**Možnosti zvýhodnění nízkoemisních vozidel v rámci ZPS**

Pro účely tohoto návrhu se předpokládá, že v zásadě zůstane zachována stávající struktura ZPS, tedy rozčlenění na parkovací oblasti (včetně případného rozčlenění těchto na dílčí) dle jednotlivých MČ. Nepředpokládá se vytvoření dvou zón (centrální a vnější) a stejně tak se nepočítá s možností získání POP na tyto zóny. Toto vymezení odpovídá informacím, jež má ODO k dnešnímu dni k dispozici.

Rovněž považujeme za nezbytné uvést, že níže uvedený nástin možností změn v oblasti regulace dopravy v klidu byl zpracován bez toho, aby byl odboru ODO znám obsah otevřeného dopisu primátorovi hlavního města Prahy, který se k uvedenému tématu vyjadřuje (tento nám byl doručen 18. 6. 2024). Materiál tedy nijak nezohledňuje, resp. zohledňovat nemůže myšlenky a podněty v tomto obsažené.

**Zvýhodněná cena dlouhodobých POP**

Toto zvýhodnění se bude týkat výlučně ceny dlouhodobých POP, kdy tato budou pro nízkoemisní vozidla vydávána standardním způsobem a za zcela stejných podmínek, jako je tomu v případě ostatních vozidel. Doba tohoto zvýhodnění by měla být pevně určena, za optimální považujeme, aby zvýhodnění platilo pro všechna POP vydaná do 31. 12. 2026 (platnost všech takto zvýhodněných POP by tedy byla ukončena nejpozději ke konci roku 2027) a aby rovněž došlo k cenovému odlišení bezemisních a nízkoemisních vozidel. Cena za POP by byla jednotná, bez ohledu na pořadí vozidla, nicméně by se i tyto vozidla započítávala do celkového počtu vozidel daného subjektu (v současné době tomu tak není). Otázkou ke zvážení je, zda toto cenové zvýhodnění aplikovat i na případy, kdy jsou pro jedno vozidlo vydána POP pro více oblastí/MČ.

Výhodou je, že uvedené zvýhodnění nevyvolává signifikantní zvýšení intenzity dopravy, nemá negativní dopad na dopravu v klidu a současně se pro držitele zejména abonentních POP bude jednat o poměrně citelný benefit, neboť pokud jsou provozovateli většího počtu vozidel, tak výsledná úspora nákladů na pořízení POP se v rámci navrhovaného období bude pohybovat v řádu desítek tisíc Kč na vozidlo. Pro některé subjekty se rovněž může jednat o vítanou náhradu přenosných POP, jejichž platnost končí ke konci tohoto roku. Nezanedbatelný je rovněž aspekt administrativě organizační, kdy drtivá většina úkonů spojených s vydáváním POP bude moci být realizována obvyklým způsobem na výdejnách POP jednotlivých MČ.

Zásadní nevýhodou je skutečnost, že v případě držitelů rezidentních POP je toto zvýhodnění vcelku bezvýznamné.

**Zvýhodněná cena u plateb za krátkodobé parkování**

Všechna vozidla registrovaná v ČR osazená registrační značkou pro elektrická vozidla (dále jen „EL“) budou moci bez čehokoli dalšího parkovat v ZPS za sníženou cenu. Předpokladem bude nicméně úhrada parkového prostřednictvím VPH/aplikace, kdy na základě formátu těchto značek je aplikace schopna bez dalšího vyhodnotit, zda má vozidlo na zvýhodnění nárok. V případě platby prostřednictvím platebního automatu nelze toto zvýhodnění z technických důvodů bohužel realizovat, nicméně ve všech úsecích, kde je možná platba prostřednictvím parkovacího automatu je možná rovněž platba s využitím VPH.

Ke zvážení je v této souvislosti i možnost delšího stání v rezidentních/modrých zónách (např. max 2-5 hodin), zejména s ohledem na skutečnost, že stanovená maximální doba stání v předmětných úsecích ZPS je fakticky primárním způsobem regulace dopravy v klidu těch subjektů, které nejsou držiteli dlouhodobých POP. Zde je nicméně nutno si uvědomit, že nastavení těchto parametrů ZPS je v současnosti v kompetenci jednotlivých SSÚ a případná jednotná úprava v této oblasti by musela být s těmito pravděpodobně řešena.

Vozidel bez EL značky se bude toto zvýhodnění týkat rovněž, nicméně je bude nutno registrovat obdobným způsobem, jako je tomu dnes. Tato povinnost se samozřejmě nebude týkat těch nízkoemisních vozidel bez EL značky, která budou mít vydaná dlouhodobé POP a tedy již budou registrována (v CIS budou v kategorii elektromobil a hybrid).

S ohledem na skutečnost, že benefit bude primárně vázán na EL značku, jež je shodná pro všechna nízkoemisní vozidla, nelze v tomto případě provést rozdělení na nízkoemisní a bezemisní vozidla.

Výhodou tohoto benefitu je, že při vhodném nastavení ceny parkovného, popřípadě i maximální délky parkování, se stále může jednak o citelné zvýhodnění provozovatelů těchto vozidel. Současně i při stanovení ceny parkovného na minimální úrovni bude možno získat prostřednictvím CIS informace o počtech těchto vozidel a jejich dopadu na dopravu v klidu v ZPS. Tyto informace následně poskytnou skutečný a reálný obraz o dopadu zvýhodněného parkování na jednotlivé oblasti dopravy v klidu, který je v současné době ne zcela uspokojivý a je zatížen řadou nejasností, dohadů a domněnek.

**Možnost získat POP pro jednotlivé MČ nad rámec § 23 ZPK**

Z věcného hlediska se jedná o maximálně extenzivní způsob zvýhodnění provozovatelů nízkoemisních/bezemisních vozidel, kdy by těmto bylo umožněno získat POP pro jednotlivé oblasti/MČ i bez prokázání vztahu k území, tak je toto vyžadováno § 23 ZPK. Zásadní nevýhodou této formy je riziko vyšší intenzity dopravy a současně negativní dopad na dopravu v klidu zejména v centrální části města (včetně tzv. lokálních center), což je ve zjevné kolizi s požadavky přijatých strategických dokumentů (Plán udržitelné mobility, Klimatický plán, Zásady pro zřizování ZPS nebo Strategie rozvoje parkování 2020-2025).

Na druhé straně je nutno konstatovat, že uvedené negativní jevy je možno do značné míry eliminovat vhodně zvolenou cenou politikou a tato forma zvýhodnění rovněž umožňuje stanovit rozdílné podmínky pro nízkoemisní a bezemisní vozidla.

K diskuzi je samozřejmě rozsah uvedeného benefitu, kdy je možno jej omezit jak počtem MČ, pro které je možno POP získat, tak získání POP pro některé MČ zcela vyloučit (zejména užší centrum města).

**Parkování v rámci vyhrazených parkovacích stání u veřejných dobíjecích stanic**

Problematika bude řešena samostatně.

**Parkování nízkoemisních vozidel pro účely zásobování**

Problematika bude řešena samostatně.