**Zápis**

**z 3. jednání Komise Rady hl. m. Prahy pro elektromobilitu**

**konaného dne 24. 6. 2024 ve 13,00 hod.**

**Přítomni:** členové, hosté a zástupci městských částí dle přiložených prezenčních listů, 1. náměstek primátora MUDr. Zdeněk Hřib

**Zpracoval:** Michael Sršeň

Komise zahájila jednání ve 13:05, kdy předseda Komise přivítal všechny zúčastněné, konstatoval, že Komise je usnášeníschopná. Na úvod proběhlo hlasování o účasti přítomných hostů a tato účast byla přítomnými členy Komise jednomyslně schválena. Poté předseda Komise účastníky jednání seznámil s návrhem programu jednání a následně byl tento hlasováním přítomných členů jednomyslně schválen v následující podobě:

1. Implementace parkovacích stání u dobíjecích stanic do systému zón placeného stání.
2. Budoucí úprava zvýhodněného parkování nízkoemisních vozidel v zónách placeného stání.

**Ad 1)**

Na úvod tohoto bodu byli účastníci jednání stručně informováni o způsobu, jakým je v současné době řešeno parkování u dobíjecích stanic (DS) v rámci systému zón placeného stání (ZPS), který primárně vychází z formy zvýhodněného parkování nízkoemisních vozidel v ZPS, kdy tato vozidla v ZPS parkují bez omezení a bezplatně. S ohledem na skutečnost, že v této formě bude uvedený benefit ke konci tohoto roku ukončen, je nutno nalézt taková řešení, která na straně jedné významně nezhorší podmínky pro dobíjení, na straně druhé pak nedojde ke zhoršení situace primárně rezidentů dotčených oblastí.

Z následující široké diskuze je možno zmínit některé zásadní body:

1. Prakticky všichni zástupci MČ zdůraznili, že zcela zásadní roli bude v tomto směru hrát schopnost a ochota příslušných orgánů vymáhat dodržování nastavených pravidel, primárně v těch případech, kdy by docházelo k blokování vyhrazených stání parkujícími automobily se spalovacím motorem.
2. S výše uvedeným rovněž souvisí volba vhodného dopravního značení, kdy zástupci MD bylo sděleno, že již stávající právní úprava umožňuje stanovit dopravní značení takovým způsobem, který umožní efektivně řešit blokování vyhrazených parkovacích stání (odtahem), nicméně ne vždy je příslušnými silničními správními úřady (SSÚ) využívána. Zazněl důraz na potřebu komunikace s jednotlivými SSÚ v této oblasti s cílem í sjednocení dopravního značení.
3. V diskuzi rovněž zazněl požadavek na on-line platformu, na které by bylo možno zjistit jak obsazenost jednotlivých dobíjecích bodů, tak i například zda u něj parkující vozidlo skutečně nabíjí, nebo je do DS pouze připojeno. Zástupci MD účastníky informovali o tom, že uvedené by mělo být prostřednictví AFIR v následujícím roce splněno.
4. Z diskuze jasně vyplynulo, že úprava musí zohledňovat specifika jednotlivých kategorií nabíjení, rychlé vs pomalé, kdy v prvním případě lze souhlasit s tezí „nabíjení není parkování“ a již z povahy věci vyplývá, že snahou u těchto DS bude zajistit maximální obrátkovost dobíjejících vozidel.

Uvedené bude primárně řešeno provozovateli DS, neboť maximalizace využití DS je v jejich ekonomickém zájmu a mají možnost toto zajistit nastavením cen za dobíjení. Zástupce PRE uvedl, že u jimi provozovaných DS toto již funguje a PRE využívá dvousložkových cen, kdy jednou částí ceny je platba za energii, druhou pak platba dle času u DS. V současné době se průměrná doba nabíjení u komerčních DS pohybuje v řádu desítek minut.

Zásadně jiná by měla být u tzv. pomalých DS, které již z principu implikují, že délka dobíjení bude výrazně delší a primárně by se u těchto DS mělo jednat o alternativu k tzv. domácímu nabíjení pro ty rezidenty, kteří tuto možnost nemají. Na rozdíl od rychlonabíjení již v tomto případě nelze striktně oddělit nabíjení od parkování a tomu musí odpovídat nastavení podmínek pro fungování těchto míst v ZPS. Nalezení optimálního řešení je aktuální zejména s ohledem na plánované vybudování 1 500 DS, kdy tyto budou určeny právě pro pomalé nabíjení, a na fakt, že značná část těchto DS bude umístěna v ZPS. Ke zvážení je rovněž nastavení odlišného režimu den/noc, i když zde je otázkou chování rezidentů a současně i hrozí riziko zvýšeného počtu zbytných jízd, kdy rezidenti budou nuceni k přeparkování svých vozidel (otázkou je, nakolik je s ohledem na četnost využívání právě BEV toto v současné době aktuální).

Jako stěžejní se v rámci tohoto projektu rovněž ukazuje rozmístění těchto DS, kdy vlastní počet DS nepředstavuje pro dopravu v klidu v jednotlivých MČ zásadní problém (jedná se o cca 70 DS na jeden správní obvod), otázkou je nicméně jejich rozmístění tak, aby na jedné straně došlo k relativně rovnoměrnému pokrytí území HMP těmito DS, na straně druhé by ale měly být situovány adekvátně k poptávce po dobíjení v jednotlivých lokalitách. V této souvislosti bylo konstatováno, že v současné době nejsou k dispozici informace o počtech nízkoemisních vozidel v jednotlivých lokalitách.

Všichni účastníci jednání se shodli na tom, že zejména při přípravě projektu na vybudování 1 500 DS je nezbytná intenzivní komunikace realizátorů projektu s jednotlivými MČ za účelem nalezení vhodných lokalit pro umístění DS tak, aby bylo možno dodržet podmínky poskytnuté dotace.

**Ad 2)**

Při jednání o možnosti a formách zvýhodněného parkování v ZPS bylo zdůrazněno, že se v minulých letech jednalo o jeden z nejvíce motivujících benefitů, který byl provozovatelům nízkoemisních vozidel v rámci celé ČR poskytován, a že s ohledem na stále ještě ne zcela uspokojivý vývoj elektromobility v ČR by mělo být zvýhodnění u těchto vozidel zachováno. Na druhé straně bylo konstatováno, že stávající forma začíná narážet na limity ZPS, kdy v podstatě zcela neomezené parkování ve všech ZPS pro všechny provozovatele nízkoemisních vozidel začíná být v konfliktu s cíli regulace dopravy v klidu.

Přítomní zástupci MČ vyslovili požadavek, aby v případě dlouhodobého parkování byl i u těchto vozidel aplikován požadavek na vztah provozovatele k území příslušné MČ, tak jako je tomu u ostatních vozidel.

V případě krátkodobého parkování, které již z principu uvedenou selekci neumožňuje je zásadní otázkou takové nastavení pravidel, které zásadním způsobem nenaruší regulaci dopravy v klidu v jednotlivých lokalitách (primárně v oblastech s extrémně vysokou poptávkou po parkování), ale současně bude představovat dostatečné zvýhodnění provozovatelů nízkoemisních vozidel, tak aby toto alespoň částečně kompenzovalo negativa, která jim provozování právě tohoto typu vozidel přináší (zejména se jedná o někdy výrazně vyšší pořizovací náklady a omezení spojená s délkou max dojezdu a času k nabíjení).

Forma a míra tohoto zvýhodnění se jeví jako zcela zásadní, nicméně je nutno akceptovat, že řešení je plně v kompetenci vedení HMP.

Další otázkou je odlišení přístupu k nízkoemisním vozidlům a vozidlům bezemisním, kdy u první skupiny nelze žádným způsobem zaručit, že budou na území HMP provozována způsobem, který povede k minimalizaci jejich emisí. Na straně druhé nelze opomíjet riziko, že absence nějaké formy zvýhodnění může jednak vést k poklesu zájmu o tato vozidla (a je opravdu velmi odvážným předpokladem, že uvedené povede k většímu zájmu o BEV, a nikoli o ICE), jednak ke změně chování u těch jejich provozovatelů, kteří v současné době na území HMP maximálně využívají elektrického pohonu.

V rámci bodu 1) rovněž pan Novotný účastníky jednání seznámil s informacemi ze studijního pobytu v Nizozemsku, v jehož rámci byl věnován důraz i na způsoby řešení problémů spojených s tamním rozvojem elektromobility. Za významnou lze v této souvislosti považovat skutečnost, že prakticky všichni významní provozovatelé DS úzce spolupracují při vývoji DS a řešení případných technických problémů a za tímto účelem rovněž založili společnou laboratoř. Vlastní DS jsou pak v zásadě unifikované a s cílem jejich co největší dostupnosti je kladen maximální akcent na jejich jednoduchost a snadnou instalaci a s tím související minimalizaci nákladů na jejich zřizování. Další informace lze nalézt zde … <https://cloud.iprpraha.cz/index.php/s/Hzs5hhlAgMXRt3V> .

Na závěr byla panem Hladíkem z časových důvodů jen velmi stručně představena prezentace PRE, která se týkala informací ohledně provozu DS této společnosti na území HMP (prezentaci účastníci jednání obdrželi již dříve spolu s ostatními podklady). S ohledem na závažnost jejího obsahu bylo odsouhlaseno se jejímu obsahu podrobněji věnovat na dalším jednání komise.

Jednání Komise bylo ukončeno v 15:36.

Zapsal: Michael Sršeň

Předseda: Mgr. Ing. Jaromír Beránek

Přílohy (3x)