EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 21.11.2025.
COM(2025) 703 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

o dostupnosti prikladnih objekata za odmor vozača i zaštićenih parkirališta te o razvoju sigurnih i zaštićenih parkirališta certificiranih u skladu s Delegiranom uredbom (EU) 2022/1012

1. UVOD

Uredbom (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet ([1]) („Uredba br. 561/2006”) utvrđuju se pravila o vremenu vožnje, stankama i razdobljima odmora vozača koji obavljaju prijevoz robe i putnika. Člankom 8.a stavkom 2. Uredbe 561/2006 ([2]) Europska komisija ovlašćuje se za utvrđivanje detaljnih standarda o razini usluge i zaštite sigurnih i zaštićenih parkirališta te o postupcima za njihovo certificiranje.

Komisija je postupila u skladu s tom ovlasti i 7. travnja 2022. donijela Delegiranu uredbu (EU) 2022/1012 ([3]), kojom se nastoji pronaći rješenje za ključne probleme koji se pojavljuju u sektoru cestovnog prometa i doprinijeti povećanju učinkovitosti i usklađenosti prometnog sustava u cijeloj Europskoj uniji. U Delegiranoj uredbi (EU) 2022/1012 utvrđuju se **razrađeni standardi** kako bi se parkirališta certificirala kao sigurna i zaštićena. Ti standardi obuhvaćaju različite aspekte, uključujući mjere fizičke sigurnosti, nadzor, rasvjetu i kontrolu pristupa. Kako bi se vozačima omogućio udoban i siguran odmor, na sigurnim i zaštićenim parkiralištima moraju im se osigurati odgovarajuće usluge, kao što su zahodi, tuševi i prehrana.

Utvrđene su **četiri razine** zaštite za sigurna i zaštićena parkirališta: (i) brončana, (ii) srebrna, (iii) zlatna i (iv) platinasta. One su osmišljene kako bi se zadovoljile različite potrebe i kako bi se prijevoznicima pružio jasan okvir za odabir odgovarajuće razine zaštite, među ostalim na temelju vrijednosti robe koju prevoze. **Postupci za certificiranje** sigurnih i zaštićenih parkirališta uključuju redovite inspekcijske preglede i revizije kako bi se osigurala usklađenost s utvrđenim standardima, pouzdano i sigurno okruženje za vozače te učinkovita zaštita tereta.

U skladu s člankom 8.a stavkom 4. Uredbe 561/2006 Komisija je dužna Europskom parlamentu i Vijeću podnijeti izvješće o dostupnosti prikladnih objekata za odmor vozača i zaštićenih parkirališta. Komisija bi trebala izvijestiti i o razvoju sigurnih i zaštićenih parkirališta koja su certificirana u skladu sa standardima utvrđenima u Delegiranoj uredbi (EU) 2022/1012. Nadalje, izvješće Komisije može sadržavati popis preporučenih mjera za povećanje broja i kvalitete sigurnih i zaštićenih parkirališta.

([1]) Uredba (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 (SL L 102, 11.4.2006., str. 1.).

([2]) Kako je revidirana Uredbom (EU) 2020/1054 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) br. 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa (SL L 249, 31.7.2020., str. 1.).

([3]) Delegirana uredba Komisije (EU) 2022/1012 od 7. travnja 2022. o dopuni Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu utvrđivanja standarda kojima se razrađuju razina usluge i zaštite sigurnih i zaštićenih parkirališta te postupci za njihovo certificiranje (SL L 170, 28.6.2022., str. 27.).

Osim toga, u članku 8.a stavku 3. Uredbe 561/2006 propisuje se da bi u skladu s člankom 39. stavkom 2. točkom (c) Uredbe (EU) br. 1315/2013 ([4]) o transeuropskoj prometnoj mreži (TEN-T), koja je poslije zamijenjena Uredbom (EU) 2024/1679 ([5]), države članice trebale poticati izgradnju parkirališta za komercijalne korisnike cesta. U skladu s člankom 31. stavkom 4. Uredbe (EU) 2024/1679 države članice dužne su do 31. prosinca 2040. osigurati razvoj sigurnih i zaštićenih parkirališta certificiranih u skladu sa standardima EU-a duž cesta osnovne mreže i proširene osnovne mreže ili unutar udaljenosti od 3 km od najbližeg izlaza s ceste transeuropske mreže, pri čemu najveća prosječna udaljenost između dvaju parkirališta mora biti 150 km.

Ovo se izvješće temelji na studiji o dostupnosti objekata za odmor i parkirališta za profesionalne vozače koja je provedena za Komisiju ([6]). Ta studija sadržava analizu trenutačne potražnje i ponude parkirnih mjesta za profesionalne vozače te mogućnosti proširenja postojeće mreže sigurnih i zaštićenih parkirališta, u skladu s Uredbom (EU) 2024/1679. Temeljila se na opsežnim savjetovanjima sa stručnjacima iz država članica, prijevoznicima i upraviteljima parkirališta, sindikatima i profesionalnim vozačima ([7]).

U drugom dijelu izvješća nalazi se pregled parkirališta za profesionalne vozače u EU-u, a u trećem dijelu raspravlja se o problemima koji se javljaju u vezi sa sigurnim i zaštićenim parkiralištima. U četvrtom dijelu navedeni su zaključci, uključujući glavne preporuke za proširenje mreže sigurnih i zaštićenih parkirališta.

2. PREGLED PARKIRALIŠTA U EU-U

U ovom dijelu prikazuje se tipologija parkirališta za profesionalne vozače u cijelom EU-u i iznose ključni podaci o sigurnim i zaštićenim parkiralištima.

2.1. Tipologija parkirališta

Svrha i razina zaštite parkirališta koja koriste profesionalni vozači vrlo su raznolike. Parkirališta se mogu razvrstati kako slijedi:

([4]) Uredba (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU (SL L 348, 20.12.2013, str. 1.).

([5]) Uredba (EU) 2024/1679 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. lipnja 2024. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže, izmjeni Uredbe (EU) 2021/1153 i Uredbe (EU) br. 913/2010 te stavljanju izvan snage Uredbe (EU) br. 1315/2013 (SL L, 2024/1679, 28.6.2024.).

([6]) „Studija o dostupnosti prikladnih objekata za odmor profesionalnih vozača i zaštićenih parkirališta te o razvoju sigurnih i zaštićenih parkirališta u EU-u”, https://op.europa.eu/hr/publication-detail/-/publication/42b15ca1-1680-11f0-b1a3-01aa75ed71a1.
Svi rezultati istraživanja sadržani u ovom izvješću preuzeti su iz te studije.

([7]) Više pojedinosti o savjetovanju i dionicima koji su u njemu sudjelovali dostupno je u Prilogu II. studiji, https://op.europa.eu/hr/publication-detail/-/publication/a21e19fe-167d-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en.

a. Parkirališta na autocestama

Ta su parkirališta često otvorena za sve vrste vozila, što znači da kamioni dijele to područje s osobnim automobilima, autobusima i drugim vrstama osobnih vozila. Ovisno o državi članici, takva parkirališta često su u vlasništvu javnih tijela odnosno javna tijela njima upravljaju ili dodjeljuju koncesije za njih.

b. Parkirališta izvan autocesta

Ta se parkirališta obično nalaze oko 3 km od autoceste. Često su u vlasništvu privatnih subjekata koji njima upravljaju te su rezervirana za kamione i laka gospodarska vozila.

c. Područja čekanja za kamione na lučkim i željezničkim terminalima

Za razliku od javnih parkirališta riječ je o posebnim područjima na lučkim i željezničkim terminalima na kojima se vozači mogu zaustaviti dok čekaju ulazak na terminal. Ovisno o državi članici terminali mogu biti u vlasništvu i njima mogu upravljati javna tijela ili privatna poduzeća, premda su vrlo često u javnom vlasništvu.

d. Zemljišta privatnih prijevoznih poduzeća (spremišta poduzeća)

Ta parkirališta nude pružatelji rezervacija parkirnih mjesta za kamione na parkiralištima u vlasništvu prijevoznih poduzeća. U okviru tog modela prijevozno poduzeće otvara svoj prostor za parkiranje vozila vozačima iz drugih prijevoznih poduzeća, slično usluzi kratkoročnog iznajmljivanja smještaja koji se može rezervirati putem aplikacije. Alternativni oblik tog modela primjenjuju specijalizirani prijevoznici, kao što su prijevozna poduzeća koja prevoze automobile, koja međusobno dijele prostore za parkiranje.

e. Sigurna i zaštićena parkirališta

Sigurna i zaštićena parkirališta mogu se podijeliti na certificirana i necertificirana parkirališta. Standardi EU-a utvrđeni u Delegiranoj uredbi (EU) 2022/1012 jedini su standardi utvrđeni u zakonodavstvu. Njima se, kao preduvjet za certificiranje, utvrđuju četiri razine zaštite i zajednička razina usluga. Certificiranje provode neovisna i nepristrana revizijska tijela akreditirana u skladu s transparentnim pravilima utvrđenima u toj delegiranoj uredbi.

Ostali industrijski standardi su sigurnosni zahtjevi za parkiranje TAPA EMEA, što je standard Udruženja za zaštitu imovine koja se prevozi (TAPA), i certificiranje parkirališta i objekata koje provodi Europska organizacija za sigurno parkiranje (ESPORG).

Postoje i regionalni industrijski standardi, kao što su certifikati Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V. (VEDA) (Premium Parking i Quality Parking), ali je njihova važnost i dalje neznatna.

f. Parkirališta za autobuse

Vozači autobusa općenito ne borave noću na parkiralištima koje koriste vozači kamiona. Obično borave u hotelima te daju prednost odmorištima i namjenskim parkiralištima u blizini odredišta ili

terminala. Prepoznajući taj trend, neke su općine, kao što su Pamplona u Španjolskoj i Bruxelles u Belgiji, izgradile posebne terminale za parkiranje autobusa u gradskim područjima. Stoga sigurna i zaštićena parkirališta uglavnom nisu relevantna za sektor autobusnog prijevoza s obzirom na njegove posebne operativne potrebe.

g. Drugi objekti

U EU-27 postoji oko 123 000 hotela, a 46 % parkirališta certificiranih u EU-u ima najmanje jedan objekt za noćenje unutar 3 km. Najmanje jedan objekt unutar te udaljenosti ima otprilike polovina parkirališta svih kategorija. Najrelevantniji su rasponi udaljenosti od 1 km, što se smatra pješačkom rutom, i 3 km, što je udaljenost koju se može prijeći autobusom. Međutim, s obzirom na to da su te udaljenosti izmjerene kao zračne linije, smještajni objekt za koji se smatra da se nalazi u blizini parkirališta zapravo bi mogao biti udaljeniji.

Zbog toga mnoga parkirališta nemaju odgovarajući smještaj u blizini. Premda možda postoje opcije na malo većim udaljenostima, one nisu praktične za vozače kamiona jer oni, nakon što parkiraju svoj kamion na sigurnom parkiralištu, obično nemaju (motorizirani) prijevoz.

Mnogi hoteli koji se nalaze u blizini sigurnih i zaštićenih parkirališta namijenjeni su prije svega turistima i poslovnim putnicima te nisu cjenovno pristupačni vozačima kamiona. Naime, nalazi potvrđuju da je većina hotelskih cijena previsoka za vozače kamiona.

2.2. Ključni podaci o sigurnim i zaštićenim parkiralištima

Ukupna ponuda parkirnih mjesta za kamione u EU-u (zaštićenih i nezaštićenih) trenutačno iznosi oko 380 000, od čega 60 816 nudi više od osnovne razine (tj. nije certificirano, ali ima neke sigurnosne elemente), 23 651 parkirno mjesto certificirano je kao zaštićeno na temelju raznih metoda certificiranja, a 4943 parkirna mjesta certificirana su u skladu sa standardima EU-a (od kojih većina spada pod zlatnu razinu i pruža relativno visoku razinu zaštite). Certificirane lokacije grupirane su u samo nekoliko zemalja/regija (Belgija, Pireneji, sjeverna Italija i Mađarska) i postoje znatni nedostaci u osnovnoj mreži TEN-T, primjerice u Austriji, Češkoj, Njemačkoj, Poljskoj i Slovačkoj([8]).

Sva parkirališta, bez obzira na to jesu li certificirana, uključuju i odmorišta i osnovne objekte. Razina zaštite i dostupni sadržaji mogu se znatno razlikovati među tim lokacijama. Odmorišta duž glavnih cesta, uključujući autoceste i ceste s dva prometna traka, pružaju bitne sadržaje za vozače. To uključuje barem benzinske postaje, mogućnosti prehrane i javne zahode. Mnoga nude i dodatne pogodnosti kao što su tuševi i trgovine, što ih čini prikladnima i za kratke stanke i za dulja razdoblja odmora tijekom putovanja na velike udaljenosti.

([8]) Više pojedinosti o geografskoj distribuciji parkirnih mjesta u EU-u dostupno je u Prilogu I. prethodno navedenoj studiji (posebno u zemljovidima).

Izgradnja novih sigurnih i zaštićenih parkirališta je u tijeku ili je predviđeno da će uskoro započeti. To obuhvaća 49 tekućih projekata u okviru Instrumenta za povezivanje Europe ([9]), za koje se očekuje da će donijeti 4614 parkirnih mjesta za kamione na sigurnim i zaštićenim parkiralištima, čime će se trenutačna ponuda gotovo udvostručiti.

U posljednjem pozivu na podnošenje prijedloga za bespovratna sredstva EU-a za djelovanje u području prometa u okviru Instrumenta za povezivanje Europe, koji je objavljen 2024. i zaključen 2025., odobreno je ukupno **14 prijedloga za projekte sigurnih i zaštićenih parkirališta** (12 u okviru opće omotnice i 2 u okviru kohezijske omotnice) za **kumulativno financiranje** u iznosu većem od **91 milijun EUR** ([10]).

Projekti su usmjereni na razvoj sigurnih i zaštićenih parkirališta u različitim državama članicama EU-a u okviru inicijative TEN-T. Cilj je tog razvoja poboljšati sigurnost i zaštitu na cestama te ponuditi bolje uvjete za profesionalne vozače proširenjem i nadogradnjom parkirališta kako bi se postigli standardi utvrđeni u propisima EU-a.

Iako će se zahvaljujući tim novim lokacijama poboljšati geografska pokrivenost sigurnim i zaštićenim parkiralištima u cijeloj Europi, postoji rizik da će i dalje postojati znatni nedostaci zbog sve veće potražnje i vremena potrebnog za izgradnju novih parkirališta.

3. TRENUTAČNI PROBLEMI NA SIGURNIM I ZAŠTIĆENIM PARKIRALIŠTIMA

U sektoru cestovnog prometa EU-a pojavljuje se više ključnih problema koji se odnose na dostupnost i funkcionalnost sigurnih i zaštićenih parkirališta. Ti problemi ne utječu negativno samo na sigurnost, zaštitu i dobrobit vozača, zbog čega se povećava manjak profesionalnih vozača, već i na učinkovitost logističkih lanaca i ukupnu sigurnost na cestama. Ključni čimbenici koji utječu na korištenje sigurnih i zaštićenih parkirališta su (i) sigurnost, zaštita, čistoća i udobnost objekata i (ii) dostupnost parkirnih mjesta. Ispitanici ističu i potrebu za boljim upravljanjem podacima i pristupom podacima o dostupnosti parkirnih mjesta koji se ažuriraju u stvarnom vremenu. Osim toga, trošak pristupa objektima može biti važan čimbenik u davanju prednosti parkiralištima s nižom razinom zaštite i usluga.

3.1. Krađa tereta i sigurnosna pitanja

Sigurnost je od presudne važnosti za cestovne prijevoznike i vozače. Čak 85 % prijevoznika izjavilo je da je doživjelo krađu ili vandalizam kad su njihova vozila bila parkirana na nezaštićenim parkiralištima. Iako ta brojka na zaštićenim parkiralištima iznosi 41 %, razina incidenata i dalje je visoka i ukazuje na veliku potrebu za dodatnim sigurnosnim mjerama. Osim toga, 79 % vozača izjavilo je da su se suočili sa sigurnosnom prijetnjom i/ili opasnim problemom dok je njihovo vozilo bilo parkirano, a samo 9 % vozača izjavilo je da se osjećaju sigurnima na parkiralištima u

([9]) Uredba (EU) 2021/1153 Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2021. o uspostavi Instrumenta za povezivanje Europe i stavljanju izvan snage uredaba (EU) br. 1316/2013 i (EU) br. 283/2014 (SL L 249, 14.7.2021., str. 38.).

([10]) Ne uzimajući u obzir posljednji poziv na podnošenje prijedloga, EU je dosad u okviru Instrumenta za povezivanje Europe već sufinancirao izgradnju 138 parkirališta i oko 16 113 parkirnih mjesta (certificiranih i necertificiranih) s više od 231 milijun EUR.

Europi. Krađa tereta i dalje je problem, a incidenti uključuju krađu goriva, provale u kabinu i neovlašteni ukrcaj putnika radi nezakonitog useljavanja. Prijavljuju se i nasilne pljačke, koje ugrožavaju živote vozača.

3.2. Manjkovi i neravnomjerna raspoređenost

Prijevoznici i vozači izvijestili su o manjku dostupnih parkirališta. Osim toga, sigurna i zaštićena parkirališta neravnomjerno su raspoređena u EU-u, posebno u regijama s velikom gustoćom prijevoza tereta. Brojne regije u EU-u ne osiguravaju potrebnu gustoću certificiranih sigurnih i zaštićenih parkirališta, što vozačima ograničava mogućnosti za siguran odmor. Zbog tog manjka pogoršava se problem nepropisnog parkiranja, koje povećava sigurnosne rizike za vozače. Prema mišljenju vozača, manjak sigurnih i zaštićenih parkirališta najizraženiji je u Belgiji, Francuskoj, Njemačkoj, Italiji, Nizozemskoj, Portugalu i Španjolskoj.

Procjenjuje se da trenutačno postoji potreba za oko 395 000 parkirnih mjesta. Pod pretpostavkom da bi certificirana sigurna i zaštićena parkirališta trebala zadovoljiti ukupnu potražnju, riječ je o manjku od 390 057 parkirnih mjesta ([11]), odnosno 3250 parkirališta ([12]). Predviđa se da će se do 2040. potražnja dodatno povećati i da će s obzirom na trenutačni trend ulaganja manjak iznositi 483 000 parkirnih mjesta ili 4025 parkirališta certificiranih u skladu sa standardima EU-a ([13]). Jaz između ponude i potražnje prisutan je u cijelom EU-u, iako se njegovi razmjeri razlikuju ovisno o regiji i državi članici. Najznačajniji manjkovi zabilježeni su u jugozapadnoj i središnjoj Europi ([14]).

3.3. Kvaliteta dostupnih parkirališta

Da parkirališta nisu čista smatralo je 52 % ispitanih vozača, dok ih je 46 % smatralo prihvatljivima. Samo 2 % svih ispitanih vozača smatralo je da su objekti za parkiranje čisti (to uključuje sve vrste parkirališta). Kad je riječ o sigurnim i zaštićenim parkiralištima, uključujući ona koja su certificirana na razini EU-a i ona koja nisu, otprilike 55 % ispitanika izjavilo je da su objekti „čisti” ili „prihvatljivi”.

3.4. Troškovi korištenja parkirališta

Vozači i prijevoznici slažu se da vozači ne bi trebali snositi troškove parkiranja. Analiza parkirališta s većom (platinastom ili zlatnom) razinom zaštite pokazuje da se trenutačne cijene kreću od približno 15 EUR do približno 35 EUR po noći. Na parkiralištima s nižom (srebrnom i

---

([11]) Potreba za parkirnim mjestima izračunana je oduzimanjem trenutačnog broja parkirnih mjesta certificiranih u skladu sa standardima EU-a (4943) od procijenjene potražnje za parkirnim mjestima (395 000).

([12]) Procjenjuje se da će se svako parkiralište u prosjeku sastojati od 120 parkirnih mjesta. Ta se procjena temelji na prosječnoj veličini postojećih certificiranih parkirališta (neovisno o tome jesu li usklađena sa standardima EU-a).

([13]) Broj od 483 000 parkirnih mjesta izračunan je tako da se od broja zaštićenih parkirnih mjesta čija se potražnja 2040. procjenjuje na 507 000 oduzeo predviđeni broj od 24 000 parkirnih mjesta certificiranih u skladu sa standardima EU-a.

([14]) Detaljan pregled ponude i potražnje parkirališta nalazi se u Prilogu I. studiji dostupnoj na: https://op.europa.eu/hr/publication-detail/-/publication/71d155f0-167e-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en.

brončanom) razinom zaštite naknada se kreće od 5 EUR do 15 EUR. Čini se da je 15 EUR po noći po parkirnom mjestu visoka cijena za prijevozna poduzeća. S obzirom na tako slabu spremnost na plaćanje parkiranja, malo je vjerojatno da će prijevoznici biti voljni platiti hotelski smještaj.

3.5. Tehnološki izazovi

Postoji znatan nedostatak sveobuhvatnih podataka koje koriste sustavi za planiranje ruta i rezervaciju parkiranja. Loše upravljanje podacima onemogućuje vozačima da u stvarnom vremenu pristupe informacijama o dostupnim zaštićenim parkirnim mjestima. Mnoga postojeća parkirališta nemaju infrastrukturu potrebnu za inteligentne prometne sustave ([15]). Ako se uvedu, ti bi sustavi mogli znatno olakšati stres povezan s traženjem sigurnog parkirališta u područjima s gustim prometom jer bi digitalne platforme nudile ažurirane informacije i mogućnost rezervacije u stvarnom vremenu.

Konkretno, većina prijevoznika smatra da je pristup informacijama o dostupnosti parkirališta u stvarnom vremenu ključan za planiranje ruta, iako samo 27 % smatra da su aktualne informacije o parkiranju pouzdane. Osim toga, 75 % prijevoznika smatra da točni podaci o dostupnim sigurnim i zaštićenim parkiralištima poboljšavaju planiranje ruta i pomažu u usklađivanju s propisima o trajanju vožnje i odmora. Kad je riječ o dostupnosti podataka i upravljanju u svrhu planiranja i rezervacije ruta, prijevoznici navode da nemaju sustav ruta ni fiksni plan zaustavljanja, pri čemu više od 50 % navodi da uopće ne rezerviraju parkirališta.

3.6. Rodna pitanja

Jasna rodna neravnoteža u industriji, u kojoj žene čine samo 6 % vozača, ukazuje na potrebu za rodno osjetljivim objektima. Vozačice se suočavaju s dodatnim problemima jer imaju potrebe za osobnom sigurnošću i higijenom koje u postojećim objektima nisu zadovoljene na odgovarajući način.

4. ZAKLJUČCI

Kako bi se riješili problemi izneseni u trećem dijelu ovog izvješća, potrebno je provesti strateška ulaganja i prilagodbe politika. To je ključno za povećanje učinkovitosti i sigurnosti sektora cestovnog prometa EU-a te za poboljšanje radnih uvjeta, a time i privlačnosti tog zanimanja za vozače.

Sve veća potražnja za cestovnim prijevozom tereta ukazuje na hitnu potrebu za povećanjem parkirališne infrastrukture, posebno broja certificiranih sigurnih i zaštićenih parkirališta. Trenutačna ponuda nije dovoljna za zadovoljenje potražnje, a s obzirom na to da se očekuje daljnji rast potražnje, potrebno je odmah provesti ulaganja i certificirati postojeća parkirališta sa sigurnosnim i zaštitnim značajkama. Potreba za hitnim djelovanjem još je očitija kad se uzme u obzir da države članice do 31. prosinca 2040. moraju osigurati razvoj certificiranih sigurnosnih i zaštićenih parkirališta duž osnovne i proširene osnovne mreže TEN-T ili unutar udaljenosti od

([15]) Direktivom o inteligentnim prometnim sustavima utvrđuje se niz smjernica i mjera za omogućavanje digitalnog i tehnološkog napretka koji će potaknuti modernizaciju i povezanost voznih parkova za velike udaljenosti, a time i sigurnih i zaštićenih parkirališta.

3 km od najbližeg izlaza s ceste transeuropske mreže, pri čemu najveća prosječna udaljenost između njih mora biti 150 km. Može se utvrditi više zakonodavnih i nezakonodavnih daljnjih mjera.

U nastavku navedene moguće inicijative temelje se na analizama i nalazima studije pa bi ih trebalo tumačiti kao doprinose širim raspravama. Njihova je svrha potkrijepiti daljnja razmatranja bez predviđanja ili utjecaja na moguće odluke o budućim koracima.

4.1. Inicijative koje nisu povezane s pravnim aktima

4.1.1. Poticanje brzih poboljšanja

Komisija smatra da je učinkovitiji način premošćivanja jaza između broja potrebnih i postojećih sigurnih i zaštićenih parkirališta **poboljšanje parkirališta duž autocesta koja trenutačno nisu sigurna**. To se može postići **radovima i ulaganjima** kako bi se takvi objekti mogli certificirati barem na brončanoj razini.

U prvom planu trebale bi biti osnovne sigurnosne mjere kao što su vanjska rasvjeta, vizualna upozorenja, rutinske nadzorne provjere, praćenje na ulazima i izlazima te jasni znakovi za ograničavanje pristupa samo za odobrena vozila. Moglo bi biti potrebno ulagati i u objekte za odmor duž autocesta koje su izvorno bile namijenjene prije svega putnicima u osobnim automobilima.

Komisija preporučuje da države članice pažljivo procijene tu mogućnost kako bi ispunile zahtjeve iz Uredbe o TEN-T-u. Operatore objekata za odmor duž autocesta potiče se da procijene važnost takvih ulaganja za svoje poslovne modele. Ako isključivo privatna ulaganja ne omogućuju održiv poslovni model, možda će biti potrebni mehanizmi javne potpore i koordinirano planiranje kako bi se osigurala pravodobna izgradnja potrebne infrastrukture.

Osim toga, u regijama s učestalim krađama tereta države članice trebale bi **dati prednost izgradnji sigurnih i zaštićenih parkirališta s platinastom razinom certifikacije i poboljšanju postojećih parkirališta kako bi dosegla tu razinu** u svrhu ostvarivanja najveće moguće razine sigurnost i zaštite vozača i tereta. U tim bi regijama prednost trebalo dati mehanizmima javne potpore.

4.1.2. Promicanje suradnje i informiranosti dionika

Države članice trebale bi uključiti razvoj sigurnih i zaštićenih parkirališta u svoje **nacionalne prometne planove** ([16]). Europski koordinatori imenovani u skladu s člankom 52. Uredbe (EU) 2024/1679 podupiru koordiniranu provedbu europskih prometnih koridora. U skladu s člankom 54. Uredbe (EU) 2024/1679 svaki europski koordinator najkasnije do 19. srpnja 2026. i svake četiri godine nakon toga sastavlja plan rada u kojem se detaljno analizira stanje provedbe koridora i njegova usklađenost sa zahtjevima iz Uredbe (EU) 2024/1679, među ostalim u pogledu uvođenja odmorišta te sigurnih i zaštićenih parkirališta, kao i prioriteta za njegov budući razvoj.

Komisija smatra i da bi **prijevoznici na velike udaljenosti trebali poticati svoje vozače da se odmaraju na sigurnim i zaštićenim parkiralištima**. Temu sigurnih i zaštićenih parkirališta

([16]) Vidjeti članak 60. Uredbe (EU) 2024/1679.

trebalo bi integrirati među teme Europske skupine za gradsku mobilnost i Foruma za digitalni promet i logistiku ([17]). Ta bi se tema, uz digitalizaciju i tehnološka ažuriranja, mogla uključiti i u početno i periodično osposobljavanje vozača, kao novi element posebno osmišljen radi njihove dobrobiti.

4.1.3. Poboljšanje povezanosti sigurnih i zaštićenih parkirališta

Upravitelji sigurnih i zaštićenih parkirališta mogli bi uspostaviti zajedničku europsku digitalnu platformu (opservatorij), dostupnu i kao aplikacija za pametne telefone, koja vozačima i prijevoznim poduzećima omogućuje pristup podacima o dostupnosti parkirnih mjesta u stvarnom vremenu, rezerviranje parkirnog mjesta i komunikaciju s parkiralištima. Komisija je pokrenula i projekt za razvoj aplikacije za prikupljanje povratnih informacija i ocjena vozača u pogledu ključnih pitanja na rutama za kamionski prijevoz, uključujući odmorišta ([18]).

4.1.4. Poboljšanje sigurnosti, zaštite, dobrobiti i uključivosti

Parkirališta su privlačnija vozačima ako imaju sljedeće značajke:

- **sigurna** su za **kretanje** kamiona i pješaka,
- **čista** su i u skladu sa **strogim higijenskim standardima** u cijelom objektu,
- promiču **programe za dobrobit** namijenjene skrbi za mentalno zdravlje vozača na velikim udaljenostima i osiguravanju rekreacijskih objekata i društvenih prostora,
- nude **rodno uključive mjere**, kao što su rezervirana parkirna mjesta za vozačice u blizini ureda zaštitara kako žene ne bi morale same hodati parkiralištem, osobito noću,
- pružaju **usluge prilagođene različitim kulturnim i vjerskim potrebama**, kao što su raznolike opcije prehrane i višejezični informacijski sustavi.

Vozači kamiona iznimno bi cijenili i **prisutnost zaštitara na lokaciji**.

Vozačima kamiona posebno bi pogodovala dostupnost cjenovno pristupačnog i lako dostupnog smještaja posebno prilagođenog potrebama vozača kamiona, kao što su moteli u blizini sigurnih i zaštićenih parkirališta, ako bi se razvili u regijama s velikom gustoćom prijevoza tereta pa bi se tako vozačima osigurale dosljedne i pouzdane mogućnosti noćenja.

4.1.5. Financiranje

Financiranje sigurnih i zaštićenih parkirališta, među ostalim sredstvima EU-a, pokazalo se vrlo važnim i učinkovitim instrumentom. Kako bi i dalje osiguravala taj važan instrument potpore, Komisija je 16. srpnja 2025. predložila Instrument za povezivanje Europe 3, s proračunom za

([17]) Europska skupina za gradsku mobilnost je stručna skupina Europske komisije na visokoj razini za gradsku mobilnost, dok Forum za digitalni promet i logistiku okuplja stručnjake iz država članica, javnih subjekata i privatnih organizacija radi koordinacije politika u tim područjima.

([18]) Pilot-projekt: Osnaživanje vozača kamiona – Revolucija u europskoj logistici, 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.

promet od 51,5 milijardi EUR unutar višegodišnjeg financijskog okvira („VFO”) za razdoblje 2028. – 2034.([19])

4.2. Inicijative povezane s pravnim aktima

4.2.1. Delegirana uredba (EU) 2022/1012

Pri ocjenjivanju treba li Uredbu (EU) 2022/1012 revidirati s obzirom na tehnološki razvoj([20]) Komisija bi na temelju savjetovanja s državama članicama i dionicima ujedno mogla razmotriti sljedeće:

- uvođenje certificiranja kategorija međurazine kako bi se olakšala i time potaknula brza poboljšanja postojećih sigurnih i zaštićenih parkirališta. Na primjer, parkiralište sa srebrnom razinom zaštite koje ulaže u usluge visoke razine moglo bi dobiti certifikat „srebrna razina+”,
- uključivanje obveze zapošljavanja zaštitarskog osoblja na sigurnim i zaštićenim parkiralištima platinaste razine kako bi se proširio opseg standarda fizičke zaštite,
- razvoj signalnog sustava za sigurna i zaštićena parkirališta koji daje obavijesti o rezerviranim parkirnim mjestima za vozačice,
- dodavanje prehrambenog aspekta i prikupljanje podataka o vozačima u sanitarnim prostorima razvrstanih po spolu.

4.2.2. Uredba (EZ) br. 561/2006

Ako i kad se provede opsežnija revizija Uredbe (EZ) br. 561/2006, Komisija bi s obzirom na sigurna i zaštićena parkirališta mogla predložiti sljedeće izmjene Uredbe (EZ) br. 561/2006:

- uključivanje dodatnih kriterija povezanih s dobrobiti vozača u standarde o razini usluga sigurnih i zaštićenih parkirališta. To bi se, na primjer, moglo sastojati od mjera namijenjenih vozačima iz različitih kulturnih ili jezičnih sredina,
- omogućiti vozačima redoviti odmor u kabinama vozila ako pružaju potrebnu udobnost i parkirana su na visokokvalitetnim sigurnim i zaštićenim parkiralištima. Time bi se vozačima omogućilo druženje i odmor na mjestima s visokom razinom sigurnosti i usluga.

Komisija će pomno pratiti razvoj prikladnih objekata za odmor i parkiranje za profesionalne vozače, posebno sigurnih i zaštićenih parkirališta certificiranih u skladu sa standardima utvrđenima na temelju Delegirane uredbe (EU) 2022/1012. Komisija će isto tako utvrditi najprikladniji način da podupre provedbu preporuka, uzimajući u obzir prioritete politike, izvedivost i doprinos svih relevantnih dionika. Komisija će se pri ocjenjivanju usredotočiti na mjere za poboljšanje kvalitete parkirališta i povećanje broja sigurnih i zaštićenih parkirališta.

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

([20]) Revizijskom klauzulom iz članka 3. Uredbe (EU) 2022/1012 od Komisije se zahtijeva da do 7. travnja 2026. ocijeni treba li standarde i postupke certificiranja predviđene u prilozima I. i II. izmijeniti s obzirom na postojeći tehnološki razvoj te radi kontinuiranog poboljšavanja radnih uvjeta vozača.

Komisija ističe da su države članice odgovorne za osiguravanje pravilnog razvoja mreže sigurnih i zaštićenih parkirališta. Iako je nastavak financiranja u okviru Instrumenta za povezivanje Europe važan, ono je po prirodi ograničeno. Stoga je nacionalna privatna i javna potpora ključna za učinkovito rješavanje nedostataka i praznina u mreži TEN-T kako bi se održala odgovarajuća dostupnost sigurnih i zaštićenih parkirališta.