EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 21.11.2025
COM(2025) 703 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

o razpoložljivosti ustreznih prostorov za počitek voznikov in varovanih parkirišč ter o razvoju varnih in varovanih parkirišč, certificiranih v skladu z Delegirano uredbo (EU) 2022/1012

1. UVOD

Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom ([1]) (v nadaljnjem besedilu: Uredba 561/2006) določa pravila o času vožnje, odmorih in času počitka za voznike, ki opravljajo prevoz blaga in potnikov. Člen 8a(2) Uredbe 561/2006 ([2]) pooblašča Evropsko komisijo, da določi podrobne standarde o ravni storitve in varnosti varnih in varovanih parkirišč ter o postopkih za certificiranje teh parkirišč.

Komisija je na podlagi tega pooblastila 7. aprila 2022 sprejela Delegirano uredbo (EU) 2022/1012 ([3]), ki obravnava ključna vprašanja, s katerimi se srečuje sektor cestnega prometa, ter prispeva k učinkovitejšemu in bolj usklajenemu prometnemu sistemu po vsej Evropski uniji. Delegirana uredba (EU) 2022/1012 določa **podrobne standarde** za parkirišča, ki se certificirajo kot varna in varovana. Ti standardi zajemajo različne vidike, vključno z ukrepi fizičnega varovanja, nadzorom, razsvetljavo in nadzorom dostopa. Varna in varovana parkirišča morajo voznikom zagotavljati ustrezne prostore, kot so sanitarije, prhe in objekti za prehrano, s čimer se voznikom omogoči udoben in varen počitek.

Za varna in varovana parkirišča so določene štiri **ravni varnosti**: (i) bronasta; (ii) srebrna; (iii) zlata in (iv) platinasta. Zasnovane so tako, da izpolnjujejo različne potrebe in prevoznikom zagotavljajo jasen okvir za izbiro ustrezne ravni varnosti, tudi glede na vrednost blaga, ki ga prevažajo. **Postopki za certificiranje** varnih in varovanih parkirišč vključujejo redne inšpekcijske preglede in revizije, da se zagotovi skladnost z uveljavljenimi standardi, s čimer se voznikom zagotovi zanesljivo in varno okolje ter učinkovita zaščita tovora.

V členu 8a(4) Uredbe 561/2006 se zahteva, da Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o razpoložljivosti ustreznih prostorov za počitek voznikov in varovanih parkirišč. Komisija bi morala poročati tudi o razvoju varnih in varovanih parkirišč, certificiranih v skladu s standardi iz Delegirane uredbe (EU) 2022/1012. Poleg tega lahko poročilo Komisije vključuje seznam priporočenih ukrepov za povečanje števila in kakovosti varnih in varovanih parkirišč.

Poleg tega se v členu 8a(3) Uredbe 561/2006 zahteva, da države članice spodbujajo vzpostavljanje parkirišč za komercialne uporabnike cest v skladu s točko (c) člena 39(2) Uredbe (EU)

([1]) Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL L 102, 11.4.2006, str. 1).

([2]) Kakor je bila revidirana z Uredbo (EU) 2020/1054 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 glede minimalnih zahtev za najdaljši dnevni in tedenski čas vožnje, najkrajše odmore ter dnevni in tedenski čas počitka ter Uredbe (EU) št. 165/2014 glede določanja položaja s tahografi (UL L 249, 31.7.2020, str. 1).

([3]) Delegirana uredba Komisije (EU) 2022/1012 z dne 7. aprila 2022 o dopolnitvi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta glede določitve standardov, v katerih so podrobno opredeljeni raven storitve in varnosti varnih in varovanih parkirišč, ter postopkov za njihovo certificiranje (UL L 170, 28.6.2022, str. 27).

št. 1315/2013([4]) o vseevropskem prometnem omrežju (TEN-T), ki je bila pozneje nadomeščena z Uredbo (EU) 2024/1679([5]). V členu 31(4) Uredbe (EU) 2024/1679 se od držav članic zahteva, da do 31. decembra 2040 razvijejo varna in varovana parkirišča, certificirana v skladu s standardi EU, ob cestah jedrnega omrežja in razširjenega jedrnega omrežja ali v oddaljenosti do 3 kilometrov vožnje od najbližjega izhoda s ceste vseevropskega omrežja ter na povprečni razdalji največ 150 kilometrov med dvema varnima in varovanima parkiriščema.

To poročilo je bilo pripravljeno na podlagi študije o razpoložljivosti prostorov za počitek in parkirišč za poklicne voznike, izvedene za Komisijo ([6]). V študiji so analizirani trenutno povpraševanje po parkirnih mestih za poklicne voznike in njihova ponudba ter možnosti za razširitev obstoječe mreže varnih in varovanih parkirišč v skladu z Uredbo (EU) 2024/1679. Študija je temeljila na obsežnih posvetovanjih s strokovnjaki iz držav članic, prevozniki in upravljavci parkirišč, sindikati ter poklicnimi vozniki ([7]).

Del 2 poročila vključuje pregled parkirišč za poklicne voznike v EU, v delu 3 pa so obravnavani izzivi v zvezi z varnimi in varovanimi parkirišči. V delu 4 so predstavljene sklepne ugotovitve, vključno z glavnimi priporočili za razširitev mreže varnih in varovanih parkirišč.

2. PREGLED PARKIRIŠČ V EU

V tem delu so predstavljeni tipologija parkirišč za poklicne voznike po vsej EU ter ključni podatki o varnih in varovanih parkiriščih.

2.1. Tipologija parkirišč

Parkirišča, ki jih uporabljajo poklicni vozniki, so zelo raznolika glede na namen in raven varnosti. Razvrstijo se lahko na naslednji način.

([4]) Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (UL L 348, 20.12.2013, str. 1).

([5]) Uredba (EU) 2024/1679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. junija 2024 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, spremembi uredb (EU) 2021/1153 in (EU) št. 913/2010 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 1315/2013 (UL 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* (Študija o razpoložljivosti primernih prostorov za počitek poklicnih voznikov in varovanih parkirišč ter o razvoju varnih in varovanih parkirišč v EU), https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/42b15ca1-1680-11f0-b1a3-01aa75ed71a1.
Vsi rezultati anket, ki so vključeni v to poročilo, so bili pridobljeni iz te študije.

([7]) Več podrobnosti o posvetovanju in deležnikih, s katerimi je bilo opravljeno posvetovanje, je na voljo v Prilogi II k študiji, https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a21e19fe-167d-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-sl.

a. Parkirišča ob avtocestah

Ta parkirišča so pogosto odprta za vse vrste vozil, kar pomeni, da si tovornjaki parkirišče delijo z osebnimi avtomobili, avtobusi in drugimi vrstami zasebnih vozil. Odvisno od države članice so taka parkirišča pogosto v lasti javnih organov, jih ti upravljajo ali zanje podeljujejo koncesije.

b. Parkirišča zunaj avtocest

Ta parkirišča se običajno nahajajo približno 3 kilometre od avtoceste. Pogosto so v lasti zasebnih upravljavcev in jih ti upravljajo ter so rezervirana za tovornjake in lahka gospodarska vozila.

c. Čakalna območja za tovornjake na pristaniških in železniških terminalih

V nasprotju z javnimi parkirišči so to posebna območja na pristaniških in železniških terminalih, kjer vozniki čakajo na vstop v terminal. Odvisno od države članice so lahko terminali v lasti in upravljanju javnih organov ali zasebnih podjetij, vendar je javno lastništvo zelo pogosto.

d. Zemljišče zasebnih prevoznih podjetij (garaže podjetja)

Ta parkirišča ponujajo ponudniki rezervacij parkirišč za tovornjake na parkiriščih, ki so v lasti prevoznih podjetij. V okviru te sheme prevozno podjetje odpre svoje dvorišče za voznike iz drugih prevoznih podjetij – podobno kot pri storitvi kratkoročnega najema nastanitve, ki jo je mogoče rezervirati prek aplikacije. Alternativno obliko tega modela uporabljajo nišni prevozniki, kot so prevozna podjetja, ki prevažajo avtomobile in parkirajo na dvoriščih drug drugega.

e. Varna in varovana parkirišča

Varna in varovana parkirišča se lahko razdelijo na certificirana in necertificirana parkirišča. Standardi EU iz Delegirane uredbe (EU) 2022/1012 so edini, ki so določeni v zakonodaji. Ti standardi določajo štiri ravni varnosti in skupno raven storitev kot pogoj za pridobitev certifikata. Certificiranje izvajajo neodvisni in nepristranski revizijski organi, ki so akreditirani v skladu s preglednimi pravili iz navedene delegirane uredbe.

Drugi industrijski standardi so zahteve glede varnosti parkirišč (Parking Security Requirements (PSR)) organizacije TAPA EMEA, ki so standard Združenja za varni prevoz blaga (TAPA), ter certifikacija za parkirišča in objekte Evropske organizacije za varna parkirišča (ESPORG).

Obstajajo tudi regionalni industrijski standardi, kot so certifikati Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V. (VEDA) (Premium Parking in Quality Parking), vendar ostajajo obrobni.

f. Parkirišča za avtobuse

Vozniki avtobusov na splošno ne prenočujejo na parkiriščih, ki jih uporabljajo vozniki tovornjakov. Običajno prenočujejo v hotelih ter imajo raje počivališča in namenska parkirišča v bližini destinacij ali terminalov. Ob upoštevanju tega trenda so nekatere občine, kot sta Pamplona v Španiji in Bruselj v Belgiji, na mestnih območjih vzpostavile namenske avtobusne parkirne terminale. Zato so varna in varovana parkirišča za avtobusno industrijo glede na njene posebne operativne potrebe večinoma nepomembna.

g. Drugi objekti

V EU-27 je približno 123 000 hotelov. 46 % parkirišč s certifikatom EU ima vsaj en prenočitveni objekt v dosegu 3 kilometrov. V vseh kategorijah parkirišč ima približno polovica parkirišč vsaj en objekt v tej razdalji. Najpomembnejša pasova razdalje sta 1 kilometer, ki velja za razdaljo, ki jo je mogoče prehoditi, in 3 kilometre, za katere se lahko uporablja avtobusni prevoz. Vendar pa bi lahko bila pot do nastanitvenega objekta, za katerega se šteje, da je v bližini parkirišča, dejansko daljša, saj so bile izmerjene zračne razdalje.

Posledično številna parkirišča v bližini nimajo ustreznih nastanitev. Čeprav lahko obstajajo možnosti na večjih razdaljah, te za voznike tovornjakov niso primerne, saj običajno nimajo (motoriziranega) prevoza, ko je njihov tovornjak parkiran na varovanem parkirišču.

Številni hoteli v bližini varnih in varovanih parkirišč so namenjeni predvsem turistom in poslovnim potnikom ter so za voznike tovornjakov predragi. Ugotovitve potrjujejo, da je večina hotelskih cen za voznike tovornjakov previsoka.

2.2. Ključni podatki o varnih in varovanih parkiriščih

Sedanja skupna ponudba parkirnih mest za tovornjake v EU znaša približno 380 000 (varovanih in nevarovanih), od tega je 60 816 parkirnih mest nad osnovno ravnjo (tj. niso certificirana, vendar imajo nekatere varnostne elemente), 23 651 parkirnih mest je certificiranih kot varovanih po različnih metodah certificiranja, 4 943 parkirnih mest pa je certificiranih v skladu s standardi EU (večina jih je na zlati ravni, kar zagotavlja razmeroma visoko raven varnosti). Porazdelitev certificiranih lokacij, ki so skoncentrirane v le nekaj državah/regijah (Belgija, območje Pirenejev, severna Italija in Madžarska), pušča znatne vrzeli v jedrnem omrežju TEN-T, na primer v Avstriji, na Češkem, v Nemčiji, na Poljskem in Slovaškem([8]).

Vsa parkirišča, ne glede na to, ali so certificirana ali ne, vključujejo tudi počivališča in osnovne objekte. Raven varnosti in razpoložljive storitve se lahko med temi lokacijami zelo razlikujejo. Počivališča ob glavnih cestah, vključno z avtocestami in dvopasovnicami, zagotavljajo bistvene storitve za voznike. Ta območja vključujejo vsaj bencinske črpalke, možnosti prehrane in javne sanitarije. Številna ponujajo tudi dodatne ugodnosti, kot so prhe in trgovine, zaradi česar so primerna tako za kratke postanke kot tudi za daljše počitke med potovanji na dolge razdalje.

Nova varna in varovana parkirišča so trenutno v gradnji ali pa je njihova gradnja načrtovana v kratkem. To vključuje 49 tekočih projektov Instrumenta za povezovanje Evrope (IPE)([9]), ki naj bi

([8]) Za več podrobnosti o geografski porazdelitvi prakirnih čest v EU glej Prilogo I k zgoraj navedeni študiji (in zlasti zemljevide v študiji).

([9]) Uredba (EU, Euratom) 2021/1153 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2021 o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope ter razveljavitvi uredb (EU) št. 1316/2013 in (EU) št. 283/2014 (UL L 249, 14.7.2021, str. 38).

dodali 4 614 varnih in varovanih parkirnih mest za tovornjake, s čimer bi se skoraj podvojila trenutna ponudba.

V zadnjem razpisu za zbiranje predlogov za nepovratna sredstva EU na področju prometa v okviru IPE, objavljenem leta 2024 in zaključenem leta 2025, je bilo skupaj odobreno financiranje za **14 predlogov projektov varnih in varovanih parkirišč** (12 iz splošnih sredstev in 2 iz kohezijskih) s **kumulativnim financiranjem** v višini več kot **91 milijonov EUR** ([10]).

Projekti so namenjeni razvoju varnih in varovanih parkirišč v različnih državah članicah EU v okviru pobude TEN-T. Ti ukrepi so namenjeni izboljšanju varnosti in zaščite v cestnem prometu ter zagotavljanju boljših pogojev za poklicne voznike z razširitvijo in nadgradnjo parkirišč, da bodo izpolnjevala standarde, določene v uredbi EU.

Čeprav se bo s temi novimi lokacijami izboljšala geografska pokritost z varnimi in varovanimi parkirišči po vsej Evropi, obstaja tveganje, da bodo zaradi vse večjega povpraševanja in časa, potrebnega za vzpostavitev novih parkirišč, še vedno ostale pomembne vrzeli.

3. SEDANJI IZZIVI GLEDE VARNIH IN VAROVANIH PARKIRIŠČ

Sektor cestnega prometa v EU se srečuje z več ključnimi izzivi, povezanimi z razpoložljivostjo in delovanjem varnih in varovanih parkirišč. Ti izzivi vplivajo ne le na varnost, zaščito in dobro počutje voznikov ter s tem povečujejo pomanjkanje poklicnih voznikov, temveč tudi na učinkovitost logističnih verig in splošno varnost v cestnem prometu. Ključni dejavniki, ki vplivajo na uporabo varnih in varovanih parkirišč, so (i) varnost, zaščita, čistoča in udobje objektov ter (ii) razpoložljivost parkirišč. Anketiranci poudarjajo tudi nujnost boljšega upravljanja podatkov in dostopa do posodobitev o razpoložljivosti parkirišč v realnem času. Poleg tega so lahko stroški dostopa do objektov pomemben dejavnik pri izbiri parkirišč z nižjo ravnjo varnosti in storitev.

3.1. Kraja tovora in pomisleki glede varnosti

Varnost je najpomembnejša za cestne prevoznike in voznike. Kar 85 % prevoznikov poroča, da so doživeli krajo ali vandalizem, ko so bila njihova vozila parkirana na nevarovanih območjih. Čeprav se ta delež na varovanih parkiriščih zmanjša na 41 %, je stopnja incidentov še vedno visoka in kaže, da so nujno potrebni dodatni varnostni ukrepi. Poleg tega 79 % voznikov poroča, da so se, ko je bilo njihovo vozilo parkirano, soočili z varnostno grožnjo in/ali nevarno situacijo, le 9 % voznikov pa poroča, da se na parkiriščih v Evropi počutijo varne. Kraja tovora ostaja težava, saj incidenti vključujejo krajo goriva, vdore v kabino in nepooblaščeno vkrcanje potnikov za namene nezakonitega priseljevanja. Poročajo tudi o nasilnih ropih, ki ogrožajo življenje voznikov.

3.2. Pomanjkanje in vrzeli v porazdelitvi

O pomanjkanju razpoložljivih parkirišč so poročali tako prevozniki kot tudi vozniki. Poleg tega so varna in varovana parkirišča neenakomerno porazdeljena po EU, zlasti v regijah z visoko gostoto

([10]) EU je doslej, brez upoštevanja zadnjega razpisa za zbiranje predlogov, v okviru Instrumenta za povezovanje Evrope že namenila več kot 231 milijonov EUR za sofinanciranje 138 parkirišč in približno 16 113 parkirnih mest (certificiranih in necertificiranih).

tovornega prometa. Številne regije v EU ne dosegajo zahtevane gostote certificiranih varnih in varovanih parkirišč, zaradi česar imajo vozniki omejene možnosti za varen počitek. To pomanjkanje še poslabšuje problem nezakonitega parkiranja, s čimer se povečujejo varnostna tveganja za voznike. Območja, za katera vozniki menijo, da so najslabše pokrita z varnimi in varovanimi parkirišči, so Belgija, Francija, Italija, Nemčija, Nizozemska, Portugalska in Španija.

Ocenjuje se, da je trenutno potrebnih približno 395 000 parkirnih mest. Če predvidevamo, da bi morala skupno povpraševanje zadovoljiti certificirana varna in varovana parkirišča, vrzel znaša 390 057 parkirnih mest([11]) , kar ustreza 3 250 parkiriščem([12]). Do leta 2040 naj bi se povpraševanje še povečalo, glede na trenutni naložbeni trend pa bo ocenjeni primanjkljaj znašal 483 000 parkirnih mest oziroma 4 025 parkirišč, certificiranih v skladu s standardi EU ([13]). Vrzel med ponudbo in povpraševanjem je prisotna po vsej EU, čeprav se njen obseg razlikuje glede na regijo in državo članico. Najznatnejše vrzeli so zaznane v jugozahodni in srednji Evropi ([14]).

3.3. Kakovost razpoložljivih parkirišč

52 % anketiranih voznikov je menilo, da so objekti na parkiriščih umazani, 46 % pa jih je menilo, da so objekti sprejemljivi. Le 2 % vseh anketiranih voznikov sta menila, da so objekti na parkiriščih čisti (to vključuje vse vrste parkirišč). Za varna in varovana parkirišča s certifikatom EU ali brez njega približno 55 % anketirancev navaja, da so objekti čisti ali sprejemljivi.

3.4. Stroški uporabe parkirišč

Vozniki in prevozniki se strinjajo, da vozniki ne bi smeli nositi stroškov parkiranja. Analiza parkirišč z višjo stopnjo varovanja, torej na platinasti in zlati ravni, kaže, da se trenutne cene gibljejo od približno 15 EUR do približno 35 EUR na noč. Na parkiriščih z nižjo stopnjo varovanja, torej na srebrni in bronasti ravni, se zaračunava med 5 in 15 EUR. Cena 15 EUR na noč za parkirno mesto se zdi za prevozna podjetja previsoka. Glede na tako majhno pripravljenost za plačilo parkiranja je malo verjetno, da bi bili prevozniki pripravljeni plačati za hotelsko nastanitev.

3.5. Tehnološki izzivi

Opazno primanjkujejo celoviti podatki za sisteme načrtovanja poti in rezervacije parkirnih mest. Slabo upravljanje podatkov voznikom preprečuje dostop do informacij o razpoložljivih varovanih parkirnih mestih v realnem času. Številna obstoječa parkirišča nimajo potrebne infrastrukture za

([11]) Potreba po parkirnih mestih je bila izračunana tako, da je bila od ocenjenega povpraševanja po 395 000 parkirnih mestih odštetih 4 943 parkirnih mest, certificiranih v skladu s standardi EU.

([12]) Ocenjuje se, da bo na vsakem parkirišču v povprečju 120 parkirnih mest. Ta ocena temelji na povprečni velikosti obstoječih certificiranih parkirišč (ne glede na to, ali so v skladu s standardi EU ali ne).

([13]) Število 483 000 parkirnih mest je bilo izračunano tako, da je bilo od ocenjenega povpraševanja po 507 000 varovanih parkirnih mestih v letu 2040 odštetih predvidenih 24 000 parkirnih mest, certificiranih v skladu s standardi EU.

([14]) Podrobno evidentiranje povpraševanja po parkiriščih in njihove ponudbe je na voljo v Prilogi I k študiji na spletnem naslovu: https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/71d155f0-167e-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en.

inteligentne prometne sisteme ([15]). Ti sistemi bi lahko, če bi jih uvedli, znatno zmanjšali stres pri iskanju varnega parkirišča na preobremenjenih območjih, saj bi prek digitalnih platform ponujali posodobitve in rezervacije v realnem času.

Natančneje, večina prevoznikov meni, da je dostop do informacij o razpoložljivosti parkirišč v realnem času ključen za načrtovanje poti, vendar jih le 27 % meni, da so trenutne informacije o parkiriščih zanesljive. Poleg tega 75 % prevoznikov meni, da natančni podatki o razpoložljivih varnih in varovanih parkiriščih izboljšujejo načrtovanje poti ter pripomorejo k spoštovanju predpisov o času vožnje in počitka. Prevozniki glede razpoložljivosti in upravljanja podatkov za načrtovanje poti in rezervacij navajajo, da nimajo sistema za usmerjanje ali fiksnega načrta postankov, več kot 50 % pa jih navaja, da sploh ne rezervirajo parkirišč.

3.6. Vprašanja, povezana s spolom

Jasno neravnovesje med spoloma v panogi, saj je le 6 % voznic, kaže, da so potrebni objekti, ki so prilagojeni spolu. Voznice se srečujejo z dodatnimi izzivi, kot sta osebna varnost in higienske potrebe, ki jih obstoječi objekti ne zadovoljujejo ustrezno.

4. SKLEPNE UGOTOVITVE

Izzive, predstavljene v delu 3 tega poročila, je treba obravnavati s strateškimi naložbami in prilagoditvami politik. To je bistveno za izboljšanje učinkovitosti in varnosti sektorja cestnega prometa v EU ter za izboljšanje delovnih pogojev in s tem privlačnosti poklica za voznike.

Vse večje povpraševanje po cestnem tovornem prometu kaže, da je nujno potrebna obsežnejša parkirna infrastruktura, zlasti certificirana varna in varovana parkirišča. Sedanja ponudba ne more pokriti povpraševanja, ki naj bi se še povečalo, zato so potrebne takojšnje naložbe in certificiranje obstoječih parkirišč z varnostnimi in zaščitnimi elementi. To je še zlasti nujno zaradi zahteve, da morajo države članice do 31. decembra 2040 zagotoviti razvoj certificiranih varnih in varovanih parkirišč ob jedrnem in razširjenem jedrnem omrežju TEN-T ali v oddaljenosti do 3 km vožnje od najbližjega izhoda s ceste vseevropskega omrežja ter na povprečni razdalji največ 150 kilometrov med varnimi in varovanimi parkirišči. Opredeliti je mogoče več zakonodajnih in nezakonodajnih nadaljnjih ukrepov.

Naslednje možne pobude temeljijo na analizi in ugotovitvah študije in bi jih bilo zato treba razumeti kot prispevke k širši razpravi. Njihov namen je biti podlaga in podpora za nadaljnji razmislek, ne da bi vnaprej predvidevale kakršne koli odločitve glede prihodnjih ukrepov ali nanje vplivale.

4.1. Pobude, ki se ne nanašajo na pravne akte

4.1.1 Spodbujanje hitrih nadgradenj

([15]) Direktiva o inteligentnih prometnih sistemih zagotavlja sklop smernic in ukrepov za uvajanje digitalnega in tehnološkega napredka, ki bo spodbudil posodobitev in povezljivost voznih parkov vozil za dolge razdalje ter posledično varnih in varovanih parkirišč.

Komisija meni, da je najučinkovitejši način za premostitev vrzeli med številom potrebnih varnih in varovanih parkirišč ter njihovim sedanjim številom **nadgradnja nevarovanih parkirišč ob avtocestah**. To je mogoče doseči **z deli in naložbami**, da bi taka parkirišča dosegla bronasto ali višjo raven certificiranja.

Osredotočiti bi se bilo treba na bistvene varnostne ukrepe, kot so osvetlitev perimetra, vizualna opozorila, redni nadzori, spremljanje na vstopnih in izstopnih točkah ter jasne oznake za omejitev dostopa samo na vozila z dovoljenjem. Morda bodo potrebne tudi naložbe v počivališča ob avtocestah, ki so bila prvotno zasnovana predvsem za potnike osebnih avtomobilov.

Komisija državam članicam priporoča, naj to možnost skrbno ocenijo, da bi izpolnile zahteve, določene v uredbi o TEN-T. Upravljavce počivališč ob avtocestah se poziva, naj ocenijo ustreznost takih naložb za svoje poslovne modele. Kadar zasebne naložbe same po sebi ne predstavljajo izvedljivega poslovnega modela, bodo morda za zagotovitev pravočasne vzpostavitve potrebne infrastrukture potrebni mehanizmi javne podpore in usklajeno načrtovanje.

Na območjih z večjim številom primerov kraje tovora bi morale države članice tudi **dati prednost gradnji in nadgradnji varnih in varovanih parkirišč s platinasto ravnjo certificiranja**, da bi zagotovile največjo možno varnost in zaščito za voznike in tovor. Na teh območjih bi bilo treba dati prednost mehanizmom javne podpore.

4.1.2 Spodbujanje sodelovanja deležnikov in ozaveščanja

Države članice bi morale vključiti razvoj varnih in varovanih parkirišč kot del njihovih **nacionalnih prometnih načrtov** ([16]) . Evropski koordinatorji, imenovani na podlagi člena 52 Uredbe (EU) 2024/1679, podpirajo usklajeno izvajanje evropskih prometnih koridorjev. V skladu s členom 54 Uredbe (EU) 2024/1679 vsak evropski koordinator najpozneje do 19. julija 2026, nato pa vsaka štiri leta pripravi delovni načrt, ki vsebuje podrobno analizo stanja vzpostavljanja koridorja ter njegove skladnosti z zahtevami iz Uredbe (EU) 2024/1679, vključno z vzpostavitvijo počivališč ter varnih in varovanih parkirišč, in prednostnimi nalogami za njegov prihodnji razvoj.

Komisija prav tako meni, da **bi morali prevozniki na dolge razdalje svoje voznike spodbujati k počitku na varnih in varovanih parkiriščih**. Tema varnih in varovanih parkirišč bi morala biti vključena v Evropsko skupino za mobilnost v mestih (EGUM) in Forum za digitalni promet in logistiko (DTLF) ([17]). Tema varnih in varovanih parkirišč bi se lahko vključila tudi v začetno in redno usposabljanje voznikov kot nov element, posebej zasnovan za dobro počutje voznikov, skupaj z digitalizacijo in tehnološkimi posodobitvami.

4.1.3 Izboljšanje povezljivosti varnih in varovanih parkirišč

Upravljavci varnih in varovanih parkirišč bi lahko vzpostavili skupno digitalno platformo na ravni celotne EU (opazovalnico), ki bi bila na voljo tudi kot aplikacija za pametne telefone ter

([16]) Glej člen 60 Uredbe (EU) 2024/1679.

([17]) Evropska skupina za mobilnost v mestih (EGUM) je strokovna skupina Evropske komisije na visoki ravni za mobilnost v mestih, Forum za digitalni promet in logistiko (DTLF) pa združuje strokovnjake iz držav članic, javnih subjektov in zasebnih organizacij za usklajevanje politike na teh področjih.

bi voznikom in prevoznim podjetjem omogočala dostop do podatkov o razpoložljivosti parkirišč v realnem času, rezervacijo in komunikacijo s parkirišči. Komisija je začela tudi projekt za razvoj aplikacije, ki zbira povratne informacije in ocene voznikov o ključnih točkah na poteh za prevoz s tovornjaki, vključno s storitvenimi točkami in počivališči ([18]).

4.1.4 Izboljšanje varnosti, zaščite, dobrega počutja in vključenosti

Privlačnost parkirišč za voznike se poveča, kadar:

- so **varna**, kar zadeva **gibanje** tako tovornjakov kot tudi pešcev,
- so **čista** in se v celotnem objektu upoštevajo **strogi higienski standardi**,
- spodbujajo **programe za dobro počutje**, osredotočene na podporo duševnemu zdravju voznikov na dolge razdalje ter zagotavljanje rekreacijskih zmogljivosti in družabnih prostorov,
- ponujajo **ukrepe, ki vključujejo vidik spola**, kot so rezervirana parkirna mesta v bližini varnostnih pisarn za voznice, da ženskam ne bi bilo treba samim hoditi čez parkirišče, zlasti ponoči,
- zagotavljajo **storitve, prilagojene različnim kulturnim in verskim potrebam**, kot so različne možnosti prehrane in večjezični informacijski sistemi.

Vozniki tovornjakov bi tudi zelo cenili **prisotnost varnostnega osebja na kraju samem**.

Prav tako bi lahko koristili **cenovno ugodno in dostopno nastanitev**, kot so moteli v bližini varnih in varovanih parkirišč, če so bili razviti na območjih z visoko gostoto tovornega prometa; to bi zagotovilo obstojne, zanesljive možnosti prenočevanja za voznike.

4.1.5 Financiranje

Financiranje varnih in varovanih parkirišč, tudi s sredstvi EU, se je izkazalo za zelo pomemben in učinkovit instrument. Za nadaljevanje tega pomembnega orodja podpore je Komisija 16. julija 2025 predlagala Instrument za povezovanje Evrope 3 s proračunom za promet v višini 51,5 milijarde EUR v večletnem finančnem okviru za obdobje 2028–2034([19]).

4.2. Pobude, ki se nanašajo na pravne akte

4.2.1 Delegirana uredba (EU) 2022/1012

([18]) Pilotni projekt: *Empowering truck drivers-Revolutionising European logistics* (Opolnomočenje voznikov tovornjakov – revolucija v evropski logistiki), 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.

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

Pri ocenjevanju, ali bi bilo treba Uredbo (EU) 2022/1012 revidirati glede na obstoječ tehnološki razvoj ([20]), bi lahko Komisija na podlagi posvetovanja z državami članicami in deležniki tudi razmislila, ali naj:

- uvede certificiranje kategorij na vmesni ravni, da se olajšajo in s tem spodbudijo hitrejše nadgradnje obstoječih varnih in varovanih parkirišč. Na primer, parkirišče s srebrno ravnjo, ki vlaga v storitve na visoki ravni, bi lahko prejelo certifikat srebrna raven+;
- vključi obveznost varnostnega osebja na kraju samem na varnih in varovanih parkiriščih s platinasto ravnjo, da bi razširila standarde fizične varnosti;
- razvije sistem signalizacije za varna in varovana parkirišča, ki bo obveščal o rezerviranih parkirnih prostorih za voznice;
- doda prehranske vidike in zbiranje podatkov, razčlenjenih po spolu, o voznikih v sanitarijah.

4.2.2 Uredba (ES) št. 561/2006

Če so kadar bo izvedena širša revizija Uredbe (EC) št. 561/2006, bi Komisija glede varnih in varovanih parkirišč lahko naslednje spremembe Uredbe (ES) št. 561/2006:

- vključitev dodatnih meril, povezanih z dobrim počutjem voznikov, v standarde o ravni storitve na varnih in varovanih parkiriščih. To bi lahko na primer vključevalo ukrepe za upoštevanje potreb voznikov iz različnih kulturnih ali jezikovnih okolij;

- omogočanje voznikom, da redni čas počitka preživijo v kabinah vozil, če so te opremljene z vsemi potrebnimi funkcijami za udobje in so vozila parkirana na visokokakovostnih varnih in varovanih parkiriščih. To bi voznikom omogočilo druženje in počitek na mestih z visoko ravnjo varnosti in storitev.

Komisija bo pozorno spremljala razvoj ustreznih prostorov za počitek in parkirišč za poklicne voznike, zlasti varnih in varovanih parkirišč, certificiranih v skladu z uveljavljenimi standardi iz Delegirane uredbe (EU) 2022/1012. Komisija bo določila tudi najustreznejši način za podporo priporočilom, pri tem pa bo upoštevala prednostne naloge politike, izvedljivost in prispevke vseh ustreznih deležnikov. V svoji oceni se bo osredotočila na ukrepe, s katerimi se bo izboljšala kakovost parkirišč in povečalo število varnih in varovanih parkirišč.

Komisija poudarja, da so države članice odgovorne za zagotovitev ustreznega razvoja mreže varnih in varovanih parkirišč. Čeprav je nadaljevanje financiranja v okviru Instrumenta za povezovanje Evrope pomembno, je po svoji naravi omejeno. Zato je nacionalna zasebna in javna podpora bistvenega pomena za zagotovitev učinkovite odprave vrzeli in belih lis v omrežju TEN-T, da se ohrani ustrezna razpoložljivost varnih in varovanih parkirišč.

([20]) V skladu z določbo o reviziji iz člena 3 Uredbe (EU) 2022/1012 mora Komisija najpozneje do 7. aprila 2026 oceniti, ali je treba glede na obstoječi tehnološki razvoj in za stalno izboljševanje delovnih pogojev voznikov spremeniti standarde in certifikacijske postopke iz prilog I in II.