**Zápis**

**ze společného jednání Komise Rady hl. m. Prahy pro elektromobilitu**

**a**

**Komise Rady hl. m. Prahy** **pro parkování a silniční dopravu**

**konaného dne 16. 9. 2024 v 16,00 hod.**

**Přítomni:** členové a hosté dle přiložených prezenčních listů

**Zpracoval:** Ing. Michael Sršeň

Komise zahájily jednání v 16:15, kdy předseda Komise pro parkování a silniční dopravu pan Martin Duška přivítal všechny zúčastněné a konstatoval, že tato komise je usnášeníschopná. Následně předseda Komise pro elektromobilitu pan Jaromír beránek seznámil účastníky jednání s přizvanými hosty a všichni přítomní členové obou komisí vyslovili s jejich účastí souhlas. Následně seznámil účastníky jednání s návrhem programu, kdy oproti původnímu návrhu došlo ke změně pořadí bodů 2 a 3. S tímto opět všichni přítomní členové vyjádřili souhlas a konečná podoba byla tedy následující:

1. Úvod a hlasování členů obou Komisí o účasti přizvaných hostů.
2. Projednání otevřeného dopisu 5 asociací panu primátorovi z 18. 6. 2024.
3. Doporučení k cenám parkovacích oprávnění a krátkodobého parkování pro nízkoemisní a bezemisní vozidla.
4. Různé

**Ad 2)**

V rámci tohoto bodu pan Lukáš Folbrecht seznámil účastníky jednání se zněním otevřeného dopisu 5 asociací panu primátorovi z 18. 6. 2024 a rovněž s navazující prezentací Elektromobilní platformy, kdy v rámci uvedeného zdůraznil význam benefitů v oblasti parkování pro rozvoj elektromobility a vyslovil názor, že z tohoto pohledu je vhodné zachovat zvýhodnění nízkoemisních vozidel v maximální možné míře. Vlastní text otevřeného dopisu, stejně jako uvedená prezentace jsou přílohou tohoto zápisu.

**Ad 3)**

Pan Hataš vyjádřil názor, že s ohledem na skutečnost, že provozovatelé vozidel se spalovacími motory nejsou dosud plně zatíženi náklady negativních externalit, které jejich provoz vyvolává a dochází tak fakticky k jejich zvýhodnění, výhody pro nízkoemisní vozidla by měly zůstat zachovány.

Pan Bezděkovský v této souvislosti uvedl, že k promítnutí těchto nákladů dojde v rámci implementace systému EU ETS2 (více například zde <https://www.mzp.cz/cz/eu_ets2> ), nicméně zavádění systému bude pozvolné a s ohledem na časový horizont uvedeného je vhodné v současné době zvýhodnění nízkoemisních vozidel zachovat.

Pan Beránek zdůraznil nutnost rovnováhy mezi přínosy rozvoje elektromobility na straně jedné, a dopady zvýhodnění nízkoemisních vozidel na regulaci dopravy na straně druhé a rovněž upozornil na skutečnost, že potenciální riziko nárůstu energetické chudoby může přechod k elektromobilitě negativně ovlivnit. Seznámil účastníky jednání i se stanoviskem pana náměstka primátora MUDr. Zdeňka Hřiba k možným formám zvýhodnění nízkoemisních vozidel s tím, že pan náměstek preferuje primárně cenové zvýhodnění krátkodobých parkovacích oprávnění pro tato vozidla.

Pan Duška uvedl, že s podporou nízkoemisních vozidel se i nadále počítá, otázkou je nicméně její rozsah s tím, že prakticky všechny MČ podporují omezení zvýhodnění ve stávající podobě. Tento rezervovaný postoj MČ potvrdil rovněž pan Beránek.

V 16:37 přišel pan Petruška a rovněž Komise pro elektromobilitu se tímto stala usnášeníschopná.

Paní Braun Kohlová jako koordinátorka Plánu udržitelné mobility vyjádřila pochopení pro snahu provozovatelů nízkoemisních vozidel zachovat jejich zvýhodnění v maximálním, a tedy stávajícím rozsahu, nicméně rovněž uvedla, že již dochází ke kolizi s kapacitou ZPS, která je zejména v centrálních částech města již dnes zcela naplněna. Rovněž uvedla, že přes výhody, které provoz nízkoemisních vozidel oproti vozidlům se spalovacím motorem přináší, stále se jedná o IAD, jež je z pohledu udržitelné mobility tou nejméně efektivní formou dopravy a takto by na ni mělo být i nahlíženo.

Pan Duška upozornil, že další přetěžování kapacity ZPS se stává překážkou při budování dobíjecí infrastruktury a zvýhodnění parkování pro nízkoemisní vozidla se nakonec může ukázat jako kontraproduktivní.

Pan Melzer vyslovil názor, že zvýhodnění by se mělo nadále již vztahovat pouze na bezemisní vozidla a nikoli P-HEV a rovněž apeloval na rozvoj sítě vysokorychlostních dobíjecích stanic (HPC), neboť zkrácením doby dobíjení nedochází k blokování parkovacích stání při dobíjení. Podporu pomalého dobíjení v této souvislosti považuje za chybu. Rovněž navrhuje, aby zvýhodnění platilo na celém území HMP a je rovněž toho názoru, že minimálně u bezemisních vozidel by měla být cena POP stanovena ročním paušálem pro celé území HMP bez ohledu na počet registrovaných vozidel držitele oprávnění.

Pan Šíma uvedl, že Praha v minulosti svojí parkovací politikou vždy plně vycházela vstříc požadavkům ze strany státu na podporu elektromobility, nicméně se ukazuje, že situace vyžaduje změnu přístupu a že Praha na toto reagovala a o změnách s dostatečným předstihem informovala, navíc termín ukončení stávajícího zvýhodnění ještě o více jak rok prodloužila.

Pan Pokorný vyjádřil pochopení pro úpravy zvýhodnění nízkoemisních vozidel, nicméně je toho názoru, že s ohledem na menší negativa jejich provozu je jistá míra jejich podpory i nadále vhodná.

Pan Beránek na uvedené navázal s tím, že cílem by mělo být co možná nejvyšší využívání jiných forem dopravy, nežli je IAD, ale pokud v některých situacích tato nemá racionální alternativu, je optimální, aby IAD byla realizována právě bezemisními vozidly.

Pan Hladík upozornil, že na základě zahraničních zkušeností není reálné očekávat pokles počtu vozidel, nicméně je žádoucí se snažit o to, aby tato byla v co nejvyšší míře bezemisní. Žádoucí je tedy motivace k obměně vozového parku, a to zejména u firemních provozovatelů, na které připadá více jak 70 % nově prodaných/registrovaných vozidel. Rovněž upozornil na administrativní problémy při budování dobíjecích stanic.

Pan Chabr uvedl, že by měla být preferována taková patření, která budou motivovat provozovatele vozidel se spalovacím motorem k přechodu na bezemisní vozidla (zejména jde o ceny POP).

Pan Hataš uvedl, že je nutno změnit přístup k parkování, zejména co se týče nároků rezidentů na parkování. Rovněž vyslovil názor, že v současné době nemůže zvýhodněné parkování významně ovlivnit situaci v ZPS a také navrhl věnovat pozornost snaze o zajištění dopravní obslužnosti právě bezemisními vozidly.

Pan Bezděkovský zdůraznil, že problém je komplexní a nelze se zaměřovat pouze na oblast dobíjení. Změny ve zvýhodnění by měly být navázány na konkrétní cíle a realizovány až po jejich naplnění.

Pan Hájek upozornil na rozdíl mezi tím, kam je možno s vozidlem jet a kde a za jakých podmínek je možno jej zaparkovat. Rovněž upozornil, že požadavek Elektromobilní platformy na zachování stávajícího neomezeného zvýhodnění až do dosažení 15% podílu by zejména na situaci v centrální části města mělo silně negativní dopad. Otázka výše slevy je politické rozhodnutí, nicméně se nejeví jako zásadní, rozhodující jsou dopady na regulaci parkování.

Pan Duška uvedl, že elektrifikace MHD striktně závisí na finančních možnostech Prahy, uvítal by, pokud by bylo možno ze strany Prahy vyvinout tlak u taxislužby (přechod k bezemisním vozidlům).

Pan Lux uvedl, že zvýhodněné parkování by mělo být zachováno z důvodu urychlení obměny vozidel (pouze čtvrtina nově registrovaných vozidel jsou vozidla nová).

Paní Braun Kohlová uvedla, že nahrazování starších vozidel nízkoemisními by bylo velmi žádoucí, ale reálně k tomuto nedochází a místo toho dochází k navyšování celkového počtu vozidel. Rovněž vyjádřila názor, že v případě že by toto bylo preferencí vedení města, je možno formou cen POP účinně regulovat počty vozidel. S ohledem na to, že zatím z důvodu chybějící legislativní opory nelze využít nízkoemisní zóny ani mýto, je regulace formou cen parkovného nejúčinnějším nástrojem.

Pan Hataš upozornil, že diskuze na toto téma probíhají dlouhodobě, připomenul koncept tzv. zelených zón.

V 17:46 odešel pan Chabr.

Pan Czital uvedl, že motivací k omezení zvýhodnění rozhodně není vyšší příjem ze ZPS, ale negativní dopad na regulaci parkování, kdy z pohledu P1 je složitá zejména situace pro rezidenty. Vyjádřil názor, že regulace parkování by měla být stejná pro všechny, rovněž zmínil negativní efekt carsharingu na dopravu v P1.

Pan Beránek na závěr diskuze konstatoval, že ačkoli valná většina účastníků jednání není proti určitému zvýhodnění pro nízkoemisní vozidla, názory na optimální podobu tohoto zvýhodnění jsou velmi rozmanité, což proběhlá diskuze jasně ukázala. Navrhl proto zpracovat anketu, která bude dostupná na Google a bude obsahovat nejzásadnější otázky, které se projednávaného tématu týkají. Na základě odpovědí jednotlivých účastníků pak bude možno analyzovat postoj účastníků k jednotlivým okruhům problémů a následně pak zpracovat i návrh usnesení s doporučujícím stanoviskem pro Radu HMP. S ohledem na nezbytný čas na zpracování ankety, poskytnutí dostatečného času respondentům na zaslání svých odpovědí a v neposlední míře i vyhodnocení zaslaných odpovědí navrhl termín dalšího společného jednání obou Komisí na 7. 10. 2024 v 15:00 (místo konání bude upřesněno).

S tímto návrhem vyjádřili všichni přítomní účastníci jednání souhlas a v 18:23 bylo společné jednání obou Komisí ukončeno.

Zapsal: Ing. Michael Sršeň

Předseda Komise Rady hl. m. Prahy pro elektromobilitu: Mgr. Ing. Jaromír Beránek

Předseda Komise Rady hl. m. Prahy pro parkování a silniční dopravu: Mgr. Martin Duška

Přílohy:

Otevřený dopis 5 asociací primátorovi hl. m. Prahy z 18. 6. 2024

Prezentace Elektromobilní platformy