**Zápis**

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

**a**

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

**konaného dne 7. 10. 2024 v 15,00 hod.**

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

Komise zahájily jednání v 15:07, kdy předseda Komise RHMP pro elektromobilitu pan Jaromír Beránek přivítal všechny zúčastněné a konstatoval, že tato komise je usnášeníschopná. Seznámil účastníky jednání s připravovanými změnami ve složení komise pro elektromobilitu a následně i s návrhem programu jednání, kterým bylo pokračování diskuze zahájené na předchozím jednání obou komisí, jež se týkala budoucího případného zvýhodnění nízkoemisních vozidel při parkování v zónách placeného stání na území hlavního města Prahy.

V rámci uvedeného seznámil účastníky jednání s podkladovými dokumenty, kdy prvním byl návrh bodů usnesení k hlasování obou komisí a druhým byl alternativní návrh Elektromobilní platformy (oba materiály tvoří přílohu tohoto zápisu). Následně oznámil zahájení diskuze.

Pan Bezděkovský vyslovil názor, že zvýhodnění by v dalším období mělo být poskytováno pouze bezemisním vozidlům. K tomuto názoru se připojil i pan Lux, který rovněž upozornil na skutečnost, že tzv. EL značky budou od roku 2026 vydávány již pouze bezemisním vozidlům.

Pan Beránek upřesnil, že reálně by se jednalo o zvýhodnění pro elektromobily a vozidla s vodíkovým pohonem, hybridní vozidla (P-HEV) by v budoucnu zvýhodněna již nebyla. Pokud se jedná o rozlišení uvedených dvou kategorií, vyslovil názor, že uvedené dává smysl i za tu cenu, že nebude možno využít při identifikaci zvýhodněných vozidel formátu EL značky a provozovatelé bezemisních vozidel se budou muset registrovat.

Pan Nacher konstatoval, že hlavním benefitem je možnost neomezeného parkování ve všech oblastech ZPS a toto by mělo být zachováno, byť v podobě placeného parkovacího oprávnění. S tímto názorem se následně ztotožnil pan Melzer.

Pan Hájek vyslovil názor, že do dořešení odlišení bezemisních a nízkoemisních u vozidel s EL značkou by stálo za úvahu stanovit určité přechodné období, kdy zvýhodnění bude pro obě skupiny vozidel.

Pan Bezděkovský upozornil, že pokud by mělo dojít ke vzniku celopražského oprávnění pro bezemisní vozidla, tak pokud má být toto chápáno jako motivační faktor, je nutno vést diskuzi nad jeho cenou.

Pan Vislous navrhl, aby se výše cenového zvýhodnění řídila i typem zóny (modrá/fialová) a současně vyslovil názor, že odlišení bezemisních vozidel je technicky řešitelné a jako příklad uvedl systém využívaný SFDI u dálničních známek.

Pa Šíma nicméně upozornil, že za stávajícího stavu uvedené nelze, protože Praha nemá ze strany MD umožněn přístup do registru vozidel v nezbytném rozsahu.

Pan Duška vyjádřil souhlas s cenovým zvýhodněním v rámci platby parkovného, nicméně zdůraznil nezbytnost ochrany rezidentů a z toho důvodu by zvýhodnění mělo existovat v rámci stávajícího systému.

Pan Chabr vyslovil názor, že by bylo žádoucí poskytovat zvýhodnění pouze v těch případech, kdy dojde k nahrazení stávajícího vozidla vozidlem bezemisním a toto se stane jediným vozidlem.

Pan Nacher uvedl, že z jeho pohledu je stávající zvýhodnění jediným skutečně významným benefitem a s ohledem na stále velmi nízký počet elektromobilů v ČR ve srovnání se zbytkem EU by mělo být zachováno, a to do doby, než počet registrovaných elektromobilů dosáhne 10-15 %. S tímto názorem se ztotožnil i pan Lux.

Pan Duška v této souvislosti upozornil, že v diskuzi o benefitech se krom jiného zcela opomíjí problematika parkování u dobíjecích stanic. Rovněž uvedl, že forma zvýhodnění by měla respektovat na stávající situaci, která je poměrně nepříznivá.

Pan Lux uvedl, že je čistě na vůli města, zda preferovat zvyšování počtu bezemisních vozidel nebo potřebu parkování rezidentů.

Pan Chabr navrhl ke zvážení rozlišovat centrální části Prahy a zbytek.

Paní Braun Kohlová upozornila, že již v dnešní době počet vydaných dlouhodobých parkovacích oprávnění značně převyšuje počet parkovacích stání v zónách (o 30-40 %). Rovněž uvedla, že dle poznatků z Německa nedochází k nahrazování starších vozidel elektromobily, ale dochází k navyšování celkového počtu vozidel.

Pan Schvarc uvedl, že chápe zájem rezidentů na možnosti parkování, ale že je rovněž jejich zájmu ochrana před negativy provozu spalovacích motorů. Rovněž uvedl, že valná většina nových vozidel je firemních a u tohoto zákazníků k nahrazování starších vozidel v poměru 1:1 dochází.

Pan Bezděkovský vyslovil tezi o neustálém nárustu počtu vozidel a je toho názoru, že snaha by měla směřovat v maximální míře k tomu, aby nově registrovaná vozidla byla bezemisní.

16:04 odešel pan Nacher.

Pan Růžička vyslovil pochybnosti o tom, že by docházelo k prosté substituci starších vozidel vozidly bezemisními bez nárůstu celkového počtu vozidel.

Pan Vislous vyslovil názor, že s ohledem na stávající počet bezemisních vozidel jejich negativní dopad na parkování je výrazně nižší, nežli jejich přínos pro kvalitu životní prostředí a z toho důvodu je pro zvýhodnění těchto vozidel. Současně se přiklání k menšímu zvýhodnění v případě dlouhodobých parkovacích oprávnění a většímu u krátkodobého parkování.

Pan Hájek konstatoval, že z diskuze je zjevný velmi rozdílný pohled obou komisí, z jeho pohledu preferuje slevu v rámci stávajícího systému a navrhované body usnesení považuje za vyvážený kompromis a navrhuje, aby byly hlasovány. Rovněž uvedl, že TSK již činí kroky pro zvýhodnění bezemisních vozidel na parkovištích P+R.

V 16:14 odešel pan Fišer

Pan Bursík uvedl, že diskuze nad zvýhodněním bezemisních vozidel by se neměla omezit na otázku parkování v ZPS, ale měla by být diskutována v širších souvislostech, jež souvisí provozem elektromobilů a do budoucna například rovněž i se zavedením mýta či nízkoemisních zón.

Pan Folbrecht představil návrhy Elektromobilní platformy na alternativní možnosti zvýhodnění (viz. materiál v příloze), a to jak návrh původní, tak i návrh aktualizovaný. Rovněž vyslovil názor, že bez citelného zvýhodnění bezemisních vozidel hrozí riziko snížení zájmu o tato vozidla ze strany firem a také se vyslovil pro větší důraz na potřeby těch, kteří do Prahy dojíždějí, konkrétně pro podmínky parkování a nabíjení bezemisních vozidel na parkovištích P+R.

Pan Hájek uvedl, že TSK v případě parkovišť P+R již tyto kroky postupně začíná realizovat.

Pan Beránek uvedl, že pro přijetí doporučujícího stanoviska komise je zásadní odlišení čistě bezemisních vozidel od vozidel nízkoemisních s tím, že podle jeho názoru by zvýhodnění mělo být poskytováno pouze první skupině. Rovněž uvedl, že na základě poznatků vzešlých z proběhlé diskuze zpracuje návrh bodů k hlasování s tím, že tyto se budou týkat primárně zvýhodnění krátkodobého parkování (u dlouhodobého parkování zatím nedošlo ke shodě) a zohlední problematiku odlišení obou výše uvedených kategorií vozidel a možnost/nezbytnost určitého přechodného období.

Tyto body budou zaslány členům komise RHMP pro elektromobilitu elektronicky, hlasování o nich proběhne formou per rollam a následně budou jeho výsledky potvrzeny na příštím jednání komise.

V 16:45 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:

Projednávaný návrh usnesení

Návrh Elektromobilní platformy