ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 21.11.2025 г.
COM(2025) 703 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

относно наличието на подходящи условия за почивка на професионалните водачи и на безопасни условия за паркиране, както и относно развитието на безопасни и сигурни условия за паркиране, сертифицирани в съответствие с Делегиран регламент (ЕС) 2022/1012

1. ВЪВЕДЕНИЕ

С Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт ([1]) („Регламент (ЕО) № 561/2006“), се определят правилата относно времето за управление, почивките в работно и извънработно време по отношение на водачите, извършващи автомобилен превоз на стоки и пътници. С член 8а, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 561/2006 ([2]) на Комисията се предоставя правомощието да установява подробни стандарти относно нивото на обслужване и сигурността на безопасните и сигурни зони за паркиране (БСЗП), както и относно процедурите за сертифициране на тези зони за паркиране.

Комисията упражни това правомощие, като на 7 април 2022 г. прие Делегиран регламент (ЕС) 2022/1012 ([3]), с който се обръща внимание върху въпроси от критично значение за сектора на автомобилния транспорт и се допринася за по-ефективна и хармонизирана транспортна система в целия Европейски съюз. С Делегиран регламент (ЕС) 2022/1012 се определят **подробни стандарти** за сертифициране на зоните за паркиране като безопасни и сигурни. Тези стандарти обхващат различни аспекти, включително мерки за физическа сигурност, наблюдение, осветеност и контрол на достъпа. БСЗП трябва да осигуряват на водачите подходящи условия, като тоалетни, душове и възможност за купуване на храна, с което да се гарантира, че те могат да почиват в удобна и безопасна среда.

Установени са четири **нива на сигурност** за БСЗП: i) бронзово; ii) сребърно; iii) златно; и iv) платинено. Те са разработени така, че да отговорят на различни потребности, и осигуряват на превозвачите ясна рамка, за да изберат подходящото ниво на сигурност, като освен това изходят от стойността на стоките, които превозват. **Процедурите за сертифициране** на БСЗП включват редовни проверки и одити, за да се осигури спазването на установените стандарти, като по-този начин се гарантира, че водачите разполагат с осигурена надеждна и сигурна среда и че товарите са ефективно защитени.

([1]) Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1).

([2]) Изменен с Регламент (ЕС) 2020/1054 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 по отношение на минималните изисквания за максималното дневно и седмично време на управление, минималните прекъсвания и дневните и седмичните почивки, и на Регламент (ЕС) № 165/2014 по отношение на установяването на местоположението чрез тахографи (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 1).

([3]) Делегиран регламент (ЕС) 2022/1012 на Комисията от 7 април 2022 г. за допълнение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на установяването на стандарти, предоставящи подробности относно нивото на обслужване и сигурност на безопасните и сигурни зони за паркиране и относно процедурите за тяхното сертифициране (ОВ L 170, 28.6.2022 г., стр. 27).

В член 8a, параграф 4 от Регламент (ЕО) № 561/2006 се изисква от Комисията да представи на Европейския парламент и на Съвета доклад относно наличието на подходящи условия за почивка на водачите и на безопасни условия за паркиране. Комисията също така следва да докладва относно създаването на безопасни и сигурни зони за паркиране, сертифицирани в съответствие със стандартите, определени в Делегиран регламент (ЕС) 2022/1012. Освен това докладът на Комисията може да включва списък от препоръчани мерки с цел увеличаване както на броя, така и на качеството на БСЗП.

Освен това в член 8a, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 561/2006 се изисква от държавите членки да насърчават създаването на пространства за паркиране за ползвателите на пътища с търговска цел в съответствие с член 39, параграф 2, буква в) от Регламент (ЕС) № 1315/2013 ([4]) относно трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), заменен впоследствие с Регламент (ЕС) 2024/1679 ([5]). В член 31, параграф 4 от Регламент (ЕС) 2024/1679 се изисква до 31 декември 2040 г. държавите членки да развият БСЗП, сертифицирани съгласно стандартите на ЕС, покрай пътищата от основната мрежа и разширената основна мрежа или на разстояние до 3 km шофиране от най-близкия изход на пътя от трансевропейската мрежа, със средно максимално разстояние от 150 km между две БСЗП.

Източник на информацията в настоящия доклад е проучване относно наличието на условия за почивка и паркиране за професионални водачи, проведено по поръчка на Комисията ([6]). В проучването се анализираха текущото търсене и предлагане на места за паркиране за професионални водачи и възможностите за разширяване на съществуващата мрежа от БСЗП в съответствие с Регламент (ЕС) 2024/1679. Проучването се основаваше на обстойни консултации с експерти от държавите членки, превозвачи, оператори на зони за паркиране, синдикални организации и професионални водачи ([7]).

В част 2 от настоящия доклад се съдържа общ преглед на зоните за паркиране за професионални водачи в ЕС, а в част 3 се разглеждат предизвикателствата по отношение на

([4]) Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1).

([5]) Регламент (ЕС) 2024/1679 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юни 2024 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, за изменение на регламенти (ЕС) 2021/1153 и (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на Регламент (ЕС) № 1315/2013 (ОВ L, 2024/1679, 28.6.2024 г.).

([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“ („Проучване относно наличието на подходящи условия за почивка на професионалните водачи и на безопасни условия за паркиране, както и относно развитието на безопасни и сигурни условия за паркиране в ЕС“), https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/42b15ca1-1680-11f0-b1a3-01aa75ed71a1.
Всички резултати от анкети, представени в настоящия доклад, са по данни от това проучване.

([7]) По-подробна информация относно консултацията и заинтересованите страни, с които бяха проведена, може да бъде намерена в приложение II към проучването, https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a21e19fe-167d-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en.

БСЗП. В част 4 са представени заключенията, както и основните препоръки за разширяване на мрежата от БСЗП.

2. ОБЩ ПРЕГЛЕД НА ЗОНИТЕ ЗА ПАРКИРАНЕ В ЕС

В тази част са представени типология на зоните за паркиране за професионални водачи в ЕС и основни данни относно БСЗП.

2.1. Типология на зоните за паркиране

Използваните от професионалните водачи зони за паркиране са много разнообразни по отношение на предназначението и нивото им на сигурност. Те могат да се класифицират, както следва:

а. Зони за паркиране по автомагистралите

Тези зони за паркиране са достъпни за всички типове превозни средства, което означава, че се ползват едновременно от камиони, леки автомобили, междуградски автобуси и други видове лични превозни средства. В зависимост от държавата членка обикновено държавните органи притежават, стопанисват или отдават на концесия тези зони за паркиране.

б. Зони за паркиране извън автомагистралите

Тези зони за паркиране по принцип се намират на около 3 километра встрани от автомагистралата. Обикновено ги притежават и стопанисват частни оператори и са предназначени за камиони и леки търговски превозни средства.

в. Зони за изчакване на камиони на пристанищни и железопътни терминали

За разлика от обществените зони за паркиране, това са специални зони, разположени на пристанищни и железопътни терминали, където водачите да спрат, докато изчакват да влязат в терминала. В зависимост от държавата членка е възможно както държавни органи, така и частни дружества да притежават и стопанисват терминалите, макар че държавната собственост е много разпространена.

г. Съоръжения на частни транспортни дружества (депа на дружества)

Тези зони за паркиране се предлагат от доставчици на услуги за резервация на места за паркиране на камиони и се намират на паркинги, които са собственост на транспортни дружества. В рамките на тази схема транспортното дружество дава достъп до съоръжението си на водачи от други транспортни дружества — подобно на краткосрочно отдаване под наем на жилища, като резервации се правят чрез приложение. Алтернативен вариант на този модел се прилага от тясно специализираните превозвачи, като например транспортните

дружества, превозващи автомобили, които взаимно използват съоръженията си за паркиране.

д. Безопасни и сигурни зони за паркиране

БСЗП могат да бъдат подразделени на сертифицирани зони за паркиране и несертифицирани зони за паркиране. Стандартите на ЕС, определени в Делегиран регламент (ЕС) 2022/1012, са единствените законоустановени такива. С тези стандарти се установяват четири нива на сигурност и общо ниво на обслужване като предварително условие за сертифициране. Сертифицирането се извършва от независими и безпристрастни одитни органи, които се акредитират в съответствие с прозрачни правила, определени в делегирания регламент.

Други отраслови стандарти са изискванията за сигурност на местата за паркиране (PSR) на TAPA EMEA — стандартът на Асоциацията за защита на транспортираните активи (TAPA), и сертифицирането на паркинги и съоръжения от Европейската организация за сигурно паркиране (ESPORG).

Съществуват и регионални отраслови стандарти, като сертифицирането от Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V. (VEDA) („Първокласен паркинг“ и „Паркинг, отговарящ на изискванията за качество“), но те имат само незначително влияние

е. Зони за паркиране на междуградски автобуси

По принцип водачите на междуградски автобуси не нощуват в зоните за паркиране, използвани от водачите на камиони. Те обикновено отсядат в хотели и предпочитат зони за обслужване и специални съоръжения за паркиране в близост до местоназначения или терминали. Като отчитат тази тенденция, някои общини, като Памплона в Испания и Брюксел в Белгия, са създали специални терминали за паркиране на междуградски автобуси в градските зони. Поради това, предвид характерните оперативни потребности на автобусните превозвачи, БСЗП като цяло нямат отношение към тях.

ж. Други съоръжения

На територията на 27-те държави — членки на ЕС има около 123 000 хотела. 46 % от зоните за паркиране, сертифицирани по стандартите на ЕС, се намират близо до поне едно съоръжение за нощуване на разстояние до 3 km. Сред всички категории паркинги, приблизително половината зони за паркиране се намират на такова разстояние до поне едно съоръжение. Най-приложимите диапазони за разстояние са 1 km, ако се разглежда разстояние, което може да се измине пеша, и 3 km, което може да се обслужи от совалков превоз. Тези разстояния обаче са измерени по права линия и в действителност може да се наложи да се пропътува по-голямо разстояние до мястото за настаняване, за което се смята, че се намира близо до зона за паркиране.

В резултат от това в близост до много зони за паркиране няма подходящи места за настаняване. Въпреки че на по-голямо разстояние може да са налични варианти, водачите на камиони не могат да ги използват, понеже обикновено не разполагат с (моторизирано) превозно средство, след като паркират камиона си в сигурна зона за паркиране.

Много от хотелите, установени в близост до БСЗП, обслужват предимно туристи и хора, пътуващи по работа, и са твърде скъпи за водачите на камиони. Направените констатации действително потвърждават, че повечето цени на хотелите са непосилни за водачите на камиони.

2.2. Основни данни относно БСЗП

Към момента предлаганите места за паркиране на камиони в ЕС са общо около 380 000 (сигурни и несигурни), от които 60 816 са на ниво над основното (т.е. не са сертифицирани, но имат определени елементи за сигурност), 23 651 места за паркиране са сертифицирани като сигурни съгласно различни методи за сертифициране и 4943 места за паркиране са сертифицирани по стандартите на ЕС (като повечето от тях са на „златно“ ниво и осигуряват сравнително високо равнище на сигурност). Поради разпределението на сертифицираните обекти, които са струпани само в няколко държави/региони (Белгия, региона на Пиренеите, Северна Италия и Унгария), в основната мрежа на TEN-T остават значителни пропуски — например в Австрия, Чехия, Германия, Полша и Словакия([8]).

Всички зони за паркиране, независимо дали са сертифицирани или не, включват и зони за обслужване и основни съоръжения. Възможно е нивото на сигурност и наличните удобства във всеки от тези обекти значително да се различават. В зоните за обслужване по главните пътища, включително по автомагистралите и по пътищата с две платна, са осигурени основни удобства за водачите. Тези зони включват като минимум бензиностанции, места за хранене и обществени тоалетни. Много от тях предлагат и допълнителни удобства, като душове и магазини, което ги прави подходящи както за кратки почивки, така и за продължително време за почивка при пътуване на дълги разстояния.

Понастоящем се изграждат нови БСЗП или се планира скоро да започне изграждането на такива. Това включва 49 текущи проекта по Механизма за свързване на Европа (МСЕ) ([9]), които се очаква да добавят още 4614 места за паркиране на камиони в БСЗП, с което наличните в момента места почти ще се удвоят.

По последната покана за представяне на предложения за безвъзмездни средства от ЕС за дейности в областта на транспорта по МСЕ, която беше публикувана през 2024 г. и приключи през 2025 г., са одобрени за финансиране **14 предложения за проекти за БСЗП**

([8]) За повече подробности относно географското разпределение на местата за паркиране в ЕС вж. приложение I към горепосоченото проучване (и по-специално неговите карти).

([9]) Регламент (ЕС) 2021/1153 на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2021 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа и за отмяна на регламенти (ЕС) № 1316/2013 и (ЕС) № 283/2014 (ОВ L 249, 14.7.2021 г., стр. 38).

(12 по общия пакет и 2 по пакета за политиката на сближаване) с **кумулативно финансиране** от над **91 милиона евро** ([10]).

Проектите имат за цел да развият БСЗП в различни държави членки като част от инициативата за TEN-T. Стремежът е чрез развитието им да се повишат пътната безопасност и сигурността и да се предложат по-добри условия на професионалните водачи чрез разширяване и модернизиране на съоръженията за паркиране, така че да отговорят на стандартите, определени в регламента на ЕС.

Въпреки че с тези нови обекти ще се подобри географското покритие на БСЗП в цяла Европа, има риск да продължат да съществуват значителни пропуски заради постоянно нарастващото търсене и времето, необходимо за осигуряването на нови зони за паркиране.

3. НАСТОЯЩИ ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПО ОТНОШЕНИЕ НА БЕЗОПАСНИТЕ И СИГУРНИ ЗОНИ ЗА ПАРКИРАНЕ

Секторът на автомобилния транспорт в ЕС е изправен пред редица предизвикателства, свързани с наличността и функционалността на БСЗП. Тези предизвикателства засягат не само сигурността, безопасността и благополучието на водачите, с което изострят недостига на професионални водачи, но и ефективността на логистичните вериги и пътната безопасност като цяло. Ключовите фактори, които влияят на използването на БСЗП, са: i) сигурността, безопасността, чистотата и удобството на съоръженията; и ii) наличността на места за паркиране. Респондентите също така акцентират върху необходимостта от подобряване на управлението на данни и от достъп до актуализации в реално време относно наличните места за паркиране. Освен това разходите за достъп до съоръженията могат да бъдат съществен фактор, заради който да се предпочитат зони за паркиране с по-ниско ниво на сигурност и обслужване.

3.1. Кражби на товари и съображения, свързани със сигурността

Сигурността е от първостепенно значение за автомобилните превозвачи и водачите. Цели 85 % от превозвачите съобщават, че са ставали жертва на кражба или вандализъм, когато превозните им средства са били паркирани в несигурни зони. Въпреки че този процент спада до 41 % за сигурните зони за паркиране, равнището на инцидентите остава високо и се откроява критичната необходимост от допълнителни мерки за сигурност. Освен това 79 % от водачите съобщават, че са се сблъсквали със заплахи за сигурността и/или с някаква опасност, докато превозните им средства са били паркирани, а само 9 % от водачите съобщават, че се чувстват в безопасност в зоните за паркиране в Европа. Кражбата на товари продължава да бъде проблем, като инцидентите включват кражба на гориво, влизане с взлом в кабината и качване на пътници без разрешение с цел незаконна имиграция. Съобщава се и за случаи на насилствени грабежи, които са застрашили живота на водачите.

([10]) До този момент, без да се отчита последната покана за представяне на предложения, ЕС вече е съфинансирал 138 зони за паркиране и 16 113 места за паркиране (както сертифицирани, така и несертифицирани) с повече от 231 милиона евро по линия на МСЕ.

3.2. Недостиг и неравномерно разпределение

И превозвачите, и водачите съобщават за недостиг на достъпни съоръжения за паркиране. Освен това БСЗП са неравномерно разпределени в целия ЕС, особено в регионите с висока гъстота на товарните превози. В много региони в ЕС не е налице изискваната гъстота на сертифицирани БСЗП, което оставя на водачите ограничен набор от възможности за безопасна почивка. Поради този недостиг се изостря проблемът с незаконното паркиране, което увеличава рисковете за безопасността на водачите. Районите, които според водачите имат най-малко покритие на БСЗП, са Белгия, Франция, Германия, Италия, Нидерландия, Португалия и Испания.

Според направените оценки в момента са необходими около 395 000 места за паркиране. Ако се приеме, че общото търсене следва да се удовлетвори от сертифицирани БСЗП, то недостигът възлиза на 390 057 места за паркиране ([11]), което е равностойно на 3250 зони за паркиране ([12]). Предвижда се до 2040 г. търсенето да нарасне още повече, а като се има предвид настоящата инвестиционна тенденция, недостигът ще се равнява на 483 000 места за паркиране или 4025 зони за паркиране, сертифицирани в съответствие със стандартите на ЕС ([13]). Несъответствие между търсенето и предлагането е налице в целия ЕС, макар че мащабът му варира по региони и държави членки. Най-съществен недостиг се наблюдава в Югозападна и Централна Европа ([14]).

3.3. Качество на наличните съоръжения за паркиране

52 % от анкетираните водачи смятат, че съоръженията за паркиране не са чисти, а 46 % са на мнение, че съоръженията са приемливи. Само 2 % от всички анкетирани водачи считат съоръженията за паркиране за чисти (това включва всички видове зони за паркиране). Що се отнася до БСЗП (както тези, които са сертифицирани по стандартите на ЕС, така и тези, които не са), приблизително 55 % от анкетираните казват, че съоръженията са „чисти“ или „приемливи“.

3.4. Разходи за използването на съоръжения за паркиране

Водачите и превозвачите споделят мнението, че разходите за паркиране не следва да се поемат от водачите. В анализа на зоните за паркиране с по-високо ниво на сигурност, а

([11]) Броят на нужните места за паркиране е изчислен, като от приблизително необходимите 395 000 места за паркиране са извадени наличните към момента 4943 места за паркиране, сертифицирани в съответствие със стандартите на ЕС.

([12]) Според направените оценки всяка зона за паркиране ще се състои от средно 120 места за паркиране. Тази оценка е въз основа на средния размер на съществуващите зони за паркиране (независимо дали са в съответствие със стандартите на ЕС, или не).

([13]) Броят от 483 000 места за паркиране е изчислен, като от приблизително необходимите през 2040 г. 507 000 сигурни места за паркиране са извадени прогнозираните 24 000 места за паркиране, сертифицирани в съответствие със стандартите на ЕС.

([14]) Подробно картографиране на търсенето и предлагането на съоръжения за паркиране може да се намери в приложение I към проучването на адрес: https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/71d155f0-167e-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en.

именно тези на златно и платинено ниво, се посочва, че текущите цени варират от приблизително 15 евро на нощ до приблизително 35 евро на нощ. В зоните за паркиране с по-ниско ниво на сигурност, а именно тези на сребърно и бронзово ниво, цените варират между 5 евро и 15 евро. Изглежда цената от 15 евро на нощ за паркомясто е висока за транспортните дружества. На фона на толкова ниска готовност за плащане за паркинг изглежда малко вероятно превозвачите да са готови да плащат за настаняване в хотел.

3.5. Технологични предизвикателства

Забелязва се липса на изчерпателни данни за системите за планиране на маршрути и резервация на места за паркиране. Недоброто управление на данните не позволява на водачите да получат достъп до информация в реално време относно наличните сигурни места за паркиране. В много от съществуващите съоръжения за паркиране липсва инфраструктурата, необходима за функционирането на интелигентни транспортни системи ([15]). Ако бъдат приложени, тези системи биха могли значително да облекчат напрежението, свързано с намирането на безопасно място за паркиране в натоварени зони, като предложат актуализации и резервации в реално време чрез цифрови платформи.

По-специално, повечето превозвачи смятат, че достъпът до информация в реално време относно наличността на места за паркиране е от решаващо значение за планирането на маршрути, макар че само 27 % от тях намират за надеждна настоящата информация относно местата за паркиране. Освен това 75 % от превозвачите са на мнение, че точните данни относно наличните БСЗП подобряват планирането на маршрути и спомагат за спазването на нормативните изисквания относно времето за управление и времето за почивка. По отношение на наличността и управлението на данните с оглед планирането на маршрути и правенето на резервации превозвачите заявяват, че не разполагат със система за изготвяне на маршрути или с фиксиран план на местата за спиране, като над 50 % от тях посочват, че изобщо не правят резервации в зони за паркиране.

3.6. Проблеми, свързани с различията между половете

Заради очевидния дисбаланс между половете в отрасъла, при който само 6 % от водачите са жени, проличава необходимостта от съоръжения, съобразени с особеностите на половете. Жените водачи са изправени пред допълнителни предизвикателства, като лична безопасност и хигиенни нужди, които не се удовлетворяват по подходящ начин от съществуващите съоръжения.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Предизвикателствата, представени в част 3 от настоящия доклад, трябва да се преодолеят чрез стратегически инвестиции и изменения на политиките. Това е от жизненоважно значение за подобряване на ефикасността и сигурността на сектора на автомобилния

([15]) В Директивата относно интелигентните транспортни системи (ИТС) се предоставят насоки и действия с оглед внедряване на напреднали цифрови и технологични решения, които да дадат тласък на модернизацията и свързаността на парковете от автомобили, движещи се на дълги разстояния, а следователно и на БСЗП.

транспорт в ЕС и за подобряване на условията на труд, а оттам и на привлекателността на професията за водачите.

На фона на нарастващото търсене на автомобилен превоз на стоки се откроява спешната нужда от повече инфраструктура за паркиране и по-специално от сертифицирани БСЗП. Текущото предлагане не е в състояние да отговори на търсенето, а тъй като се очаква търсенето да нарасне още повече, са необходими незабавни инвестиции и сертифициране на съществуващите зони за паркиране с елементи за безопасност и сигурност. Необходимостта от спешни действия се подчертава допълнително от изискването до 31 декември 2040 г. държавите членки да гарантират развитието на сертифицирани БСЗП покрай пътищата от основната мрежа и разширената основна мрежа на TEN-T или на разстояние до 3 km шофиране от най-близкия изход на пътя от трансевропейската мрежа, със средно максимално разстояние от 150 km между тях. Могат да се посочат няколко законодателни и незаконодателни последващи действия.

Следните възможни инициативи се основават на анализа и констатациите от проучването и поради това следва да се разбират като принос към по-широка дискусия. Тяхната цел е да информират и подкрепят по-нататъшния размисъл, без да предвиждат или влияят на каквито и да било решения, свързани с бъдещи действия.

4.1. Инициативи, които не са свързани с правни актове

4.1.1. Стимулиране на бързите модернизации

Комисията смята, че по-ефективният начин за преодоляване на несъответствието между необходимия брой БСЗП и настоящия брой БСЗП е **модернизирането на съоръженията за паркиране без елементи за сигурност по автомагистралите**. Това може да се осъществи **чрез дейности и инвестиции**, които да спомогнат тези съоръжения да бъдат сертифицирани като такива на бронзово или по-високо ниво.

Акцентът следва да бъде върху основни мерки за сигурност, като осветеност на периметъра, визуални възпиращи средства, проверки чрез наблюдение, наблюдение на входовете и изходите и ясни табели, така че достъпът да се ограничи до оторизирани превозни средства. Може също така да се наложи да се инвестира в съоръжения за почивка по автомагистралите, които първоначално са били разработени предимно за пътници на леки автомобили.

Комисията препоръчва държавите членки да подложат тази възможност на внимателна оценка, за да отговорят на изискванията, определени в Регламента относно TEN-T. Операторите на съоръжения за почивка по автомагистралите се насърчават да направят оценка на това доколко подобни инвестиции имат отношение към моделите им на стопанска дейност. В случаите, в които липсва жизнеспособна икономическа обосновка за осигуряването на изцяло частни инвестиции, може да са необходими механизми за публична подкрепа и координирано планиране, за да се гарантира навременното изграждане на необходимата инфраструктура.

В регионите с по-голяма честота на инцидентите, свързани с кражба на товари, държавите членки следва също така да **отдадат приоритет на изграждането на БСЗП, сертифицирани като такива на платинено ниво, и на модернизирането на съществуващите БСЗП, така че да достигнат това ниво**, за да се гарантира максимална сигурност и защита на водачите и товарите. В тези региони механизмите за публична подкрепа следва да бъдат приоритет.

4.1.2. Насърчаване на сътрудничеството със заинтересованите страни и информираността им

Държавите членки следва да включат развитието на БСЗП в **националните си планове в областта на транспорта** ([16]). Европейските координатори, назначени съгласно член 52 от Регламент (ЕС) 2024/1679, подкрепят координираното изграждане на европейските транспортни коридори. В съответствие с член 54 от Регламент (ЕС) 2024/1679 всеки европейски координатор най-късно до 19 юли 2026 г. и след това на всеки четири години изготвя работен план, в който се предоставя подробен анализ на етапа на изграждане на коридора и спазването на изискванията на Регламент (ЕС) 2024/1679, включително внедряването на зони за почивка и БСЗП, както и приоритетите за бъдещото му развитие.

Комисията също така смята, че **превозвачите на дълги разстояния следва да насърчават водачите си да почиват в БСЗП**. БСЗП следва да бъдат включени като тема в европейската група за градска мобилност (EGUM) и във Форума за цифров транспорт и логистика (DTLF) ([17]). Темата за БСЗП също така може да бъде включена в началното и продължаващото обучение на водачи като нов елемент, специално създаден за благополучието на водачите, заедно с цифровизацията и технологичните новости.

4.1.3. Подобряване на свързаността на БСЗП

Операторите на БСЗП биха могли да въведат обща за целия ЕС цифрова платформа (обсерватория), достъпна и под формата на приложение за смартфон, която дава възможност на водачите и на транспортните дружества да получат достъп до данни в реално време относно наличните места за паркиране, да правят резервации и да комуникират със съоръженията за паркиране. Комисията също така е стартирала проект за разработването на приложение, което събира от водачите обратна връзка и оценки относно основни, представляващи интерес, обекти по маршрутите на камионите, включително пунктове за обслужване и зони за почивка ([18]).

([16]) Вж. член 60 от Регламент (ЕС) 2024/1679.

([17]) EGUM е експертната група на високо равнище по градска мобилност на Комисията, а DTLF е Форумът за цифров транспорт и логистика, който събира на едно място експерти от държавите членки, от публични субекти и частни организации с цел координиране на политиките в тези области.

([18]) Пилотен проект: Овластяване на водачите на камиони — революция в европейската логистика, 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.

4.1.4. Повишаване на безопасността, сигурността, благополучието и приобщаването

Зоните за паркиране стават по-привлекателни за водачите, когато те:

- са **безопасни** по отношение на **движението** както на камиони, така и на пешеходци;
- са **чисти**, като навсякъде в съоръжението се спазват **строги хигиенни стандарти**;
- насърчават **програми за благополучие**, като обръщат внимание на подпомагането на психичното здраве на водачите на дълги разстояния и осигуряват условия за почивка и социални пространства;
- предлагат мерки, **приобщаващи по отношение на пола**, като например места за паркиране в близост до охранителите, запазени за жените водачи, така че да не им се налага да ходят в зоната за паркиране сами, особено през нощта;
- осигуряват обслужване, **съобразено с различните културни и религиозни потребности**, като разнообразни възможности за закупуване на храна и многоезични информационни системи.

Водачите на камиони също така биха оценили високо **присъствието на охранители на място**.

Шофьорите на камиони биха се възползвали и от финансово достъпно и удобно настаняване, като например мотели в близост до БСЗЗ, ако бъдат разработени в региони с висока гъстота на товарния транспорт; това би гарантирало разумни и надеждни възможности за нощувка за водачите.

4.1.5. Финансиране

Финансирането на БСЗП, включително чрез фондове на ЕС, се е доказало като важен и ефективен инструмент. С цел този важен инструмент за подкрепа да продължи да се използва, на 16 юли 2025 г. Комисията предложи Механизъм за свързване на Европа 3 с бюджет за транспорт от 51,5 милиарда евро по многогодишната финансова рамка (МФР) за периода 2028—2034 г.([19]).

4.2. Инициативи, свързани с правни актове

4.2.1. Делегиран регламент (ЕС) 2022/1012

Когато извършва оценка дали Регламент (ЕС) 2022/1012 следва да бъде преразгледан в светлината на съществуващите технологични нововъведения([20]), Комисията би могла въз основа на консултации с държавите членки и със заинтересованите страни да обмисли дали да:

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

([20]) Клаузата за преразглеждане, предвидена в член 3 от Регламент (ЕС) 2022/1012, изисква до 7 април 2026 г. Комисията да извърши оценка дали стандартите и процедурите за сертифициране, предвидени в приложения I и II, трябва да бъдат изменени с оглед на съществуващото технологично развитие и с цел непрекъснато подобряване на условията на труд на водачите.

- въведе сертифициране на междинни категории с цел да се улесни, а оттам и да се стимулира бързото модернизиране на съществуващите БСЗП. Така например зона за паркиране на сребърно ниво, която инвестира в обслужване от високо ниво, би могла да получи сертификат за „сребърно ниво плюс“ категория;
- включи задължението за охранителен персонал на място в БСЗП от платинено ниво, за да повиши стандартите за физическа сигурност;
- разработи система за сигнализиране, предназначена за БСЗП, с която да се предоставя информация за местата за паркиране, запазени за жени водачи;
- включи съображения, свързани с хранителните предпочитания, както и дали да събира разбити по пол данни използването на тоалетните от водачите.

4.2.2. Регламент (ЕО) № 561/2006

Ако и когато се извърши по-широко преразглеждане на Регламент (ЕО) № 561/2006, Комисията би могла да предложи, по отношение на БСЗП, следните изменения на Регламент (ЕО) № 561/2006:

- включване на допълнителни критерии в стандартите относно нивото на обслужване в БСЗП, свързани с благополучието на водачите. Това би могло например да намери израз в мерки, насочени към съобразяването с водачи от различни култури или говорещи различни езици;

- Да разреши водачите да правят нормалните си почивки в кабините на превозните средства, ако те са оборудвани с всички необходими функции за осигуряване на удобство и са паркирани в първокласни БСЗП. Това би дало на водачите възможността да общуват и почиват на места с високо ниво на сигурност и обслужване.

Комисията ще наблюдава отблизо развитието на подходящи съоръжения за почивка и паркиране за професионални водачи, най-вече на БСЗП, сертифицирани в съответствие със стандартите, установени в Делегиран регламент (ЕС) 2022/1012. Комисията също така ще определи най-подходящия начин да подкрепи препоръките, като вземе под внимание приоритетите на политиката, осъществимостта и коментарите на всички съответни заинтересовани страни. В своята оценка Комисията ще се съсредоточи върху мерките, с които ще се повиши качеството на съоръженията за паркиране и ще се увеличи броят на БСЗП.

Комисията подчертава, че държавите членки са отговорни да осигурят надлежното развитие на мрежата от БСЗП. Макар че е важно да продължи финансирането по линия на МСЕ, то е ограничено по своята същност. Ето защо националната частна и публична подкрепа е от основно значение, за да се гарантира, че пропуските и „белите полета“ в мрежата на TEN-T се запълват ефективно, за да се поддържа наличието на достатъчно на брой БСЗП.