

# Tisková zpráva

## Seminář České parkovací asociace 2023

23.11.2023, Autoklub ČR, Opletalova 1337/29, Praha 1

*"Aby vrcholem digitalizace nebyl jen naskenovaný dokument"*

Dne 23. října 2023 se v prostorách Autoklubu České republiky v Praze uskutečnil 7. seminář České parkovací asociace, kterého zúčastnilo přes 100 odborníků. Seminář se věnoval pouze jedinému tématu a tím bylo digitální parkování. Několik podivných přístupů a realizací digitálních parkovacích systémů, které jsme zachytili v průběhu roku 2023, nás přivedlo na myšlenku pokusit se znovu představit veškeré procesy, které jsou s nejmodernějšími projekty organizace dopravy v klidu spojeny. Téma bylo velice lákavé a **seminář měl nejvyšší účast ve své historii**.

Digitalizace parkování může být cestou, jak veškeré procesy zefektivnit. My však stále a dokola v Česku nalézáme prazvláštní cesty, které v kontextu nepříliš přívětivého právního systému znamenají pouze body zadavateli za splněný úkol – o efektivní funkčnosti takového systému však můžeme pochybovat. Neustále se setkáváme s názory, že pojem „digitální“ znamená „zaznamenaný údaj v informačním systému“. I když se mnohdy jedná o **naskenovaný občanský průkaz**, který žadatel pošle e-mailem na úřad, kde jej úředník přepíše do tabulky a sken uloží. Už tento prvopočátek setkání občana s novým digitálním systémem je zcela špatně.

Zejména v případech městských parkovacích zón a výdeje dlouhodobých parkovacích oprávnění by na prvním místě při definici nového digitálního systému měly být **dvě zásady**. Tou první je myšlenka, že **pokud musí člověk (tj. žadatel) dojít vyřídit své parkovací oprávnění fyzicky na úřad, systém není postavený správně**. Vyřízení parkovacího oprávnění rezidenta či abonenta musí být primárně směřováno do počítače žadatele. Druhou zásadou je **snaha o maximální automatizaci vnitřních činností úřadu** spojených s procesem výdeje oprávnění.

Do systému by se žadatel měl jednoduše přihlásit prostřednictvím některého z nástrojů národní identity (aby nebylo třeba skenovat občanku či jiný doklad). Systém by měl automaticky získat ostatní potřebná data o žadateli i vozidlu z národních registrů, a to vše bez zásahu úředníka. Následně by měl být automaticky vystaven podklad pro provedení platby. Všechny tyto kroky je možné robotizovat a úředník by se měl do věci vkládat pouze v neobvyklých případech.

Vize maximální automatizace u nás trpí na typicky české překážky. Když už se najdou moderně smýšlející vizionáři, narazí na podivnosti právního prostředí. Například: **stát zákonem svěřil obcím** část výkonu státní správy, kterým je **organizování dopravy na území obce**. A i v zákoně, kterým toto provedl, předpokládá, že tato činnost bude vyžadovat ověřování některých údajů. Potud je vše v pořádku. Přitom ale **stát obcím nesvěřil možnost nahlížet do registru silničních vozidel**. Zatímco přístup do základních registrů je v zákoně explicitně vymezen, přístup do registru silničních vozidel (pozn.: RSV nepatří do základních registrů) zde jaksi absentuje.

Nesmíme se pak divit, že mnohá města chtějí po žadatelích o parkovací oprávnění skeny technických průkazů. Jak hloupé a nemoderní ve 21. století. Zvláštní jistě je, že jiný segment spojený s provozem automobilů (pojišťovnictví) tento přístup do registru silničních vozidel má. Obce tento přístup potřebují v plném rozsahu v nepřetržitém on-line provozu. A nejen pro dlouhodobá parkovací oprávnění, ale i pro možnost stanovovat odlišné ceny parkování dle velikosti vozidla či jeho emisní třídy i u návštěvnického parkování. Jinak se pořád budeme plácet po ramenech, jak jsme dobří a ve skutečnosti se budeme dále propadat na chvost Evropy.

Všechny tyto základní aspekty vytváření moderních parkovacích zón byly diskutovány v první polovině semináře. Doplnili jsme je dalšími vstupními informacemi a rozbory veškerých záležitostí nových projektů integrace nových digitálních systémů. A kromě všech právních, technických a ekonomických aspektů jsme připojili i jeden pohled do psychologie člověka. Zastoupení našeho největšího výrobce automobilů ve Velké Británii uspořádalo rozsáhlý průzkum mezi řidiči. A výsledkem je mimo jiné zjištění, že placení parkovného je stejně **stresující jako návštěva zubaře**.

Druhou polovinu semináře zahájil **viceprezident Evropské parkovací asociace – Stefan Sadleder**. Jeho přednáška představila přístupy a trendy řešení digitálních parkovacích systémů v Evropě. Dobrou zprávou může být informace, že se Evropská parkovací asociace **přesouvá do Bruselu**, kde bude blíže orgánům, které mají mnoho na svědomí. Záměry zajištění rovného přístupu k registrům napříč celou Evropou i jednotné řešení celoevropského problému častých falzifikátů parkovacích karet pro osoby se zdravotním postižením jsou dobrým příslibem do budoucna.

Viceprezidenta EPA vystřídal několik řečníků – diskutujících. Náplní diskusního panelu byla téma **otevřeného trhu platebních kanálů** (při platbách za parkování). Pokud nevíte, co si pod tímto představit, pak to přirovnáme k situaci, kdy za parkování zaplatí každý uživatel 10 korun a ten, kdo použije mobilní telefon, zaplatí poskytovateli služby ještě další poplatek navíc (za službu platební aplikace). My jsme si všichni zvykli, že za parkování platíme stejně a poplatek poskytovateli platebního kanálu (mobilní aplikace či parkovacího automatu) za nás platí město. S nástupem společnosti EasyPark na náš trh se však situace začala měnit. A přitom EasyPark pouze přinesl zvyklosti z Evropy.

Diskuze byla obsáhlá a padaly nejrůznější argumenty pro i proti. Bylo dobře, že **se do diskuze zapojili i přítomní zástupci měst**, na které případně dopadá **hněv parkujících, že se jim zase zdražilo parkování**. Vlastní idea otevřeného trhu je nejspíš v pořádku a může přinášet neustále zkvalitňování služeb a boj o zákazníka. Na druhé straně existuje reálné riziko, že se o otevřený trh přihlásí i dodavatelé parkovacích automatů na parkovištích, kde poté budou vedle sebe stát dvě, tři nebo více ocelových krabic. To by asi našim městům výrazně neprospělo.

V posledním bloku semináře jsme se trochu vrátili právní analýzou na začátek k práci s daty. Poté jsme měli možnost konečně se přesvědčit, jak dokázalo město Pardubice „vytunit“ svůj parkovací systém. I díky nemalým finančním příspěvkům z EU je většina parkovacích míst v **Pardubické zóně placeného stání** monitorována a množství dat, které město z tohoto projektu získává, je úchvatné. Závěrečným příspěvkem semináře bylo představení základních prvků nejnovějšího mobilního monitoringu, který používá **Technická správa komunikací hl. m. Prahy**. Účastníci semináře mohli poznat limity, na které kolegové v Praze narážejí a na které je nutno myslet již v počátečních úvahách o moderním systému digitálního parkování.

7. seminář je za námi a na stole leží spousta nevyřešených otázek. Stagnace vývoje právního prostředí je varující. V podmínkách, kdy Evropa nasazuje nové nástroje a naše legislativa se nevyvíjí, nám hrozí velké problémy. My již v současné době potřebujeme efektivně řídit dopravu, ale nemůžeme. Potřebujeme variabilní tarifkaci při parkování, potřebujeme mít možnost měnit funkční využití parkovacích ploch v průběhu dne, potřebujeme efektivně řešit nerespektující řidiče, a do toho všeho ještě potřebujeme uspokojit potřeby elektromobility a reagovat na expanzi mnohdy bezohledné city logistiky. Bez zásadních změn našeho práva to však nepůjde. Pozitivnější zprávy si snad povíme na **11. konferenci České parkovací asociace**, která se bude konat **od úterý 14. do čtvrtka 16. května 2023** v Konferenčním hotelu Luna v Koutech u Ledče nad Sázavou.

Seminář se uskutečnil za významné podpory partnerů:

