**Zápis**

**z 1. jednání Komise Rady hl. m. Prahy pro elektromobilitu**

**konaného dne 23. 4. 2024 v 15,00 hod.**

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

**Zpracoval:** Ing. Michael Sršeň

Komise zahájila jednání v 15:07, kdy předseda Komise přivítal všechny zúčastněné a zopakoval návrh programu jednání. S návrhem vyslovili všichni přítomní členové Komise souhlas.

1. **Úvod (informace o doplnění nominací členů a stálých hostů)**

 V rámci bodu předseda komise stručně nastínil důvody pro vznik Komise, zejména v kontextu činnosti předchozí neformální pracovní skupiny. Rovněž účastníky jednání seznámil se změnami ve složení Komise, ke kterým by v nejbližší době (po schválení nových členů Radou HMP) mělo dojít.

1. **Stručné představení členů komise i navrhovaných stálých hostů a společně s tím i subjektů, kteří tito zastupují.**

V rámci bodu došlo ke stručnému představení jednotlivých účastníků jednání, stejně jako subjektů, které v Komisi zastupují a oblastí, které považují s ohledem na náplň činnosti Komise za zvlášť aktuální, a na které by měla podle jejich názoru komise v budoucnu primárně zaměřit svoji pozornost.

1. **Přehled dosavadních aktivit hl. m. Prahy (HMP) v rámci podpory elektromobility.**

Z poměrně obsáhlé diskuze vyplynulo, že podpora rozvoje elektromobility ze strany HMP se soustředí primárně do dvou oblastí.

První oblastí je budování dobíjecích stanic (DS), resp. úzká spolupráce s jednotlivými subjekty, které vlastní realizaci a provoz DS zajišťují. V této souvislosti bylo zmíněno několik problémů v dané oblasti. Jednalo se například o sjednocení dopravního značení míst vyhrazených pro nabíjení, kdy bylo konstatováno, že přístup jednotlivých obcí i městských částí (MČ) se v tomto směru často značně liší. Zástupce MD ČR účastníky jednání informoval o krocích ministerstva v této oblasti, jež by měly vést ke sjednocení tohoto dopravního značení. Důraz byl rovněž kladen na kontrolu toho, aby vyhrazená parkovací stání byla skutečně využívána výlučně k nabíjení vozidel, byť elektromobily s ukončeným dobíjením nepředstavují významnější problém. S tím rovněž souvisí vytvoření odpovídajících legislativních podmínek, jež umožní vymahatelnost uvedeného (zejména ve vztahu k odtahům neoprávněně parkujících konvenčních vozidel). Rovněž byla prezentována snaha HMP začlenit všechna uvedená stání do systému zón placeného stání, což by mělo zvýšit efektivitu výše uvedených opatření, stejně jako nezbytnost sjednocení všech dílčích plateb souvisejících s nabíjením vozidel do jedné platby. Účastníci jednání v této souvislosti vyjádřili názor, že obce by pro operativní zajištění výše uvedeného měli mít ve větší míře přístup do registru vozidel a ze strany zástupce odboru dopravy MHMP byli informováni o probíhajících jednáních v tomto směru.

Důraz byl rovněž kladen na zajištění dostatečné informovanosti jednotlivých provozovatelů o síti DS, a to nejenom na území HMP, kdy stávající veřejně přístupné databáze či interaktivní mapy nejsou bohužel zcela úplné. Jak bylo zástupcem MD ČR účastníkům sděleno, zásadní změna v této oblasti se připravuje a nejpozději v průběhu roku 2025 by v souladu s implementací Nařízením o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (AFIR) mělo dojít k vytvoření on-line databáze, která tento problém vyřeší.

Druhou intenzivně diskutovanou oblastí byla otázka neomezeného bezplatného parkování nízkoemisních vozidel v zónách placeného stání na území HMP. V této souvislosti byly zmíněny dva úhly pohledu, kdy některými účastníky jednání bylo konstatováno, že pro řadu provozovatelů těchto vozidel se reálně jedná o nejvýznamnější benefit, který je těmto v rámci ČR poskytován, a jeho případné omezení by mohlo negativně ovlivnit přechod na nízkoemisní mobilitu. Na straně druhé bylo uvedeno, že změna v této oblasti je v souladu s přijatými koncepčními dokumenty, primárně Strategií podpory alternativních pohonů v Praze do roku 2030, která předpokládala omezení tohoto zvýhodnění dokonce již ke konci roku 2023. Rovněž bylo konstatováno, že v souladu s dynamickým nárůstem registrovaných nízkoemisních vozidel zejména v HMP a Středočeském kraji může v blízké budoucnosti nejenom v centrálních částech HMP docházet ke kolizi s cíli regulace dopravy v klidu a je tedy nezbytné nalézt méně extenzivní formu zvýhodnění těchto vozidel. V rámci diskuze byly zmíněny možnosti některých kompromisních řešení, například zachování předmětného benefitu pouze pro bezemisní vozidla, popřípadě vyjmout z tohoto zvýhodnění některé části Prahy, primárně v užším centru. V každém případě je ale nutno budoucí zvýhodnění řešit nikoli izolovaně, ale v celkovém kontextu připravovaných změn v provozu ZPS. Rovněž zazněl názor, že uvedené by bylo vhodné na některém z dalších jednání diskutovat i za přítomnosti zástupců jednotlivých MČ, primárně MČ Praha 1 a 2.

1. **Incentivy pro majitele a provozovatele elektromobilů v Praze**

Předmětem tohoto bodu byla prezentace pana Lukáše Folbrechta, jež se týkala Elektromobilní platformy, jejího poslání a cílů, které tato v rámci elektromobility sleduje.

V rámci budoucí podpory elektromobility byly zmíněny oblasti jako podpora dobíjecí infrastruktury, podpora e-mobility zejména v sektoru veřejných služeb zejména s ohledem na vysokou intenzitu pohybu těchto vozidel (taxi, zásobování, poštovní služby), stejně jako preference e-carsharingu. Rovněž byl vznesen požadavek na maximální možné zachování benefitů v oblasti dopravy v klidu, stejně jako na zvážení možnosti využití preferenčních jízdních pruhů pro MHD Uvedená prezentace bude zaslána všem účastníkům jednání Komise spolu s tímto zápisem.

1. **Koordinace s městskými částmi při vyhrazování parkovacích míst u dobíjecích stanic.**

V rámci tohoto bodu byl ze strany pana Michala Fišera, zástupce THMP účastníkům Komise představen záměr na umístění 1 500 dobíjecích stanic, resp. 3 000 dobíjecích bodů (600 wallboxů v lampách veřejného osvětlení a 900 samostatně stojících DS) na území HMP, tak jak byl tento schválen Radou HMP, a to s využitím dotace z výzvy Ministerstva dopravy ČR (OPD3).

Pozornost byla zejména věnována poměrně striktním podmínkám při čerpání dotačních prostředků, a to zejména v souvislosti s rychlostí výstavby DS, kdy podmínkou je realizace celé akce v průběhu následujících tří let. V této souvislosti byla zmíněna zejména potřeba jednotných pravidel pro stanovení vyhrazených parkovacích stání pro dobíjení, stejně jako nezbytnost úzké spolupráce s jednotlivými MČ, a to jak z pohledu jejich samospráv, tak i s ohledem na kompetence jednotlivých silničních správních úřadů.

Bylo rovněž konstatováno, že uvedené dále posílí tlak na zřizování nových parkovacích stání, což může přinášet problémy jak z pohledu sdílení veřejného prostoru, tak z pohledu průjezdnosti zejména pro složky IZS, s ohledem na těmito složkami využívanou techniku.

V této souvislosti byly zmíněny zkušenosti s výstavbou 13 dobíjecích bodů v oblasti Vinohrad, kdy se celý proces ukázal jako mimořádně časově náročný a bylo konstatováno, že v rámci realizace uvedeného záměru je nutno výrazně posílit spolupráci s jednotlivými MČ.

1. **Různé**

V rámci závěrečné diskuze zazněl ze strany účastníků jednání názor, že s ohledem na šíři problematiky a vysokou aktuálnost některých probíraných otázek bude nutno přinejmenším v nejbližším období přistoupit k vyšší četnosti jednání. I v této části programu zazněl požadavek na intenzivnější komunikaci s jednotlivými MČ, zejména s ohledem na skutečnost, že některé začínají vytvářet vlastní koncepce elektromobility a je nezbytné koordinovat jejich postup s postupem HMP v této oblasti.

Rovněž zazněl požadavek na stanovení si jednoznačně formulovaných témat, kterým by se Komise měla primárně věnovat, a to i se stanovením konkrétních výstupů z těchto jednání.

Na závěr byly předsedou Komise nastíněny body programu příštího jednání, jež by se měly primárně týkat otázek spojených jak s vlastním budováním DS (pravidla pro umisťování, Generel dobíjecí infrastruktury), tak s nastavením pravidel a standardů komunikace s jednotlivými MČ.

Jednání Komise bylo ukončeno v 17:24.

Zapsal: Ing. Michael Sršeň

Předseda: Mgr. Ing. Jaromír Beránek