EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 21. 11. 2025
COM(2025) 703 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

o dostupnosti vhodných zariadení na odpočinok pre vodičov a chránených parkovacích zariadení, ako aj o vytváraní bezpečných a chránených parkovacích plôch certifikovaných v súlade s delegovaným nariadením (EÚ) 2022/1012

1. ÚVOD

V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy[1] (ďalej len „nariadenie č. 561/2006“), sa stanovujú pravidlá o časoch jazdy, prestávkach a dobách odpočinku vodičov pôsobiacich v cestnej nákladnej i osobnej doprave. Článok 8a ods. 2 nariadenia č. 561/2006[2] splnomocňuje Európsku komisiu na stanovenie podrobných noriem týkajúcich sa úrovne služieb a bezpečnosti bezpečných a chránených parkovacích plôch a postupov certifikácie týchto parkovacích plôch.

Komisia na základe tohto splnomocnenia konala a 7. apríla 2022 prijala delegované nariadenie (EÚ) 2022/1012[3], ktorým sa riešia kritické problémy v odvetví cestnej dopravy a ktoré prispieva k efektívnejšiemu a harmonickejšiemu dopravnému systému v celej Európskej únii. V delegovanom nariadení (EÚ) 2022/1012 sa stanovujú **podrobné normy** pre parkovacie plochy, ktoré majú byť certifikované ako bezpečné a chránené. Tieto normy zahŕňajú rôzne aspekty vrátane opatrení fyzickej bezpečnosti, dohľadu, osvetlenia a kontroly prístupu. Bezpečné a chránené parkovacie plochy musia vodičom poskytnúť vhodné zariadenia, ako sú toalety, sprchy a stravovacie služby, aby si vodiči mohli pohodlne a bezpečne oddýchnuť.

Pre bezpečné a chránené parkovacie plochy sú stanovené štyri **úrovne bezpečnosti**: i) bronzová; ii) strieborná; iii) zlatá a iv) platinová. Sú navrhnuté tak, aby vyhovovali rôznym potrebám a poskytovali prevádzkovateľom dopravy jasný rámec na výber vhodnej úrovne bezpečnosti, a to aj na základe hodnoty prepravovaného tovaru. **Postupy certifikácie** bezpečných a chránených parkovacích plôch zahŕňajú pravidelné kontroly a audity na zabezpečenie dodržiavania stanovených noriem, čím sa zabezpečí, že vodiči budú mať k dispozícii spoľahlivé a bezpečné prostredie a že náklad bude účinne chránený.

V článku 8a ods. 4 nariadenia č. 561/2006 sa vyžaduje, aby Komisia predložila Európskemu parlamentu a Rade správu o dostupnosti vhodných zariadení na odpočinok pre vodičov a chránených parkovacích zariadení. Komisia by mala tiež podať správu o vývoji bezpečných a chránených parkovacích plôch certifikovaných podľa noriem stanovených v delegovanom nariadení (EÚ) 2022/1012. Správa Komisie môže okrem toho obsahovať zoznam odporúčaných opatrení zameraných na zvýšenie počtu aj kvality bezpečných a chránených parkovacích plôch.

---

[1] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, 11.4.2006, s. 1).

[2] Revidované nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1054 z 15. júla 2020, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o minimálne požiadavky na maximálne denné a týždenné časy jazdy, minimálne prestávky a doby denného a týždenného odpočinku, a nariadenie (EÚ) č. 165/2014, pokiaľ ide o určovanie polohy prostredníctvom tachografov (Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 1).

[3] Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2022/1012 zo 7. apríla 2022, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, pokiaľ ide o stanovenie noriem upresňujúcich úroveň služieb a bezpečnosti bezpečných a chránených parkovacích plôch a postupov ich certifikácie (Ú. v. EÚ L 170, 28.6.2022, s. 27).

Okrem toho sa v článku 8a ods. 3 nariadenia č. 561/2006 vyžaduje, aby členské štáty podporovali vytváranie parkovacích miest pre komerčných používateľov ciest v súlade s článkom 39 ods. 2 písm. c) nariadenia (EÚ) č. 1315/2013[4] o transeurópskej dopravnej sieti (TEN-T), ktoré bolo následne nahradené nariadením (EÚ) 2024/1679[5]. V článku 31 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2024/1679 sa od členských štátov vyžaduje, aby do 31. decembra 2040 zabezpečili vytvorenie bezpečných a chránených parkovacích plôch certifikovaných podľa noriem EÚ pozdĺž ciest základnej siete a rozšírenej základnej siete alebo vo vzdialenosti do 3 km jazdy od najbližšieho výjazdu z cesty patriacej do transeurópskej siete, pričom priemerná maximálna vzdialenosť medzi dvomi takýmito plochami je 150 km.

Táto správa vychádza zo štúdie o dostupnosti zariadení na odpočinok a parkovacích zariadení pre profesionálnych vodičov, ktorú vypracovala Komisia[6]. V štúdii sa analyzoval súčasný dopyt po parkovacích miestach pre profesionálnych vodičov a ich ponuka, ako aj možnosti rozšírenia existujúcej siete bezpečných a chránených parkovacích plôch v súlade s nariadením (EÚ) 2024/1679. Štúdia vychádzala z rozsiahlych konzultácií s odborníkmi z členských štátov, prevádzkovateľmi dopravy a parkovísk, odborovými zväzmi a profesionálnymi vodičmi[7].

Časť 2 správy obsahuje prehľad parkovacích plôch pre profesionálnych vodičov v EÚ a časť 3 sa zaoberá výzvami v oblasti bezpečných a chránených parkovacích plôch. Časť 4 obsahuje závery vrátane hlavných odporúčaní na rozšírenie siete bezpečných a chránených parkovacích plôch.

2. PREHĽAD PARKOVACÍCH PLÔCH V EÚ

V tejto časti je uvedená typológia parkovacích plôch pre profesionálnych vodičov v EÚ a kľúčové údaje o bezpečných a chránených parkovacích plochách.

2.1. Typológia parkovacích plôch

Parkovacie plochy, ktoré využívajú profesionálni vodiči, sú z hľadiska účelu a úrovne bezpečnosti veľmi rôznorodé. Možno ich klasifikovať takto:

---

4 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1).

5 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1679 z 13. júna 2024 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, o zmene nariadenia (EÚ) 2021/1153 a nariadenia (EÚ) č. 913/2010 a o zrušení nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 (Ú. v. EÚ L, 2024/1679, 28.6.2024).

6 *Study on the availability of suitable rest facilities for professional drivers and of secured parking facilities, as well as on the development of safe and secure parking facilities in the EU* (Štúdia o dostupnosti vhodných zariadení na odpočinok pre profesionálnych vodičov a chránených parkovacích zariadení, ako aj o rozvoji bezpečných a chránených parkovacích zariadení v EÚ), https://op.europa.eu/sk/publication-detail/-/publication/42b15ca1-1680-11f0-b1a3-01aa75ed71a1.
Všetky výsledky prieskumu uvedené v tejto správe boli získané na základe tejto štúdie.

7 Podrobnejšie informácie o konzultáciách a konzultovaných zainteresovaných stranách nájdete v prílohe II k tejto štúdii, https://op.europa.eu/sk/publication-detail/-/publication/a21e19fe-167d-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en.

a) Parkovacie plochy pri diaľnici

Tieto parkovacie plochy sú často otvorené pre všetky typy vozidiel, čo znamená, že nákladné vozidlá sa o túto plochu delia s osobnými autami, autokarmi a inými typmi súkromných vozidiel. V závislosti od členského štátu takéto parkovacie plochy často vlastnia alebo prevádzkujú verejné orgány, alebo na ne poskytujú koncesiu.

b) Parkovacie plochy mimo diaľnice

Tieto parkovacie plochy sa zvyčajne nachádzajú približne 3 km od diaľnice. Často ich vlastnia a prevádzkujú súkromní prevádzkovatelia a sú vyhradené pre nákladné a ľahké úžitkové vozidlá.

c) Čakacie oblasti pre nákladné vozidlá v prístavných a železničných termináloch

Na rozdiel od verejných parkovacích plôch ide o špeciálne plochy v prístavných a železničných termináloch, kde sa vodiči môžu zdržiavať, kým čakajú na vstup do terminálu. V závislosti od členského štátu môžu terminály vlastniť a prevádzkovať verejné orgány alebo súkromné spoločnosti, hoci verejné vlastníctvo je veľmi rozšírené.

d) Areály súkromných dopravných spoločností (podnikové depá)

Tieto parkovacie plochy ponúkajú poskytovatelia rezervácie parkovacích miest pre nákladné vozidlá na parkoviskách, ktoré vlastnia dopravné spoločnosti. V rámci tohto systému dopravný podnik otvorí svoj parkovací dvor vodičom iných dopravných spoločností – podobne ako pri krátkodobom prenájme ubytovania, ktoré si možno rezervovať prostredníctvom aplikácie. Alternatívnu formu tohto modelu využívajú prevádzkovatelia špecializovanej dopravy, napríklad dopravné spoločnosti prepravujúce autá, ktoré si navzájom parkujú vo svojich parkovacích dvoroch.

e) Bezpečné a chránené parkovacie plochy

Bezpečné a chránené parkovacie plochy sa môžu deliť na certifikované parkovacie plochy a necertifikované parkovacie plochy. Normy EÚ stanovené v delegovanom nariadení (EÚ) 2022/1012 sú jediné, ktoré sú stanovené v právnych predpisoch. V týchto normách sa stanovujú štyri úrovne bezpečnosti a spoločná úroveň služieb, ktoré sú predpokladom certifikácie. Certifikáciu vykonávajú nezávislé a nestranné audítorské orgány, ktoré sú akreditované podľa transparentných pravidiel stanovených v delegovanom nariadení.

Ďalšími odvetvovými normami sú požiadavky na bezpečnosť parkovísk TAPA EMEA, ktoré sú normou Združenia na ochranu prepravovaného majetku (TAPA), a certifikácia parkovísk a zariadení Európskej organizácie pre bezpečné parkovanie (ESPORG).

Existujú aj regionálne odvetvové normy, napríklad certifikáty VEDA (Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V.) (prémiové parkovanie a kvalitné parkovanie), ktoré však zostávajú okrajové.

f) Parkovacie plochy pre autokary

Vodiči autokarov vo všeobecnosti nezostávajú cez noc na parkovacích plochách, ktoré využívajú vodiči nákladných vozidiel. Zvyčajne sa ubytovávajú v hoteloch a uprednostňujú obslužné zóny

a vyhradené parkovacie zariadenia v blízkosti miest určenia alebo terminálov. Niektoré mestá, ako napríklad Pamplona v Španielsku a Brusel v Belgicku, si uvedomujú tento trend a v mestských oblastiach zriadili špeciálne parkovacie terminály pre autokary. Bezpečné a chránené parkovacie plochy sú preto pre odvetvie autokarovej dopravy vzhľadom na jej odlišné prevádzkové potreby do značnej miery irelevantné.

g) Iné zariadenia

V EÚ27 sa nachádza približne 123 000 hotelov. 46 % parkovacích plôch s certifikátom EÚ má v okruhu troch kilometrov aspoň jedno zariadenie na prenocovanie. Vo všetkých kategóriách parkovania má približne polovica parkovacích plôch aspoň jedno zariadenie v tejto vzdialenosti. Najdôležitejšie vzdialenostné pásma sú jeden kilometer, ktorý sa považuje za pešiu vzdialenosť, a tri kilometre, ktoré je možné obslúžiť kyvadlovou dopravou. Keďže sa však tieto vzdialenosti merali vzdušnou čiarou, do ubytovacieho zariadenia, ktoré má byť umiestnené v blízkosti parkovacej plochy, môže byť v skutočnosti potrebné prekonať väčšiu vzdialenosť.

V dôsledku toho v blízkosti mnohých parkovacích plôch chýbajú vhodné ubytovacie zariadenia. Hoci môžu existovať možnosti ubytovania vo väčšej vzdialenosti, pre vodičov nákladných vozidiel nie je reálne ich využívať, pretože po zaparkovaní nákladného vozidla na chránenej parkovacej ploche zvyčajne nemajú možnosť (motorizovanej) dopravy.

Mnohé hotely identifikované v blízkosti bezpečných a chránených parkovacích plôch sú určené predovšetkým pre turistov a obchodných cestujúcich a pre vodičov nákladných vozidiel nie sú cenovo dostupné. Zistenia skutočne potvrdzujú, že väčšina hotelových sadzieb je pre vodičov nákladných vozidiel príliš vysoká.

2.2. Kľúčové údaje o bezpečných a chránených parkovacích plochách

Súčasná celková ponuka parkovacích miest pre nákladné vozidlá v EÚ je približne 380 000 (zabezpečených a nezabezpečených) miest, z toho 60 816 parkovacích miest má vyššiu ako základnú úroveň (t. j. nie sú certifikované, ale majú určité bezpečnostné prvky), 23 651 parkovacích miest je certifikovaných ako zabezpečených podľa rôznych metód certifikácie a 4 943 parkovacích miest je certifikovaných v súlade s normami EÚ (väčšina z nich má zlatú úroveň, čo zabezpečuje pomerne vysokú úroveň bezpečnosti). Rozmiestnenie certifikovaných lokalít, ktoré sú sústredené len v niekoľkých krajinách/regiónoch (Belgicko, Pyrenejský región, severné Taliansko a Maďarsko), zanecháva v základnej sieti TEN-T značné medzery, napríklad v Rakúsku, Česku, Nemecku, Poľsku a na Slovensku[8].

Všetky parkovacie plochy, či už certifikované, alebo nie, zahŕňajú aj obslužné zóny a základné zariadenia. Úroveň bezpečnosti a dostupné vybavenie sa v týchto lokalitách môžu značne líšiť. Obslužné zóny pozdĺž hlavných ciest vrátane diaľnic a rýchlostných ciest poskytujú vodičom nevyhnutné vybavenie. Tieto oblasti zahŕňajú minimálne čerpacie stanice, stravovacie zariadenia

[8] Pre podrobnosti o geografickom rozmiestnení parkovacích miest v EÚ pozri prílohu I k uvedenej štúdii (a hlavne jej mapy).

a verejné toalety. Mnohé z nich ponúkajú aj ďalšie vymoženosti, ako sú sprchy a obchody, takže sú vhodné na krátke prestávky aj na dlhší odpočinok počas ciest na dlhé vzdialenosti.

Nové bezpečné a chránené parkovacie plochy sú v súčasnosti vo výstavbe alebo sa ich výstavba začne v blízkej dobe. Patrí sem 49 prebiehajúcich projektov v rámci Nástroja na prepájanie Európy (NPE)[9], v rámci ktorých sa očakáva, že pribudne 4 614 parkovacích miest pre nákladné vozidlá v rámci bezpečných a chránených parkovacích plôch, čím sa takmer zdvojnásobí súčasná ponuka.

V poslednej výzve na predkladanie návrhov na granty určené na opatrenia EÚ v oblasti dopravy v rámci Nástroja na prepájanie Európy, ktorá bola uverejnená v roku 2024 a uzavretá v roku 2025, bolo na financovanie schválených celkovo **14 návrhov projektov bezpečných a chránených parkovacích plôch** (12 v rámci všeobecného finančného balíka a dva v rámci kohézneho finančného balíka), pričom **kumulatívne financovanie** presiahlo **91 miliónov EUR**[10].

Projekty sú zamerané na rozvoj bezpečných a chránených parkovacích plôch v rôznych členských štátoch EÚ v rámci iniciatívy TEN-T. Cieľom týchto projektov je zvýšiť bezpečnosť a ochranu na cestách a ponúknuť profesionálnym vodičom lepšie podmienky rozšírením a modernizáciou parkovacích zariadení tak, aby spĺňali normy stanovené v nariadení EÚ.

Hoci sa týmito novými lokalitami zlepší geografické pokrytie bezpečných a chránených parkovacích plôch v celej Európe, hrozí, že v dôsledku neustále rastúceho dopytu a času potrebného na zriadenie nových parkovacích plôch pretrvajú značné medzery.

3. SÚČASNÉ VÝZVY V OBLASTI BEZPEČNÝCH A CHRÁNENÝCH PARKOVACÍCH PLÔCH

Odvetvie cestnej dopravy v EÚ čelí niekoľkým kritickým výzvam súvisiacim s dostupnosťou a funkčnosťou bezpečných a chránených parkovacích plôch. Tieto výzvy ovplyvňujú nielen bezpečnosť, ochranu a pohodu vodičov, čím sa zhoršuje nedostatok profesionálnych vodičov, ale aj efektívnosť logistických reťazcov a celkovú bezpečnosť cestnej premávky. Kľúčovými faktormi, ktoré ovplyvňujú využívanie bezpečných a chránených parkovacích plôch, sú i) bezpečnosť, ochrana, čistota a pohodlie zariadení a ii) dostupnosť parkovacích miest. Respondenti tiež zdôrazňujú potrebu zlepšenia správy údajov a prístupu k aktuálnym informáciám o dostupnosti parkovacích miest v reálnom čase. Okrem toho môžu náklady na prístup k zariadeniam predstavovať významný faktor pri uprednostňovaní parkovacích plôch s nižšou úrovňou bezpečnosti a služieb.

---

[9] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1153 zo 7. júla 2021, ktorým sa zriaďuje Nástroj na prepájanie Európy a zrušujú nariadenia (EÚ) č. 1316/2013 a (EÚ) č. 283/2014 (Ú. v. EÚ L 249, 14.7.2021, s. 38).

[10] Bez zohľadnenia poslednej výzvy na predkladanie návrhov EÚ doteraz v rámci Nástroja na prepájanie Európy spolufinancovala 138 parkovacích plôch a približne 16 113 parkovacích miest (certifikovaných aj necertifikovaných) sumou viac ako 231 miliónov EUR.

3.1. Krádeže nákladu a obavy o bezpečnosť

Bezpečnosť je pre prevádzkovateľov cestnej dopravy a vodičov prvoradým záujmom. Až 85 % prevádzkovateľov dopravy uvádza, že sa stretlo s krádežou alebo vandalizmom, keď boli ich vozidlá zaparkované na nezabezpečených miestach. Hoci na zabezpečených parkovacích plochách tento podiel klesol na 41 %, počet incidentov zostáva vysoký a poukazuje na kritickú potrebu ďalších bezpečnostných opatrení. Okrem toho 79 % vodičov uvádza, že počas parkovania ich vozidla došlo k ohrozeniu bezpečnosti a/alebo nebezpečnému incidentu, a len 9 % vodičov uvádza, že sa na parkovacích plochách v Európe cíti bezpečne. Krádeže nákladu sú naďalej problémom, pričom medzi incidenty patria krádeže paliva, vlámania do kabín a neoprávnený nástup cestujúcich na účely nelegálneho prisťahovalectva. Hlásené sú aj násilné lúpeže, ktoré ohrozujú životy vodičov.

3.2. Nedostatky a medzery v distribúcii

Prevádzkovatelia dopravy aj vodiči uviedli nedostatok dostupných parkovacích zariadení. Bezpečné a chránené parkovacie plochy v EÚ sú navyše nerovnomerne rozložené, najmä v regiónoch s vysokou hustotou nákladnej dopravy. Mnohé regióny v EÚ nespĺňajú požadovanú hustotu certifikovaných bezpečných a chránených parkovacích plôch, takže vodiči majú obmedzené možnosti bezpečného odpočinku. Tento nedostatok zhoršuje problém nelegálneho parkovania, čo zvyšuje bezpečnostné riziká pre vodičov. Medzi krajiny, ktoré majú podľa vodičov najmenej bezpečných a chránených parkovacích plôch, patria Belgicko, Francúzsko, Holandsko, Nemecko, Portugalsko, Španielsko a Taliansko.

Odhaduje sa, že v súčasnosti je potrebných približne 395 000 parkovacích miest. Za predpokladu, že celkový dopyt by mali uspokojiť certifikované bezpečné a chránené parkovacie plochy, vzniká medzera 390 057 parkovacích miest[11], čo zodpovedá 3 250 parkovacím plochám[12]. Predpokladá sa, že do roku 2040 sa dopyt ešte zvýši a vzhľadom na súčasný investičný trend bude odhadovaný nedostatok predstavovať 483 000 parkovacích miest alebo 4 025 parkovacích plôch certifikovaných v súlade s normami EÚ[13]. Rozdiely medzi dopytom a ponukou sú v celej EÚ, hoci ich rozsah sa líši v závislosti od regiónu a členského štátu. Najvýraznejšie rozdiely sú pozorované v juhozápadnej a strednej Európe[14].

3.3. Kvalita dostupných parkovacích zariadení

---

11 Potreba parkovacích miest sa vypočítala tak, že od odhadovanej potreby 395 000 parkovacích miest sa odpočítal súčasný počet 4 943 parkovacích miest certifikovaných v súlade s normami EÚ.

12 Odhaduje sa, že každá parkovacia plocha bude mať v priemere 120 parkovacích miest. Tento odhad vychádza z priemernej veľkosti existujúcich certifikovaných parkovacích plôch (bez ohľadu na to, či sú alebo nie sú v súlade s normami EÚ).

13 Suma 483 000 parkovacích miest bola vypočítaná odpočítaním plánovaných 24 000 parkovacích miest certifikovaných v súlade s normami EÚ od odhadovaného dopytu 507 000 bezpečných parkovacích miest v roku 2040.

14 Podrobné mapovanie dopytu a ponuky parkovacích zariadení nájdete v prílohe I k štúdii na adrese: https://op.europa.eu/sk/publication-detail/-/publication/71d155f0-167e-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-sk.

Spomedzi vodičov sa 52 % respondentov domnievalo, že zariadenia parkovacích plôch nie sú čisté, zatiaľ čo 46 % ich považovalo za prijateľné. Iba 2 % všetkých respondentov z radov vodičov považujú zariadenia parkovacích plôch za čisté (týka sa to všetkých typov parkovacích plôch). Pokiaľ ide o bezpečné a chránené parkovacie plochy, certifikované aj necertifikované EÚ, približne 55 % respondentov uvádza, že zariadenia sú „čisté“ alebo „prijateľné“.

3.4. Náklady na používanie parkovacích zariadení

Vodiči a prevádzkovatelia dopravy sa zhodujú v tom, že vodiči by nemali znášať náklady na parkovanie. Z analýzy parkovacích plôch s vyššou úrovňou bezpečnosti, konkrétne platinovej a zlatej úrovne, vyplýva, že súčasné ceny sa pohybujú približne od 15 EUR do 35 EUR za noc. Na parkovacích plochách s nižšou úrovňou bezpečnosti, teda na striebornej a bronzovej úrovni, sa platí poplatok od 5 do 15 EUR. 15 EUR za noc za parkovacie miesto sa zdá pre dopravné podniky vysoká cena. Na základe takejto nízkej ochoty platiť za parkovanie je nepravdepodobné, že prevádzkovatelia dopravy budú ochotní platiť za ubytovanie v hoteloch.

3.5. Technologické výzvy

V značnej miere chýbajú komplexné údaje pre plánovanie trás a systémy rezervácie parkovania. Nedostatočná správa údajov bráni vodičom v prístupe k informáciám o dostupných bezpečných parkovacích miestach v reálnom čase. Mnohé existujúce parkovacie zariadenia nemajú infraštruktúru potrebnú pre inteligentné dopravné systémy[15]. Ak by sa tieto systémy zaviedli, mohli by výrazne zmierniť stres pri hľadaní bezpečného parkovania v preplnených oblastiach tým, že by ponúkali aktualizácie a rezervácie v reálnom čase prostredníctvom digitálnych platforiem.

Väčšina prevádzkovateľov dopravy považuje prístup k dostupnosti parkovacích miest v reálnom čase za kľúčový pre plánovanie trasy, hoci len 27 % považuje aktuálne informácie o parkovaní za spoľahlivé. Okrem toho sa 75 % prevádzkovateľov domnieva, že presné údaje o dostupných bezpečných a chránených parkovacích plochách zlepšujú plánovanie trasy a pomáhajú dodržiavať predpisy týkajúce sa času jazdy a odpočinku. Pokiaľ ide o dostupnosť a správu údajov na plánovanie a rezerváciu trás, prevádzkovatelia dopravy uvádzajú, že nemajú systém plánovania trás ani pevný plán zastávok, pričom viac ako 50 % uvádza, že vôbec nevykonávajú rezervácie parkovacích plôch.

3.6. Rodovo špecifické otázky

Jasná rodová nerovnováha v tomto odvetví, v ktorom len 6 % vodičov tvoria ženy, zdôrazňuje potrebu zariadení zohľadňujúcich rodové hľadisko. Vodičky čelia ďalším výzvam, ako je osobná bezpečnosť a hygienické potreby, ktoré súčasné zariadenia náležite neuspokojujú.

---

[15] Smernica o inteligentných dopravných systémoch (IDS) poskytuje súbor usmernení a opatrení zameraných na zavádzanie digitálneho a technologického pokroku, ktorým sa podporí modernizácia a prepojenie vozového parku vozidiel určených na diaľkovú dopravu a následne aj bezpečných a chránených parkovacích plôch.

4. ZÁVER

Výzvy uvedené v časti 3 tejto správy je potrebné riešiť strategickými investíciami a úpravami politiky. Je to nevyhnutné na zlepšenie efektívnosti a bezpečnosti odvetvia cestnej dopravy v EÚ a na zlepšenie pracovných podmienok, a tým aj príťažlivosti povolania vodičov.

Zvyšujúci sa dopyt po cestnej nákladnej doprave zdôrazňuje naliehavú potrebu rozsiahlejšej parkovacej infraštruktúry, najmä certifikovaných bezpečných a chránených parkovacích plôch. Súčasnou ponukou nie je možné pokryť dopyt a vzhľadom na očakávaný ďalší nárast dopytu sú potrebné okamžité investície a certifikácia existujúcich parkovacích plôch s bezpečnostnými a ochrannými prvkami. Túto naliehavosť ďalej zdôrazňuje požiadavka, aby členské štáty do 31. decembra 2040 zabezpečili vytvorenie certifikovaných bezpečných a chránených parkovacích plôch pozdĺž základnej a rozšírenej základnej siete TEN-T alebo do vzdialenosti tri kilometre od najbližšieho výjazdu z cesty transeurópskej siete, pričom priemerná maximálna vzdialenosť medzi nimi je 150 km. Možno identifikovať niekoľko legislatívnych a nelegislatívnych nadväzujúcich opatrení.

Ďalej uvedené možné iniciatívy vychádzajú z analýzy a zistení štúdie, a preto by mali byť chápané ako príspevok k širšej diskusii. Ich účelom je informovať a podporiť ďalšie úvahy bez toho, aby sa predvídali alebo ovplyvňovali akékoľvek rozhodnutia týkajúce sa budúcich akcií.

4.1. Iniciatívy, ktoré sa netýkajú právnych aktov

4.1.1. Motivovanie k modernizácii s rýchlym výsledkom

Komisia sa domnieva, že efektívnejším spôsobom, ako preklenúť rozdiel medzi potrebným a súčasným počtom bezpečných a chránených parkovacích plôch, je **modernizácia nestrážených parkovacích zariadení pozdĺž diaľnic**. To sa dá dosiahnuť **prostredníctvom prác a investícií**, ktoré pomôžu takýmto zariadeniam získať certifikát bronzovej alebo vyššej úrovne.

Dôraz by sa mal klásť na základné bezpečnostné opatrenia, ako je osvetlenie okolo celého obvodu, vizuálne odradzujúce prostriedky, bežné kontroly, monitorovanie na vstupných a výstupných bodoch a jasné značenie obmedzeného prístupu len pre oprávnené vozidlá. Možno bude potrebné investovať aj do zariadení na odpočinok pozdĺž diaľnic, ktoré boli pôvodne určené predovšetkým pre cestujúcich v osobných automobiloch.

Komisia odporúča, aby členské štáty túto možnosť dôkladne posúdili s cieľom splniť požiadavky stanovené v nariadení o TEN-T. Prevádzkovatelia zariadení na odpočinok pri diaľniciach sa vyzývajú, aby posúdili význam takýchto investícií pre svoje obchodné modely. Ak samotné súkromné investície nepredstavujú životaschopné zdôvodnenie projektu, môžu byť potrebné verejné podporné mechanizmy a koordinované plánovanie na zabezpečenie včasného dodania požadovanej infraštruktúry.

V regiónoch s vyšším výskytom krádeží nákladu by členské štáty mali tiež **uprednostniť výstavbu a modernizáciu bezpečných a chránených parkovacích plôch s platinovým certifikátom**, aby zabezpečili maximálnu bezpečnosť a ochranu vodičov a nákladu. V týchto regiónoch by sa mali uprednostniť mechanizmy verejnej podpory.

4.1.2. Podpora spolupráce a informovanosti zainteresovaných strán

Členské štáty by mali zahrnúť rozvoj bezpečných a chránených parkovacích plôch do svojich **národných plánov dopravy**[16]. Európski koordinátori vymenovaní podľa článku 52 nariadenia (EÚ) 2024/1679 podporujú koordinované vykonávanie európskych dopravných koridorov. Podľa článku 54 nariadenia (EÚ) 2024/1679 každý európsky koordinátor najneskôr 19. júla 2026 a potom každé štyri roky vypracuje pracovný plán, v ktorom bude uvedená podrobná analýza stavu realizácie koridoru a jeho súladu s požiadavkami nariadenia (EÚ) 2024/1679, a to aj pokiaľ ide o rozmiestnenie odpočívadiel a bezpečných a chránených parkovacích plôch, ako aj priority jeho budúceho rozvoja.

Komisia sa tiež domnieva, že **prevádzkovatelia diaľkovej dopravy by mali svojich vodičov povzbudzovať k odpočinku na bezpečných a chránených parkovacích plochách**. Bezpečné a chránené parkovacie plochy by sa mali začleniť ako téma do Európskej skupiny pre mestskú mobilitu (EGUM) a Fóra pre digitálnu dopravu a logistiku (DTLF)[17]. Téma bezpečných a chránených parkovacích plôch by mohla byť zahrnutá aj do úvodného a pravidelného školenia vodičov ako nový prvok určený špeciálne pre pohodu vodičov spolu s digitalizáciou a technologickými aktualizáciami.

4.1.3. Zlepšenie prepojenosti bezpečných a chránených parkovacích plôch

Prevádzkovatelia bezpečných a chránených parkovacích plôch by mohli zaviesť spoločnú digitálnu platformu (observatórium) v **celej EÚ**, ktorá by bola k dispozícii aj ako aplikácia pre smartfóny a ktorá by vodičom a dopravným spoločnostiam umožňovala prístup k údajom o dostupnosti parkovacích miest v reálnom čase, rezervácie a komunikáciu s parkovacími zariadeniami. Komisia tiež spustila projekt na vytvorenie aplikácie, ktorá zhromažďuje spätnú väzbu a hodnotenia vodičov o kľúčových bodoch záujmu na trasách nákladnej dopravy vrátane servisných bodov a odpočívadiel[18].

4.1.4. Zlepšenie bezpečnosti, ochrany, pohody a inkluzívnosti

Atraktivita parkovacích plôch pre vodičov sa zvyšuje, keď:

- sú **bezpečné**, pokiaľ ide o **pohyb** nákladných vozidiel aj chodcov;
- sú **čisté** a dodržiavajú **prísne hygienické normy** v celom zariadení;
- podporujú **programy pohody** na podporu duševného zdravia vodičov diaľkovej dopravy a poskytujú rekreačné zariadenia a spoločenské priestory;

---

16 Pozri článok 60 nariadenia (EÚ) 2024/1679.

17 EGUM je expertná skupina Európskej komisie na vysokej úrovni pre mestskú mobilitu, zatiaľ čo DTLF je Fórum pre digitálnu dopravu a logistiku, ktoré združuje odborníkov z členských štátov, verejné subjekty a súkromné organizácie na koordináciu politiky v týchto oblastiach.

18 Pilotný projekt: Posilnenie postavenia vodičov nákladných vozidiel – revolúcia v európskej logistike, https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/opportunities/topic-details/PPPA-2025-EMPOWERTD?isExactMatch=true&status=31094501,31094502,31094503&frameworkProgramme=43637601&order=DESC&pageNumber=1&pageSize=50&sortBy=startDate.

- ponúkajú **rodovo inkluzívne opatrenia**, napríklad vyhradené parkovacie miesta v blízkosti bezpečnostných kancelárií pre vodičky, aby nemuseli prechádzať cez parkovaciu plochu samy, najmä v noci;
- poskytujú **služby prispôsobené rôznym kultúrnym a náboženským potrebám**, napríklad rôzne možnosti stravovania a viacjazyčné informačné systémy.

Vodiči nákladných vozidiel by tiež veľmi ocenili **prítomnosť bezpečnostnej služby na mieste**.

Vodiči nákladných vozidiel by tiež mohli využívať **cenovo dostupné a prístupné ubytovanie**, ako sú motely blízko bezpečných a chránených parkovacích plôch, ak by boli vybudované v regiónoch s vysokou hustotou nákladnej dopravy, čo by vodičom zaručilo konzistentné a spoľahlivé možnosti prenocovania.

4.1.5. Financovanie

Financovanie bezpečných a chránených parkovacích plôch, a to aj prostredníctvom fondov EÚ, sa ukázalo ako veľmi dôležitý a účinný nástroj. S cieľom pokračovať v tomto dôležitom podpornom nástroji Komisia 16. júla 2025 navrhla Nástroj na prepájanie Európy 3 s rozpočtom na dopravu vo výške 51,5 miliardy EUR vo viacročnom finančnom rámci na roky 2028 až 2034[19].

4.2. Iniciatívy týkajúce sa právnych aktov

4.2.1. Delegované nariadenie (EÚ) 2022/1012

Pri posudzovaní toho, či by sa nariadenie (EÚ) 2022/1012 malo revidovať vzhľadom na existujúci technologický vývoj[20], by Komisia mohla na základe konzultácií s členskými štátmi a so zainteresovanými stranami zvážiť aj to, či:

- zaviesť certifikácie strednej úrovne s cieľom uľahčiť a tým podnecovať rýchlu modernizáciu existujúcich bezpečných a chránených parkovacích plôch. Napríklad strieborná parkovacia plocha, ktorá investuje do služieb na vysokej úrovni, by mohla získať certifikát Silver+;
- zahrnúť povinnosť bezpečnostného personálu na mieste na bezpečných a chránených parkovacích plochách platinovej úrovne s cieľom rozšíriť normy fyzickej bezpečnosti;
- vyvinúť signalizačný systém pre bezpečné a chránené parkovacie plochy informujúci o vyhradených parkovacích miestach pre vodičky;
- doplniť stravovacie hľadisko a zhromažďovanie údajov rozčlenených podľa pohlavia o vodičoch na toaletách.

4.2.2. Nariadenie (ES) č. 561/2006

[19] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX%3A52025PC0571&qid=1753801194712.

[20] V doložke o revízii stanovenej v článku 3 nariadenia (EÚ) 2022/1012 sa od Komisie vyžaduje, aby do 7. apríla 2026 posúdila, či je potrebné zmeniť normy a postupy certifikácie uvedené v prílohách I a II vzhľadom na aktuálny technologický vývoj a s cieľom neustále zlepšovať pracovné podmienky vodičov.

Ak a keď dôjde k širšej revízii nariadenia (ES) č. 561/2006, Komisia by mohla v súvislosti s bezpečnými a chránenými parkovacími plochami navrhnúť tieto zmeny nariadenia (ES) č. 561/2006:

- zahrnutie ďalších kritérií týkajúcich sa pohody vodičov do noriem týkajúcich sa úrovne služieb bezpečných a chránených parkovacích plôch. To by mohlo spočívať napríklad v opatreniach na prispôsobenie sa vodičom s rôznym kultúrnym alebo jazykovým zázemím;
- umožniť vodičom pravidelný odpočinok v kabínach vozidiel, ak sú vybavené všetkými potrebnými funkciami pre pohodlie a zaparkované na vysokokvalitných bezpečných a chránených parkovacích plochách. Vodiči by tak mali možnosť stretávať sa a odpočívať na miestach s vysokou úrovňou bezpečnosti a služieb.

Komisia bude pozorne sledovať vývoj vhodných odpočívadiel a parkovacích zariadení pre profesionálnych vodičov, najmä bezpečných a chránených parkovacích plôch certifikovaných v súlade so zavedenými normami podľa delegovaného nariadenia (EÚ) 2022/1012. Komisia tiež určí najvhodnejší spôsob podpory odporúčaní, pričom zohľadní politické priority, uskutočniteľnosť a vstupy všetkých príslušných zainteresovaných strán. Komisia sa vo svojom hodnotení zameria na opatrenia, ktorými sa zlepší kvalita parkovacích zariadení a zvýši počet bezpečných a chránených parkovacích plôch.

Komisia zdôrazňuje, že členské štáty sú zodpovedné za zabezpečenie riadneho rozvoja siete bezpečných a chránených parkovacích plôch. Aj keď je pokračovanie financovania z nástroja NPE dôležité, jeho povaha je obmedzená. Preto je nevyhnutná vnútroštátna súkromná a verejná podpora, aby sa zabezpečilo účinné riešenie nedostatkov a bielych miest v sieti TEN-T s cieľom zachovať primeranú dostupnosť bezpečných a chránených parkovacích plôch.