



ASOCIACE HOTELŮ
A RESTAURACÍ ČR
THE CZECH ASSOCIATION
OF HOTELS AND RESTAURANTS

Připomínky k návrhu plánovaných opatření, na území hlavního města Prahy, které mají za cíl zklidnění dopravy, pro provozovatele stravovacích služeb a provozovatelů ubytovacích zařízení

a to konkrétně k

Obecně závazné vyhlášce o místním poplatku za povolení k vjezdu s motorovým vozidlem do vybraných míst a částí měst – k dispozici ve znění k 19.20.2023 (dále též jen „vyhláška“)

SHRNUTÍ HLAVNÍCH DOPADŮ PŘEDLOŽENÉHO MATERIÁLU

Návrh lze hodnotit jako takový, který má za cíl zejména omezit dopravní přetíženost v historickém jádru hl. města Prahy s odkazem na vysoký kulturní, sociální a urbanistický význam. Další cíle deklarované v důvodové zprávě souvisí s tímto základním způsobem definovaným cílem. AHR ČR oceňuje, že existují datové analýzy v oblasti preference jednotlivých modů dopravy na vybraném území. Postrádá však návaznost na počet rezidentů, počet motorových vozidel rezidentů a porovnání počtů cestujících a vozidel přijíždějících do vybraného území a jen tímto územím projíždějících. Zájem na omezení projíždění vybraného území AHR ČR akceptuje jako logický, nicméně dopad vyhlášky bude také na ty cestující, kteří se na vybraném území budou chtít ubytovat. Tento dopad do poskytování služeb členů AHR ČR je významný, neboť hosté ubytovacích zařízení přijíždějí do místa pobytu motorovými vozidly v rozsahu 35 % celkového počtu hostů. Z vyhlášky plyne snaha o co nejnižší míru zásahu do práv podnikatelů vykonávat svou činnost svobodně, volně a bez specifických omezení. Je třeba poukázat na to, že ačkoli je území přiléhající k vybranému místu A (zejména) i B srovnatelné z hlediska kulturního, sociálního a urbanistického systému s těmito vybranými místy, nebude touto vyhláškou zasaženo. Tím dojde k znevýhodnění členů AHR ČR, jakož i dalších podnikatelů s provozovnami ve vybraných místech oproti těm mimo takto vybraná místa. Narušení hospodářské soutěže zásahem hlavním městem Prahou v mezích samostatné působnosti není v důvodové zprávě nijak zohledněno a nejsou přijaty ani kompenzační návrhy v tomto ohledu. Předložená vyhláška neřeší problémy dopravy v centru města koncepčně, ale omezuje pouze vjezd do dílčích částí centra Prahy. Přitom je zřejmé, že toto opatření bude mít dopad na zhuštění dopravy v okolních pražských částech. Doporučujeme, aby podobná opatření byla vytvářena v rámci celkové koncepce řešení dopravní situace v hl. m. Praze.



OBECNÁ PŘIPOMÍNKA

Návrh nepracuje s porovnáním dat ohledně vybraného místa jako cílové destinace dopravy a jako místa, které je využito k tranzitu, návrh nepracuje s dopady do práva podnikat, do ekonomiky jednotlivých sektorů služeb, které jsou ve vybraných místech zastoupeny včetně jejich specifik.

Omezení vjezdu se zásadním způsobem dotkne zásobování, které vyhláška prakticky předpokládá mezi hlavně v nočních hodinách, respektive mezi 20:00 – 10:00 hod. (§7 odst. 3 písm. d)).

Lze předpokládat s ohledem na aktuální stav zásobování, výkon pracovních povinností řidičů i standardní pracovní dobu dodavatelů, že bude nadále docházet k preferenci ranních hodin. Špička tak bude zejména v době přesunu obyvatel do práce, školy apod. Ani noční zásobování není vhodné, neboť může způsobit hluk a další negativní souvislosti s potřebou zaměstnanců u jednotlivých podnikatelů, jak odběratelů, tak dodavatelů.

V obecné rovině vyhláška neřeší alternativy individuální přepravy zákazníků – například taxi služba, případně hotelový limousine servis, který patří ke standardním službám hotel celosvětově. To silně zkomplikuje tento způsob dopravy, který často využívají i lidé, přijíždějící z letiště, zvláště pak senioři.

Vyhláška, resp. důvodová zpráva k ní, se vůbec nezabývá případnými dopady na cestovní ruch, který přináší městu nemalé finanční prostředky minimálně na poplatcích za pobyt a dalších službách. Nijak tedy neřeší zachování minimálního komfortu příjezdu a odjezdu pro hosty v místě ubytované.

ZÁSADNÍ KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY

1. § 6 odst. (3) doplnit poslední větu takto: ..., přičemž lze nastavit pozdější okamžik odeslání platby.

Odůvodnění: V návaznosti na ust. § 6 odst. 3) vyhlášky je navrhováno, aby platební aplikace umožnila nastavit den platby na pozdější den tak, aby bez dalšího došlo k zahájení platby a umožnění vjezdu s odkladem. Tato dispozice umožní objednat vjezd hotelovým hostům na pozdější den a řídit tak jejich příjezd s ohledem na počátek a trvání ubytování.

2. Doplnění § 7 odst. (3) písm.i), které bude znít takto: uživatelé vozidel individuální smluvní přepravy, taxislužby a služební vozidla hromadného



ubytovacího zařízení vykonávající činnost, a to za uložené rozmezí vyložení / naložení hosta hromadného ubytovacího zařízení.

Odůvodnění: vyhláška zcela vypouští alternativní způsob smluvní přepravy zákazníků a dává pouze výjimku pro vozidla MHD. To je silně diskriminační nejen pro turisty, ale také pro samotné rezidenty v dotčených městských částech.

3. § 7 odst. (3) písm. d) - *Navrhujeme zcela zrušit časové omezení pro výjimku vjezdu zásobování mezi 22:00 – 10:00 hod.*

Odůvodnění: Toto omezení způsobí v první řadě značné zatížení celé dotčené oblasti v nočních a ranních hodinách a s tím spojené zvýšení hluku. Stejně tak se projeví i v okolních příjezdových ulicích, kde omezení neplatí.

Zásadním způsobem ovlivní zásobování podnikatelských subjektů včetně ubytovacích a stravovacích zařízení a dalších služeb. Navíc bude noční zásobování vyžadovat další zaměstnance v nočních hodinách.

V případě, že se větší část podnikatelů rozhodne na základě vyhlášky a vzhledem k provozním možnostem objednávat zásobování v ranních hodinách například mezi 8:00 – 9:00 hod., pak může docházet k dalším dopravním zácpám právě z tohoto důvodu.

4. *Doplnění § 7 odst. (3) písm. j), které bude znít takto: uživatelé vozidel v užívání hostů hromadného ubytovacího zařízení pro přistavení k hromadnému ubytovacímu zařízení a odjezd z něj.*

Alternativně v případě, že bude nezbytné pro kontrolní účely předchozí zaevidování vozidla hosta hromadného ubytovacího zařízení v platební aplikaci:

Doplnění § 7 odst. (2) písm. h), které bude znít takto: uživatelé vozidel v užívání hostů hromadného ubytovacího zařízení pro přistavení k hromadnému ubytovacímu zařízení a odjezd z něj.

Alternativně v případě, že bude nezbytné provést úhradu poplatku zajistit, aby provozovatel hromadného ubytovacího zařízení měl možnost jako poplatník za své hosty provést v platební aplikaci zaevidování motorového vozidla svého hosta a poplatek za něj uhradit.

Provozovatel hromadného ubytovacího zařízení by měl mít možnost v platební aplikaci zaregistrovat do vjezdů do vybraného místa pro motorová vozidla ve vlastnictví či přechodném užívání hotelovými hosty a zároveň mít možnost takto učinit i s časovým odstupem po vjezdu (např. hodinu po vjezdu), aby hotel mohl zajistit zaplacení vjezdu pro hosta.

Odůvodnění: Je zcela běžnou praxí i v jiných evropských městech, že do zón s omezeným přístupem mají možnost přijet vozidlem nejen rezidenti, ale také hosté, kteří v místě mají zajištěné ubytování. Pokud by tato možnost nebyla, pak zcela vyloučíme příjezdy zahraničních hostů, kteří přijíždějí vlastním vozem a to navíc, aniž



bychom jim nabídli jakoukoliv alternativu. Host by měl mít možnost přijet k hotelu a následně může parkování vozu zajistit personál hotelu (valet service). Stejně tak pokud by měl hotel vlastní parkování například ve dvoře nedává smysl, aby host nedostal výjimku z bezplatného vjezdu, zatímco rezident tuto výjimku mít bude.

Nařízení, kterým se vymezují oblasti hlavního města Prahy, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít k stání silničních motorových vozidel za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy (dále též jen „nařízení“)

SHRNUTÍ HLAVNÍCH DOPADŮ PŘEDLOŽENÉHO MATERIÁLU

Návrh byl předložen bez podkladových materiálů, zejména bez přílohy č. 2 a č. 3, které mají být tvořeny v souladu s reálným stavem jednotlivých parkovacích zón – regulovaných úseků. Nicméně lze očekávat, že zásadním dopadem bude omezení parkování v regulovaných úsecích. Předkládaný návrh nařízení neobsahuje analýzu stávajícího stavu a cíle řešení. Není tedy patrné zejména, jaká jsou aktuální data ohledně počtu rezidentů, v regulovaných úsecích, jejich nároky na parkovací místa, počtu podnikatelů a jejich specifika při výkonu podnikatelské aktivity včetně nároků na parkovací místa. Některé regulované úseky, zejména ty, které mohou být zčásti překrývající se vybranými místy dle vyhlášky – viz výše – jsou vylidněné, velkou část pěšího provozu, dopravy MHD tak tvoří návštěvníci vybraných míst nebo hl. města Prahy jako takového. Ti mají oproti rezidentům menší nárok na parkovací místo. Lze uvést, že hromadné ubytovací zařízení má obvykle potřebu na cca 30 % parkovacích míst vzhledem k počtu provozovaných pokojů, nicméně v případě rezidenčního bydlení by takový nárok byl až 100%. I tato úvaha vypovídá o potřebě dodání dat a jejich analýzy a nastavení správných a efektivních opatření. Aktuálně není o dopadech návrhu nařízení ze strany předkladatele tvrzeno relevantně ničeho.

Navrhované omezení se dle údajů, které máme k dispozici dotkne až 35% hostů hromadných ubytovacích zařízení. Jinými slovy, jde o omezení pro 1/3 hostů, kteří budou mít buď zvýšené náklady na pobyt ve vybraném území oproti území, které nebude vyhláškou a nařízením dotčeno. Celkový dopad na místní poplatky aktuálně hrazené hlavnímu městu Praha činí snížení o 7.130 Kč/rok/pokoj. Škoda provozovatele hromadného ubytovacího zařízení by činila celkem 250.840 Kč/rok/pokoj z důvodu snížené obsazenosti. Navržené změny se tak v celkovém kontextu jeví jako neefektivní a zásadně proti podpoře cestovního ruchu v Praze. Je třeba vzít v potaz jistou výjimečnost vybraných míst (ostatně z toho důvodu je připravována vyhláška a nařízení), která jsou rozhodujícím argumentem pro tyto hosty, aby vůbec hl. město Prahu navštívili.



OBECNÁ PŘIPOMÍNKA

AHR ČR upozorňuje na to, že navrhuje ke začlenění do nařízení možnost **parkování hostů hromadného ubytovacího zařízení v rámci režimu „Hodinový kredit rezidenta“** – cílem je umožnit parkování motorových vozidel hostů tak, že v rámci nastavené celkové hodinové dotace bude moci být tento čas využit pro více motorových vozidel, a to v rozsahu 25% ubytovací kapacity konkrétního provozovatele hromadného ubytovacího zařízení, jinými slovy, počet možných parkovacích stání = 30 % hotelových pokojů. Požadavkem je tedy, aby aplikace umožnila podnikateli pro vybrané území využít oprávnění pro jedno či více vozidel tak, aby v jeden konkrétní okamžik nepřekročil počet takto oprávněných vozidel předem povolený počet. Rada hlavního města Prahy schválila usnesení č. 49 ze dne 15.1.2024 o změně Ceníku parkovacích oprávnění a karet v zónách placeného stání pro oblasti na území hl.m. Prahy vymezené územím celé městské části a Ceníku parkovacích oprávnění a karet v zónách placeného stání pro oblasti na území hl.m. Prahy vymezené na části území městské části. Přenosná parkovací oprávnění se dle této vyhlášky vydávají s platností nejdéle do 31.12.2024. AHR ČR se ohrazuje proti části obsahu důvodové zprávy k této vyhlášce, v níž je uvedeno, že přenosná parkovací oprávnění byla přeprodávána na komerční bázi zejména návštěvníkům ubytovacích zařízení. S ohledem na možnosti pořizovat si parkovací oprávnění elektronicky je dle našich členů tato komerční dispozice již po několik nemožná. AHR ČR uvádí, že zrušení přenosných parkovacích oprávnění je činěno bez náhrady, přičemž je žádoucí, aby provozovatelé ubytovacích zařízení měli možnost zajistit svým hostům parkovací oprávnění. Jde o službu, která je nezbytná pro naplnění hlavního účelu podnikání, tedy poskytování ubytovacích služeb za úplatu. Zpoplatnění zajištění samotného parkovacího oprávnění není službou, kterou by naši členové poskytovali za účelem dosažení zisku.

Navrhuje se rovněž, aby byla vybrána **záchytná parkoviště a platba za jejich využití v sobě zahrnovala možnost bezplatného vjezdu pro vyložení a naložení zavazadel** – navrhuje se zpracovat přehledné možnosti parkování v blízkosti vybraného místa, které bude sloužit pro zanechání motorových vozidel pro případ, že by uživatel takového vozidla nemohl či neměl zájem na vjezd do vybraného místa. V případě, že na vyznačených záchytných parkovištích bude umístění motorového vozidla zpoplatněno, navrhuje se, aby v rámci poplatku bylo umožněno vjet do vybraného místa každý den 1x. Cílem úpravy je umožnit hostům hromadného ubytovacího zařízení přijet k místu pobytu, vyložit a následně naložit zavazadla v případě, že nebudou mít zájem na využití hotelového či jiného taxi ani na vjezdu svým motorovým vozidlem.

Nařízení umožňuje parkování vozidel tzv. carsharingu, přičemž AHR ČR má za to, že v takovém případě je vhodné umožnit parkování rovněž pro silniční vozidla hostů hromadných ubytovacích zařízení umístěných v obvodu regulovaného úseku. Lze mít



za to, že ubytovaný host je svou povahou a účelem pobytu definicí blíže rezidentovi než osoba, která není rezidentem, není ubytována v regulovaném úseku, nemusí být ubytována na území hl. města Prahy, nemusí přinést do rozpočtu žádný přínos a přesto má k dispozici vozidlo carsharingu zaparkované v regulovaném úseku. Místo obsazené tímto vozidlem pak může zabírat místo rezidentovi. AHR ČR se tímto nevymezuje vůči službě carsharingu ani jakémukoli oprávnění pro provozovatele této služby, nicméně je přesvědčena o tom, že služba, kterou poskytují hostům její členové, tj. podnikatelé v ubytovacích a restauračních službách s provozovny v regulovaném úseku, resp. vybraném místě, je nejméně stejně hodnotná z hlediska soužití s rezidenty, přínosem pro blízké okolí i rozpočty města.

Důvodová zpráva zmiňuje zneužívání parkovacích karet provozovateli hromadných ubytovacích zařízení kopírováním, což není pravdivá informace. Hromadná ubytovací zařízení nakupují dočasné karty v omezené míře v aplikaci k tomu určené, město z nich dostává příjmy, karty jsou využívány pouze pro část ubytovaných hostů a přestože se vozidla střídají počet předplacených míst zůstává stejný, naopak v době, kdy hosté nepřijíždějí po vlastní ose jsou nevyužity, karty nelze kopírovat.

ZÁSADNÍ KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY

Zajištění příjezdu hotelových hostů motorovým vozidlem a umožnit parkování po dobu pobytu, tedy více než 24 hodin – umožnit v aplikaci možnost zaregistrovat do aplikace vjezd do oblasti pro motorová vozidla ve vlastnictví či přechodném užívání hotelovými hosty a zároveň mít možnost takto učinit i s časovým odstupem po vjezdu (např. hodinu po vjezdu), aby hotel mohl zajistit zaplacení vjezdu pro hosta. Cílem je také umožnit parkování po celou dobu pobytu hotelového hosta s tím, aby to byl hotel, který je oprávněn takto v příslušné platební aplikaci provést nezbytné úkony za hosta.

1. *Doplnění § 4 odst. (2) písm. c) takto: „a za účelem parkování hosta hromadného ubytovacího zařízení“.*

Alternativně z důvodů, že jsou nastaveny nařízením výjimky pro carsharing, ačkoli to může znamenat, e vozidlo bude parkovat v regulovaném úseku a bude využito nerezidenty, příp. i hosty hromadného ubytovacího zařízení, ačkoli legislativně vyjádřenou snahou předkladatele je omezení parkování v regulovaných úsecích:

Doplnění § 4 odst. (2) písm. j) takto: „silniční motorové vozidlo v užívání hosta hromadného ubytovacího zařízení za účelem parkování hosta hromadného ubytovacího zařízení s provozovnou v regulovaném úseku za podmínek tohoto nařízení po dobu pobytu hosta v regulovaném úseku“.

Přičemž následující písmena se změní tak, aby na sebe navazovala.