1]

Pri pamiatke treba preveriť konkrétny dosah ochrany a stanoviská. Samotný pamiatkový status nepredstavuje v týchto ustanoveniach univerzálnu výnimku zo všetkej elektromobility.

Nebytová budova významne obnovená počas dvoch rokov pred 28. májom 2024 má podľa § 8a ods. 5 termín požiadaviek ods. 4 odložený na **1. január 2029**. Treba doložiť skutočný dátum a rozsah obnovy; odklad nie je automatickým vypnutím ostatných režimov. Nebytová budova, ktorú verejný subjekt **vlastní alebo užíva**, má od **1. januára 2033** inštalovanú kabeláž najmenej pre 50 % automobilových miest podľa ods. 6. Tento neskorší termín nenahrádza samostatne uplatniteľnú povinnosť od roku 2027. [1]

9. Menovateľ, zaokrúhlenie a súbeh požiadaviek

Pre predbežný technický návrh je odôvodnené vychádzať zo všetkých relevantných automobilových miest priradených k budove. Podporuje to úvodný automobilový prah, súvislosť prípravy celého parkovania aj účel predpisu. Keby počet bodov určovalo iba dobrovoľné označenie EV státí, výsledok by sa mohol svojvoľne meniť maľovaním značiek.

Protiargument: slovenský text v niektorých písmenách skutočne používa „miesta pre elektrické vozidlá“. Tento rozdiel nemožno predstierať ako neexistujúci ani nahradiť európskym účelom bez vysvetlenia, najmä pri ukladaní sankcie. Výpočet preto má uviesť celkový počet automobilových miest, prípadné označené EV miesta a zvolený právny základ. Užší menovateľ sa nemá ponúkať ako potvrdená zákonná úspora. [1], [5]

Pri necelých pomeroch sa v tomto dokumente používa horné celé číslo: 21/10 dáva návrh troch bodov; 50 % z 21 dáva najmenej 11 pripravených miest. Ide o opatrnú interpretáciu pre projekt. Zákon samostatnú matematickú funkciu zaokrúhlenia nepíše. Protiargument pri slovách „na každých“ vychádza z celých dokončených skupín. V dobrovoľnom technickom návrhu je primerané vyhnúť sa poddimenzovaniu; pri sankcii musí orgán preukázať určitú zákonnú povinnosť.

Body sa nepočítajú ako ďalšie parkovacie miesta nad rámec kabeláže. Napríklad návrh štyroch bodov, kabeláže pre desať miest a vedenia pre ďalších desať predstavuje parkovanie s 20 miestami; štyri aktívne miesta môžu byť medzi desiatimi káblovo pripravenými. Existujúce body sa započítajú až po overení ich použiteľnosti, súbežnosti a príslušných technických požiadaviek. Rovnako treba zmapovať už realizované vedenie, aby sa zbytočne neobjednávalo znova.

10. Technický návrh: od počtu k použiteľnej infraštruktúre

Počet bodov neurčuje sám osebe potrebný rezervovaný výkon prípojky. Napríklad desať bodov s menovitým výkonom 11 kW neznamená bez ďalšieho potrebu trvalého odberu 110 kW. Skutočný návrh vychádza zo súbehu budovy, času parkovania, energetických potrieb vozidiel a možnosti riadenia. Nesmie však vytvoriť iba formálne body, ktoré nie sú prevádzkovo použiteľné.

Pri nebytových budovách § 8a ods. 3 požaduje dimenzovanie kabeláže a vedenia na súbežné a efektívne používanie požadovaného počtu bodov a podporu riadenia zaťaženia alebo nabíjania, pokiaľ je to technicky a ekonomicky uskutočniteľné. Pri bytovej vetve § 8b ods. 4 stanovuje dimenzovanie kabeláže na súbežné používanie na všetkých miestach vrátane prenosu dát a v prípade potreby elektromerov. Tieto formulácie nemožno nahradiť jednoduchým univerzálnym koeficientom bez projektového zdôvodnenia. [1]

Projektové odporúčanie: vyhodnotiť dostupné merania odberu budovy, rezervovanú kapacitu, hlavné istenie, prierezy, dĺžky a spôsob uloženia vedení, ochrany, uzemnenie, požiarne úseky a prostredie. Navrhnúť bezpečný stav pri výpadku merania, komunikácie alebo nadradeného riadenia. Riadenie výkonu musí vychádzať zo skutočnej použiteľnej kapacity, nie iba z nastavenej hodnoty v aplikácii.

Dátová a prevádzková vrstva má byť súčasťou zadania: internet alebo miestna komunikácia, autorizácia používateľov, meranie energie, evidencia transakcií, servisný prístup a postup pri poruche. Pri rozúčtovaní treba osobitne overiť vhodnosť merania a právny model účtovania. Aplikácia sama nepreukazuje splnenie všetkých meracích či daňových požiadaviek.

Pri inštalácii v existujúcej budove nesmie dôjsť k zníženiu protipožiarnej bezpečnosti podľa § 8c ods. 3. Prestupy, tesnenia, vedenie káblov, ochrana proti nárazu a dostupnosť obsluhy sa musia riešiť podľa konkrétneho objektu. Právna alternatíva vedenia neospravedlňuje nefunkčné alebo nebezpečné technické riešenie. [1]

11. Príprava trás a príslušenstvo SmartBase a GarageBase

Etapizácia môže oddeliť stavebnú prípravu od neskoršieho osádzania ďalších bodov tam, kde to príslušný právny režim umožňuje. Najväčší význam má pri hotových povrchoch, spoločných trasách a miestach s predpokladaným rastom dopytu. Povinné funkčné body sa však samotnou prípravou nenahrádzajú, ak zákon v danej vetve neustanovuje alternatívu alebo náhradné splnenie.

SmartBase je podľa dokumentácie výrobcu podzemná šachta slúžiaca na prípravu osadenia vhodnej stanice a vedenia kabeláže. Nie je sama osebe nabíjacím bodom ani dôkazom, že celá požadovaná infraštruktúra bola realizovaná. Projekt musí určiť kompatibilné vyhotovenie, umiestnenie, napojenie trás a podmienky budúcej montáže. Univerzálnu kompatibilitu so všetkými stanicami nemožno predpokladať. [9]

GarageBase je odbočovacia krabica na spoločnej napájacej trase v garáži. Nie je podstavec stanice. Jej použitie môže podporiť opakovateľné odbočky a etapové pripájanie, ale prierez spoločného prívodu, dovolené zaťaženie, istenie, ochrany a riadenie výkonu musia vyplývať z projektu a konkrétneho vyhotovenia. Samotný názov výrobku neustanovuje schválený elektrický systém. [9]

Pri preberaní pripravenosti treba vedieť preukázať jej skutočný rozsah: situačný plán, počet obslúžených miest, spojitosť a priechodnosť trás, prestupy a rezervy, dokumentáciu použitých komponentov a fotografie pred zakrytím. Pri náhradnom splnení pre objektívnu prekážku je rozhodujúce aj to, či neskoršia inštalácia nebude vyžadovať zákonom vylúčené ďalšie výkopy alebo zásahy do integrity stavby.

12. Inteligentné nabíjanie, interoperabilita a ISO 15118-20

Slovenský § 8c ods. 1 vyžaduje schopnosť inteligentného nabíjania, interoperabilnú prevádzku a v určených prípadoch schopnosť obojsmerného nabíjania. Z tejto formulácie nevyplýva povinnosť aktívne dodávať energiu z každého vozidla do siete. Konkrétne uplatnenie obojsmernosti treba overiť podľa príslušných predpisov, technického riešenia a režimu prevádzky. [1]

Dôležité je delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2025/656, ktoré mení prílohu II nariadenia AFIR. V bode 2.1.3 rieši **súkromné** AC a DC body pre ľahké a ťažké elektrické vozidlá inštalované alebo renovované od 1. januára 2027: pri Mode 2 odkazuje na EN IEC 61851-1:2019 a pri Mode 3 alebo Mode 4 na EN ISO 15118-20:2022 pre účely interoperability. Súkromné parkovanie preto nemožno považovať za automaticky mimo technických požiadaviek iba preto, že nie je verejne prístupné. [6]

Pri verejne prístupných bodoch bod 2.1.2 ustanovuje od roku 2027 EN ISO 15118-20:2022; pri ponuke automatickej autentifikácie a autorizácie, napríklad plug-and-charge, uvádza zároveň príslušnosť EN ISO 15118-2:2016 a EN ISO 15118-20:2022. Predpis obsahuje aj skoršie požiadavky pre nové alebo renovované verejné body od januára 2026. Dátum inštalácie, renovácie a konkrétny režim preto musia byť súčasťou kontroly. [6]

Požiadavka komunikačnej interoperability nie je totožná s univerzálnou povinnosťou prevádzkovať V2G. Aktívna obojsmerná služba závisí aj od vozidla, silovej časti, ochrany, podmienok pripojenia a príslušného obchodného režimu. Zároveň ju nemožno zredukovať na neurčitý marketingový sľub „pripravené na budúcnosť“.

Pred obstaraním treba od výrobcu vyžiadať dokumentáciu konkrétneho hardvérového a softvérového variantu, rozsah implementovaných funkcií a dôkazy príslušnej zhody. Podpora OCPP, riadenie prúdu alebo existencia mobilnej aplikácie samy nepreukazujú zhodu komunikačného rozhrania vozidlo-stanica s ISO 15118-20. Táto analýza neposudzuje zhodu konkrétneho modelu AgeVolt ani iného výrobcu.

13. Verejná prevádzka a stavebné ohlásenie od roku 2027

Povinnosť pri budove neznamená povinnosť previesť vlastníctvo staníc na externého prevádzkovateľa ani použiť konkrétnu obchodnú značku. Vlastník môže zvoliť prevádzkový model podľa svojich potrieb a zmlúv. Ak sa však body sprístupnia verejnosti, treba osobitne posúdiť AFIR a súvisiace požiadavky, napríklad prístup k nabíjaniu, platby a transparentnosť cien podľa príslušnej kategórie a dátumu. Vlastníctvo pozemku samo nerozhoduje o verejnej prístupnosti. [4]

Výstavba má samostatný režim. Zákon č. 243/2026 Z. z. v čl. I bode 62 mení § 18 ods. 4 písm. e) stavebného zákona č. 25/2025 Z. z. Od 1. januára 2027 uvádza pri ohlásení nabíjaciu stanicu pre elektromobily v exteriéri vrátane odberných elektrických zariadení, ich inštalácie a súvisiacej trafostanice. Ustanovenie pri tejto kategórii neuvádza výkonový limit. Účinnosť čl. I vyplýva z čl. XV novely. [7], [8]

To neznamená realizáciu bez dokumentácie alebo ostatných povolení. § 63 ods. 9 výslovne zachováva potrebné rozhodnutia, stanoviská, vyjadrenia a súhlasy podľa osobitných predpisov. Treba riešiť najmä právny titul k pozemkom a trasám, dotknuté siete, distribučné podmienky a požiarne či pamiatkové požiadavky podľa povahy projektu. Konkrétny stavebný postup musí zodpovedať celému zámeru a jeho termínu, nie iba obchodnému názvu dodávaného zariadenia.

14. Vlastník, správca, dozor a sankcie

Základným adresátom povinností je vlastník budovy. § 13 ods. 1 rozširuje príslušné povinnosti aj na správcu budovy vo vlastníctve štátu, vyššieho územného celku alebo obce, spoločenstvo vlastníkov v bytovom dome a bytové družstvo. Súkromný externý správca však nepreberá každú zákonnú zodpovednosť len tým, že je kontaktnou osobou. Jeho mandát, zmluvné povinnosti a oprávnenie investovať treba rozlíšiť. [1]

Štátny dozor podľa § 10 vykonáva Úrad pre reguláciu sieťových odvetví. Rozsah jeho jednotlivých oprávnení treba čítať podľa textu zákona, ktorý významnú časť kontrolných úkonov viaže na energetickú certifikáciu a štítky. Všeobecné označenie orgánu dozoru nie je náhradou za určenie konkrétneho kontrolného a sankčného právneho základu. [1]

§ 11 ods. 3 ustanovuje pre právnickú osobu alebo podnikateľa pokutu od 500 do 3 000 eur za vymenované skutky, vrátane nesplnenia povinností § 8 ods. 3 až 14. § 8 ods. 9 viaže nové a významne obnovované budovy na § 8a až 8c. Pri samostatnom porušení existujúceho režimu § 8a ods. 4 mimo obnovy preto vzniká otázka, či je sankčný odkaz dostatočne priamy a určitý. [1]

Odôvodnený výklad: nie je správne sľubovať beztrestnosť, ale ani tvrdiť automatickú pokutu 3 000 eur každej existujúcej budove nad 20 miest. Širší výklad odkazu môže obhajovať orgán; proti nemu stojí požiadavka zákonného a určitého vymedzenia trestaného konania. Táto analýza neuvádza rozhodnutie súdu, ktoré by konkrétny spor o túto novú väzbu už vyriešilo.

Poriadková pokuta do 500 eur podľa § 11 ods. 2 sa týka uvedenej nesúčinnosti pri dozore a môže sa opakovať; nie je všeobecnou sadzbou za chýbajúci bod. Priestupky podľa § 12 sa viažu na certifikáty a súvisiace skutky, preto ich sadzbu nemožno automaticky preniesť na nabíjanie. Pri pokute podľa § 11 sa zohľadňuje závažnosť a trvanie; zákon stanovuje začatie konania do roka od zistenia, najneskôr do troch rokov od konania. [1]

Aj stavebný zákon má vlastné sankcie za konkrétne porušenia stavebných povinností. Ich sadzby sa nesmú použiť ako univerzálna hrozba za absenciu nabíjačky. Povinnosť infraštruktúry, správnosť stavebného postupu a sankčný skutok sú tri odlišné otázky.

15. Modelové príklady s uvedením predpokladov

Nasledujúce príklady sú odvodené z [1]. Používajú pracovný základ všetkých priradených automobilových miest a zaokrúhlenie nahor podľa oddielu 9. Nepredpokladajú uznanú výnimku; jej posúdenie môže výsledok zmeniť.

Existujúci hotel, 21 miest, bez významnej obnovy. Základný návrh podľa § 8a ods. 4 je tri body alebo vedenie najmenej pre 11 miest. Nie sú povinné oba varianty naraz. Overí sa prechodná výnimka a prípadný odklad; osobitne bicykle. Pri presne 20 miestach sa tento prah nespustí. Historická povinnosť od roku 2025 sa preveruje oddelene.

Nová neadministratívna nebytová budova, 26 miest. Pri splnenej parkovacej väzbe návrh podľa § 8a ods. 1 obsahuje šesť bodov, kabeláž najmenej pre 13 miest a vedenie pre ostatných 13. Šesť aktívnych miest môže byť súčasťou káblovo pripravených 13. Ide o súbeh bodov a prípravy, nie o výber lacnejšieho z dvoch zákonných variantov.

Nová administratívna budova, sedem miest. Osobitný pomer ods. 7 vedie k návrhu štyroch bodov. Pri uplatnení všeobecnej prípravy ide o kabeláž pre štyri miesta a vedenie pre ďalšie tri. Ak investor uplatňuje skoršie podanie alebo nákladovú výnimku, osobitne sa vyhodnotí konflikt odkazu na ods. 7. Dátum na starom povolení sám osebe nie je dostatočný záver.

Nový bytový dom, deväť miest. § 8b vedie k jednému bodu, kabeláži najmenej pre päť miest a vedeniu pre ďalšie štyri. Pri významne obnovovanom bytovom dome s rovnakým parkovaním sa bodová povinnosť z ods. 2

automaticky nepreberá, no káblová príprava môže zostať relevantná. Pri oboch vetvách sa preverí parkovacia väzba, výnimky a bicykle.

Obnova nebytovej budovy, 40 miest, nepreukázaná väzba na parkovanie. Nemožno potvrdiť prísnejší všeobecný obnovovací režim iba na základe slova obnova. Zároveň nemožno uzavrieť nulovú povinnosť: existujúci scenár predstavuje štyri body alebo vedenie pre 20 miest. Pri administratíve treba osobitne preskúmať ods. 7. Všetky počty sa uvádzajú s presným označením použitého scenára.

Významná obnova s nákladovým testom. Pri celkových nákladoch obnovy 500 000 eur a relevantných nákladoch 50 000 eur je podiel presne 10 %, takže podmienka prekročenia splnená nie je. Pri 55 000 eur je 11 %, ale uznanie výnimky stále závisí od správnosti rozpočtového rozsahu a od toho, či ide o požiadavku uvedenú v § 8c ods. 4. Bicykle a administratívny ods. 7 sa automaticky nevypnú.

16. Dôkazný balík a odporúčaný postup vlastníka

Právne a technické posúdenie sa má opierať o dohľadateľné podklady. Primeraný základ tvoria:

1. Identifikácia budovy, účel užívania, vlastníctvo a mandát správcu; pri zmiešanej prevádzke odôvodnenie klasifikácie.

2. Situačný plán automobilových miest, ich počet, priradenie a právny titul k susedným pozemkom a trasám.

3. Chronológia relevantných žiadostí, rozhodnutí a zmien s dokladom o podaní; nie iba vybraná titulná strana povolenia.

4. Opis významnej obnovy, výpočet rozsahu obalovej konštrukcie a vysvetlenie zásahu do parkoviska a príslušnej elektrickej infraštruktúry.

5. Inventár bodov, kabeláže a vedenia s mapovaním na konkrétne miesta, konfiguráciou súbežného nabíjania a dokumentáciou skutočného vyhotovenia.

6. Podklady prípojky, merania zaťaženia, projekt elektrickej a dátovej infraštruktúry, požiarne riešenie a potrebné stanoviská.

7. Doklady k uplatnenej výnimke: porovnateľný rozpočet, potvrdenie distribútora alebo právna prekážka a dokumentácia realizovanej náhradnej pripravenosti.

8. Dokumentácia konkrétneho modelu a softvérovej verzie, relevantná zhoda a preberacie skúšky; pri verejnej službe aj samostatné posúdenie AFIR a prevádzkového modelu.

Prvý krok nemusí byť rozsiahly projekt. Stačí spoľahlivo určiť budovu, počet miest, druh zámeru a dostupné povoľovacie doklady. Nasleduje variantné technické zadanie s označením toho, čo je povinné, čo je pracovný výklad a čo je dobrovoľné rozšírenie. Až na tomto základe má zmysel porovnávať investičné a prevádzkové náklady.

Etapizácia má byť opísaná konkrétne: ktoré trasy vzniknú teraz, ktoré miesta budú mať kábel, kde budú aktívne body a ako sa doplní ďalšia etapa. Po realizácii sa odovzdá dokumentácia a overí skutočná funkcia vrátane riadenia. Právna pripravenosť sa neposudzuje len podľa objednávky komponentov, ale podľa doloženého stavu budovy.

17. Rozsah platnosti analýzy

Závery vychádzajú z verejne dostupných predpisov a ich časových verzií k 11. novembru 2026. Slov-Lex pri HTML zobrazení uvádza informatívny charakter; pri právnom úkone treba pracovať so záväzným vyhláseným znením a overiť následné zmeny. Pri dodávke plánovanej na neskorší termín sa znovu preveria účinné technické požiadavky aj príslušná verzia konkrétneho výrobku.

Nejednoznačnosti prechodnej výnimky, administratívneho odseku, menovateľa a zaokrúhlenia sú v texte označené, nie zatajené. Dokument ich rieši odôvodneným návrhovým postupom; nenahrádza rozhodnutie príslušného orgánu alebo individuálne právne posúdenie sporného projektu. Technické odporúčania nenahrádzajú autorizovanú projektovú dokumentáciu. Pre vlastníka majú vytvoriť použiteľný podklad na kvalifikované zadanie, nie formálny certifikát súladu.

18. Verejné zdroje

[1] Zákon č. 555/2005 Z. z., časová verzia od 1. januára 2027. Najmä § 2, § 8 ods. 9, § 8a až 8c, § 10 až 13. Oficiálne konsolidované znenie na Slov-Lexe.

[2] Zákon č. 246/2026 Z. z. Novela zákona o energetickej hospodárnosti budov; zmena účinná od 1. januára 2027. Oficiálny text novely.

[3] Zákon č. 555/2005 Z. z., časová verzia od 1. apríla 2025 do 31. decembra 2026. Najmä doterajší § 8a vrátane požiadavky od 1. januára 2025. Oficiálne predchádzajúce znenie.

[4] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1804 - AFIR. Najmä definície čl. 2, požiadavky príslušného prevádzkového režimu a príloha II v znení zmien. Oficiálny záznam EUR-Lex.

[5] Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1275 o energetickej hospodárnosti budov. Najmä čl. 14; európsky rámec nemožno zamieňať s presným slovenským textom. Oficiálna konsolidovaná verzia.

[6] Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2025/656 z 2. apríla 2025. Zmena prílohy II AFIR; príloha bod 5, nové body 2.1.1 až 2.1.3. Oficiálny text a záznam EUR-Lex, úradný text PDF.

[7] Zákon č. 25/2025 Z. z. - Stavebný zákon, časová verzia od 1. januára 2027. Najmä § 18 ods. 4 písm. e), § 63 ods. 9 a § 84. Oficiálne konsolidované znenie.

[8] Zákon č. 243/2026 Z. z. Najmä čl. I bod 62 a čl. XV o účinnosti. Oficiálne vyhlásené znenie.

[9] AgeVolt - príslušenstvo na montáž nabíjacích staníc. Primárny produktový podklad výrobcu pre funkčné rozlíšenie SmartBase a GarageBase; nejde o právny predpis ani samostatný dôkaz zhody celého projektu. Verejná produktová dokumentácia.