EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 21.11.2025
COM(2025) 703 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om tilgængeligheden af passende hvilefaciliteter til førere og af sikrede parkeringsfaciliteter samt om udviklingen af sikrede parkeringsområder, der er certificeret i henhold til delegeret forordning (EU) 2022/1012

1. Indledning

I Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport[1] ("forordning 561/2006") fastsættes regler om køretid, pauser og hviletid for førere, der udfører godstransport og personbefordring. Artikel 8a, stk. 2, i forordning 561/2006[2] giver Europa-Kommissionen beføjelse til at fastsætte detaljerede standarder for service- og sikkerhedsniveauet for sikrede parkeringsområder og for procedurerne for certificering af disse parkeringsområder.

Kommissionen handlede på grundlag af denne bemyndigelse ved at vedtage delegeret forordning (EU) 2022/1012 den 7. april 2022[3], som tager fat på de kritiske udfordringer, som vejtransportsektoren står over for, og bidrager til et mere effektivt og harmonisk transportsystem i hele Den Europæiske Union. Delegeret forordning (EU) 2022/1012 fastsætter **detaljerede standarder** for, at parkeringsområder kan certificeres som sikre og trygge. Disse standarder dækker forskellige aspekter, herunder fysiske sikkerhedsforanstaltninger, overvågning, belysning og adgangskontrol. Sikrede parkeringsområder skal stille passende faciliteter til rådighed for førere, såsom toiletter, brusere og madservice, så førerne kan hvile komfortabelt og sikkert.

Der er etableret fire **sikkerhedsniveauer** for sikrede parkeringsområder: i) bronze, ii) sølv, iii) guld og iv) platin. De er udformet til at imødekomme forskellige behov og skabe en klar ramme for, at transportoperatører kan vælge det passende sikkerhedsniveau, bl.a. baseret på værdien af de varer, de transporterer. **Procedurerne for certificering** af sikrede parkeringsområder omfatter regelmæssige inspektioner og revisioner for at sikre overholdelse af de fastsatte standarder, således at førerne har adgang til et pålideligt og sikkert miljø, og at lasten beskyttes effektivt.

Artikel 8a, stk. 4, i forordning (EF) nr. 561/2006 pålægger Kommissionen at forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om tilgængeligheden af egnede hvilefaciliteter for førere og af sikrede parkeringsfaciliteter. Kommissionen bør også aflægge rapport om udviklingen af sikrede parkeringsområder, der er certificeret i henhold til de standarder, der er fastsat i delegeret forordning (EU) 2022/1012. Desuden kan Kommissionens rapport indeholde en liste over anbefalede foranstaltninger, der har til formål at øge både antallet og kvaliteten af sikrede parkeringsområder.

Derudover kræver artikel 8a, stk. 3, i forordning (EF) nr. 561/2006, at medlemsstaterne tilskynder til etablering af parkeringspladser til erhvervstrafikanter i overensstemmelse med artikel 39, stk.

---

[1] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1)

[2] Som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1054 af 15. juli 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006, for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid, og forordning (EU) nr. 165/2014, for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 1).

[3] Kommissionens delegerede forordning (EU) 2022/1012 af 7. april 2022 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår fastsættelse af standarder for sikrede parkeringsområders service- og sikkerhedsniveau og for procedurerne for deres certificering (EUT L 170 af 28.6.2022, s. 27).

2, litra c), i forordning (EU) nr. 1315/2013[4] om det transeuropæiske transportnet (TEN-T), som efterfølgende blev erstattet af forordning (EU) 2024/1679[5]. I artikel 31, stk. 4, i forordning (EU) 2024/1679 kræves det, at medlemsstaterne senest den 31. december 2040 udvikler sikrede parkeringsområder, der er certificeret efter EU-standarder, langs vejene i hovednettet og det udvidede hovednet eller inden for en køreafstand på 3 kilometer fra den nærmeste afkørsel fra vejen i det transeuropæiske net, hvor der er en gennemsnitlig maksimal afstand på 150 kilometer mellem to sikrede parkeringsområder.

Denne rapport bygger på en undersøgelse af tilgængeligheden af hvile- og parkeringsfaciliteter for erhvervschauffører, som blev gennemført for Kommissionen[6]. I undersøgelsen analyserede man den nuværende efterspørgsel efter og det nuværende udbud af parkeringspladser til erhvervschauffører samt mulighederne for at udvide det eksisterende netværk af sikrede parkeringsområder i overensstemmelse med forordning (EU) 2024/1679. Undersøgelsen var baseret på omfattende høringer af eksperter fra medlemsstaterne, transport- og parkeringsoperatører, fagforeninger og erhvervschauffører[7].

Del 2 af rapporten indeholder en oversigt over parkeringsområder for erhvervschauffører i EU, og i del 3 diskuteres de udfordringer, som sikrede parkeringsområder står over for. Del 4 præsenterer konklusionerne, herunder de vigtigste anbefalinger for udvidelse af netværket af sikrede parkeringsområder.

2. OVERSIGT OVER PARKERINGSOMRÅDER I EU

Denne del præsenterer en typologi over parkeringsområder for erhvervschauffører i hele EU samt nøgletal om sikrede parkeringsområder.

2.1. Typologi over parkeringsområder

Parkeringsområder, der benyttes af erhvervschauffører, er meget forskellige med hensyn til formål og sikkerhedsniveau. De kan opdeles i følgende kategorier:

---

4 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).

5 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1679 af 13. juni 2024 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013 (EUT 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", https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/42b15ca1-1680-11f0-b1a3-01aa75ed71a1. Alle undersøgelsesresultater, der er indeholdt i denne rapport, stammer fra denne undersøgelse.

7 Yderligere oplysninger om høringen og de hørte interessenter findes i bilag II til undersøgelsen, https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a21e19fe-167d-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en.

a. Parkeringsområder på motorveje

Disse parkeringsområder er ofte åbne for alle typer køretøjer, hvilket betyder, at lastbiler deler området med personbiler, busser og andre typer private køretøjer. Afhængigt af medlemsstaten ejes, drives eller udbydes sådanne parkeringsområder ofte af offentlige myndigheder.

b. Parkeringsområder væk fra motorveje

Disse parkeringspladser er normalt placeret cirka 3 kilometer fra motorvejen. De ejes og drives ofte af private operatører og er forbeholdt lastbiler og lette erhvervskøretøjer.

c. Venteområder for lastbiler ved havne- og jernbaneterminaler

I modsætning til offentlige parkeringsområder ligger disse særlige områder ved havne- og jernbaneterminaler, hvor førere kan opholde sig, mens de venter på at få adgang til terminalen. Afhængigt af medlemsstaten kan terminaler ejes og drives af offentlige myndigheder eller private virksomheder. Det er dog meget almindeligt, at de er offentligt ejede.

d. Private transportselskabers arealer (selskabsdepoter)

Disse parkeringsområder tilbydes af leverandører af lastbilparkeringsreservationer på parkeringsområder, der ejes af transportvirksomheder. I denne ordning åbner transportvirksomheden sit område for førere fra andre transportvirksomheder – svarende til en korttidsudlejning af indkvartering, som kan bookes via en app. En alternativ form af denne model anvendes af nichetransportører, såsom transportvirksomheder, der transporterer biler, og som parkerer på hinandens områder.

e. Sikrede parkeringsområder

Sikrede parkeringsområder kan opdeles i certificerede parkeringsområder og ikkecertificerede parkeringsområder. De EU-standarder, der er fastsat i delegeret forordning (EU) 2022/1012, er de eneste, der er fastsat i lovgivningen. Disse standarder fastsætter fire sikkerhedsniveauer og et fælles serviceniveau som en forudsætning for at blive certificeret. Certificeringen udføres af uafhængige og upartiske revisionsorganer, der er akkrediteret i henhold til gennemsigtige regler, der er fastsat i den delegerede forordning.

Andre industristandarder er TAPA EMEA's sikkerhedskrav til parkering, som er standarden for Transported Asset Protection Association (TAPA), og certificeringen for parkering og faciliteter fra European Secure Parking Organisation (ESPORG).

Regionale industristandarder, såsom Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V. (VEDA)-certificeringer (premium parkering og kvalitetsparkering), findes også, men kun i marginal grad.

f. Parkeringsområder for busser

Buschauffører overnatter generelt ikke i de parkeringsområder, der benyttes af lastbilchauffører. De har en tendens til at overnatte på hoteller og foretrækker serviceområder og dedikerede

parkeringsfaciliteter i nærheden af destinationer eller terminaler. I erkendelse af denne tendens har nogle kommuner, såsom Pamplona i Spanien og Bruxelles i Belgien, oprettet dedikerede busparkeringsterminaler i byområder. Sikrede parkeringsområder er derfor i vid udstrækning irrelevante for busbranchen, i betragtning af dens særlige driftsmæssige behov.

g. Andre faciliteter

Der er omkring 123 000 hoteller i EU-27. 46 % af de EU-certificerede parkeringsområder har mindst én overnatningsfacilitet inden for 3 kilometer. På tværs af alle parkeringskategorier har cirka halvdelen af parkeringsområderne mindst én facilitet inden for denne afstand. De mest relevante afstandsintervaller er 1 kilometer, betragtet som gåafstand, og 3 kilometer, som kan betjenes af en shuttlebus. Da disse afstande imidlertid blev målt i fugleflugtslinje, kan en indkvarteringsfacilitet, der anses for at være beliggende nær et parkeringsområde, faktisk kræve, at der tilbagelægges længere afstande.

Som følge heraf mangler mange parkeringsområder passende indkvarteringsmuligheder i nærheden. Selv om der kan være muligheder længere væk, er disse ikke brugbare for lastbilførere, da de typisk ikke har adgang til (motoriseret) transport, når deres lastbil er parkeret på et sikkert parkeringsområde.

Mange hoteller i nærheden af sikrede parkeringsområder henvender sig primært til turister og forretningsrejsende og er for dyre for lastbilchauffører. Undersøgelser har bekræftet, at de fleste hotelpriser er uoverkommelige for lastbilchauffører.

2.2. Nøgletal om sikrede parkeringsområder

Det nuværende samlede udbud af parkeringspladser til lastbiler i EU er på omkring 380 000 (sikre og usikre), hvoraf 60 816 er på mere end et grundlæggende niveau (dvs. ikkecertificerede, men med visse sikkerhedselementer), 23 651 parkeringspladser er certificeret som sikre efter forskellige certificeringsmetoder, og 4 943 parkeringspladser er certificeret i overensstemmelse med EU-standarder (hvoraf de fleste er på guldniveau, hvilket giver et relativt højt sikkerhedsniveau). Fordelingen af certificerede anlæg, som kun er koncentreret i nogle få lande/regioner (Belgien, Pyrenæerne, Norditalien og Ungarn), efterlader betydelige huller på tværs af TEN-T-hovednettet, f.eks. i Østrig, Tjekkiet, Tyskland, Polen og Slovakiet[8].

Alle parkeringsområder, uanset om de er certificerede eller ej, omfatter også serviceområder og grundlæggende faciliteter. Sikkerhedsniveauet og de tilgængelige faciliteter kan variere meget på tværs af disse steder. Serviceområder langs større veje, herunder motorveje og motortrafikveje, tilbyder essentielle faciliteter for førere. Disse områder omfatter som minimum tankstationer, spisemuligheder og offentlige toiletter. Mange tilbyder også ekstra bekvemmeligheder såsom brusere og butikker, hvilket gør dem velegnede til både korte pauser og længere hvileperioder under lange ture.

[8] Nærmere oplysninger om den geografiske fordeling af parkeringspladser i EU findes i bilag I til ovennævnte studie (og særlig kortene heri).

Nye sikrede parkeringsområder er i øjeblikket under opførelse, eller deres opførelse forventes at begynde inden længe. Dette omfatter 49 igangværende projekter under Connecting Europe-faciliteten (CEF)[9], som forventes at tilføje 4 614 sikrede parkeringsområder og parkeringspladser til lastbiler, hvilket næsten fordobler det nuværende udbud.

I den seneste indkaldelse af forslag til EU-støtte til foranstaltninger på transportområdet under CEF, der blev offentliggjort i 2024 og afsluttet i 2025, er i alt **14 forslag til projekter med sikrede parkeringsområder** blevet godkendt til finansiering (12 under den generelle finansieringsramme og to under samhørighedsrammen) med en **kumuleret finansiering** på over **91 mio. EUR**[10].

Projekterne har til formål at udvikle sikrede parkeringsområder på tværs af forskellige EU-medlemsstater under TEN-T-initiativet. Disse tiltag har til formål at forbedre trafiksikkerheden og den generelle sikkerhed og at skabe bedre vilkår for erhvervschauffører ved at udvide og opgradere parkeringsfaciliteter, så de opfylder de standarder, der er fastsat i EU-lovgivningen.

Selv om disse nye placeringer vil forbedre den geografiske dækning af sikrede parkeringsområder i hele Europa, er der risiko for, at der fortsat vil være betydelige mangler på grund af den stadigt stigende efterspørgsel og den tid, det tager at etablere nye parkeringsområder.

3. NUVÆRENDE UDFORDRINGER I SIKREDE PARKERINGSOMRÅDER

EU's vejtransportsektor står over for flere kritiske udfordringer i forbindelse med tilgængeligheden og funktionaliteten af sikrede parkeringsområder. Disse udfordringer påvirker ikke kun førernes sikkerhed, tryghed og trivsel, hvilket forværrer manglen på erhvervschauffører, men også logistikkædernes effektivitet og den overordnede trafiksikkerhed. De nøglefaktorer, der påvirker anvendelsen af sikrede parkeringsområder, er i) faciliteternes sikkerhed, tryghed, renlighed og komfort og ii) parkeringsmuligheder. Respondenterne understreger også behovet for forbedret datastyring og adgang til opdateringer i realtid om parkeringsmuligheder. Desuden kan omkostningerne ved adgang til faciliteterne udgøre en væsentlig faktor i præferencen for parkeringsområder med et lavere sikkerheds- og serviceniveau.

3.1. Godstyveri og sikkerhedsproblemer

Sikkerhed er af afgørende betydning for vejtransportoperatører og førere. Hele 85 % af transportoperatørerne rapporterer, at de har oplevet tyveri eller hærværk, når deres køretøjer var parkeret i ikkesikrede områder. Selv om tallet falder til 41 % i sikrede parkeringsområder, er antallet af hændelser fortsat højt og understreger det store behov for yderligere sikkerhedsforanstaltninger. Desuden rapporterer 79 % af førerne, at de har været udsat for en sikkerhedstrussel og/eller et farligt problem, mens deres køretøj var parkeret, og kun 9 % af førerne rapporterer, at de føler sig sikre på parkeringsområder i Europa. Fragttyveri er fortsat et problem

---

[9] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1153 af 7. juli 2021 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten og om ophævelse af forordning (EU) nr. 1316/2013 og (EU) nr. 283/2014 (EUT L 249 af 14.7.2021, s. 38).

[10] Indtil videre har EU, uden at medregne den seneste indkaldelse af forslag, allerede medfinansieret 138 parkeringsområder og omkring 16 113 parkeringspladser (både certificerede og ikkecertificerede) med mere end 231 mio. EUR under CEF.

sammen med hændelser som brændstoftyveri, indbrud i førerhuset og uautoriseret ombordstigning af passagerer med henblik på ulovlig indvandring. Der rapporteres også om voldelige røverier, som bringer førernes liv i fare.

3.2. Mangler og ujævn fordeling

Både transportoperatører og førere rapporterede om mangel på tilgængelige parkeringsfaciliteter. Desuden er de sikrede parkeringsområder ujævnt fordelt i hele EU, især i godstransportregioner med høj tæthed. Mange regioner i EU opfylder ikke den krævede tæthed af certificerede sikrede parkeringsområder, og førerne har derfor begrænsede muligheder for at holde en sikker pause. Denne mangel forværrer problemet med ulovlig parkering, hvilket øger sikkerhedsrisiciene for førerne. De områder, som førerne mener har det laveste antal sikrede parkeringsområder, er Belgien, Frankrig, Tyskland, Italien, Nederlandene, Portugal og Spanien.

Det anslås, at der i øjeblikket er behov for ca. 395 000 parkeringspladser. Hvis det antages, at den samlede efterspørgsel skal dækkes af certificerede sikrede parkeringsområder, er der et underskud på 390 057 parkeringspladser[11], hvilket svarer til 3 250 parkeringsområder[12]. I 2040 forventes efterspørgslen at stige yderligere, og i betragtning af den nuværende investeringstendens vil den anslåede mangel være på 483 000 parkeringspladser eller 4 025 parkeringsområder, der er certificeret i overensstemmelse med EU's standarder[13]. Der er en kløft mellem udbud og efterspørgsel i hele EU, selv om omfanget af den varierer fra region til region og fra medlemsstat til medlemsstat. Den mest ujævne fordeling ses i Sydvest- og Centraleuropa[14].

3.3. Kvaliteten af tilgængelige parkeringsfaciliteter

Blandt førerne mente 52 % af respondenterne, at parkeringsområdernes faciliteter var urene, mens 46 % anså faciliteterne for acceptable. Kun 2 % af alle førerrespondenter mente, at parkeringsområdernes faciliteter var rene (dette omfatter alle typer parkeringsområder). For sikrede parkeringsområder, både EU-certificerede og ikkecertificerede, angav cirka 55 % af respondenterne, at faciliteterne var "rene" eller "acceptable".

3.4. Omkostninger for brug af parkeringsfaciliteter

Førere og transportoperatører er enige om, at førerne ikke bør bære omkostningerne ved parkering. Analysen af parkeringsområder med højere sikkerhed, nemlig dem på platin- og guldniveau, viser,

---

11 Behovet for parkeringspladser blev beregnet ved at trække det nuværende antal på 4 943 parkeringspladser, der er certificeret i overensstemmelse med EU's standarder, fra den anslåede efterspørgsel på 395 000 parkeringspladser.

12 Det anslås, at hvert parkeringsområde i gennemsnit vil bestå af 120 parkeringspladser. Dette skøn er baseret på den gennemsnitlige størrelse af eksisterende certificerede parkeringsområder (uanset om de er i overensstemmelse med EU's standarder eller ej).

13 Antallet på 483 000 parkeringspladser blev beregnet ved at trække de forventede 24 000 parkeringspladser, der er certificeret i overensstemmelse med EU's standarder, fra den anslåede efterspørgsel på 507 000 sikrede parkeringspladser i 2040.

14 En detaljeret kortlægning af efterspørgslen efter og udbuddet af parkeringsfaciliteter kan findes i bilag I til undersøgelsen på: https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/71d155f0-167e-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en.

at de nuværende priser varierer fra ca. 15 EUR til ca. 35 EUR pr. nat. Parkeringsområder med lavere sikkerhed, nemlig sølv- og bronzeniveau, opkræver mellem 5 og 15 EUR. 15 EUR pr. nat pr. parkeringsplads synes at være en høj pris for transportoperatører. På baggrund af en så lav betalingsvillighed for parkering er det usandsynligt, at transportoperatørerne vil være villige til at betale for hotelophold.

3.5. Teknologiske udfordringer

Der er en markant mangel på omfattende data til ruteplanlægning og parkeringsreservationssystemer. Dårlig datastyring forhindrer førere i at få adgang til realtidsoplysninger om tilgængelige sikrede parkeringspladser. Mange eksisterende parkeringsanlæg mangler den nødvendige infrastruktur til intelligente transportsystemer[15]. Disse systemer kan, hvis de implementeres, i væsentlig grad lette stresset ved at finde sikker parkering i overbelastede områder ved at tilbyde opdateringer og reservationer i realtid via digitale platforme.

Specifikt mener de fleste transportoperatører, at adgang til oplysninger om parkeringsmuligheder i realtid er afgørende for ruteplanlægningen, selv om kun 27 % finder de nuværende parkeringsoplysninger pålidelige. Derudover mener 75 % af operatørerne, at nøjagtige data om tilgængelige sikrede parkeringsområder forbedrer ruteplanlægningen og hjælper med at overholde køre- og hviletidsreglerne. Med hensyn til datatilgængelighed og -styring for ruteplanlægning og reservationer oplyser transportoperatørerne, at de mangler et rutesystem eller en fast plan for stop, idet over 50 % angiver, at de slet ikke foretager reservationer af parkeringspladser.

3.6. Kønsspecifikke spørgsmål

Den markante kønsubalance i branchen, hvor kun 6 % af førerne er kvinder, understreger behovet for kønssensitive faciliteter. Kvindelige førere står over for yderligere udfordringer såsom personlige sikkerheds- og hygiejnerelaterede behov, der ikke bliver tilstrækkeligt opfyldt på de nuværende faciliteter.

4. KONKLUSION

De udfordringer, der præsenteres i del 3 af denne rapport, skal håndteres med strategiske investeringer og politiske tilpasninger. Dette er afgørende for at forbedre effektiviteten og sikkerheden i EU's vejtransportsektor og for at forbedre arbejdsvilkårene og dermed erhvervets tiltrækningskraft for førere.

Den stigende efterspørgsel efter vejgodstransport understreger det presserende behov for mere parkeringsinfrastruktur, især certificerede sikrede parkeringsområder. Det nuværende udbud kan ikke imødekomme efterspørgslen, og da efterspørgslen forventes at stige yderligere, er der behov for øjeblikkelige investeringer og certificering af eksisterende parkeringsområder med sikkerheds- og tryghedsfaciliteter. Dette presserende behov understreges yderligere af kravet om, at medlemsstaterne senest den 31. december 2040 skal sikre udviklingen af certificerede sikrede

[15] Direktivet om intelligente transportsystemer (ITS-direktivet) indeholder et sæt retningslinjer og foranstaltninger til udbredelse af digitale og teknologiske fremskridt, der vil fremme moderniseringen og konnektiviteten af langdistancekøretøjsflåder og dermed sikrede parkeringsområder.

parkeringsområder langs TEN-T-hovednettet og det udvidede TEN-T-hovednet eller inden for en køreafstand på 3 km fra den nærmeste afkørsel fra vejen i det transeuropæiske net, hvor afstanden mellem dem i gennemsnit er på maksimalt 150 km. Der kan udpeges flere lovgivningsmæssige og ikkelovgivningsmæssige opfølgende foranstaltninger.

Følgende mulige initiativer er baseret på analysen og resultaterne af undersøgelsen og bør derfor forstås som bidrag til en bredere diskussion. De har til formål at oplyse om og støtte yderligere overvejelser, uden at foregribe eller påvirke beslutninger vedrørende fremtidige foranstaltninger.

4.1. Initiativer, der ikke vedrører retsakter

4.1.1. Incitamenter til opgraderinger med hurtige resultater

Kommissionen mener, at den mest effektive måde at bygge bro over kløften mellem antallet af nødvendige sikrede parkeringsområder og det nuværende antal sikrede parkeringsområder på er at **opgradere usikrede parkeringsfaciliteter langs motorvejene.** Dette kan gøres **gennem arbejder og investeringer** for at hjælpe sådanne faciliteter med at opnå certificering på bronzeniveau eller bedre.

Fokus bør være på væsentlige sikkerhedsforanstaltninger såsom belysning på området, visuelle afskrækkelsesmidler, rutinemæssige overvågningskontroller, overvågning ved ind- og udgangspunkter samt tydelig skiltning for at begrænse adgangen til autoriserede køretøjer. Det kan også være nødvendigt at investere i hvilefaciliteter langs motorveje, der oprindeligt primært var designet til passagerer i personbiler.

Kommissionen anbefaler, at medlemsstaterne vurderer denne mulighed nøje for at opfylde kravene i TEN-T-forordningen. Operatører af hvilefaciliteter langs motorveje opfordres til at vurdere relevansen af sådanne investeringer for deres forretningsmodeller. Hvis private investeringer alene ikke udgør et rentabelt forretningsgrundlag, kan det være nødvendigt med offentlige støttemekanismer og koordineret planlægning for at sikre rettidig levering af den nødvendige infrastruktur.

I regioner med mange tilfælde af godstyveri bør medlemsstaterne også **prioritere opførelsen af og opgraderingen til platincertificerede sikrede parkeringsområder** for at sikre maksimal sikkerhed og beskyttelse for førere og gods. Offentlige støttemekanismer bør prioriteres i disse regioner.

4.1.2. Fremme af samarbejde mellem og bevidstgørelse af interessenter

Medlemsstaterne bør medtage udviklingen af sikrede parkeringsområder som en del af deres **nationale transportplaner**[16]. De europæiske koordinatorer, der er udpeget i henhold til artikel 52 i forordning (EU) 2024/1679, støtter den koordinerede gennemførelse af de europæiske transportkorridorer. I henhold til artikel 54 i forordning (EU) 2024/1679 skal hver europæisk koordinator senest den 19. juli 2026 og derefter hvert fjerde år udarbejde en arbejdsplan, der indeholder en detaljeret analyse af statussen for korridorens gennemførelse og dens overholdelse

[16] Jf. artikel 60 i forordning (EU) 2024/1679.

af kravene i forordning (EU) 2024/1679, herunder med hensyn til udrulningen af rastepladser og sikrede parkeringsområder, samt prioriteterne for dens fremtidige udvikling.

Kommissionen er også af den opfattelse, at **langdistanceoperatører bør tilskynde deres førere til at hvile i sikrede parkeringsområder**. Sikrede parkeringsområder bør integreres som emne i den europæiske gruppe for bytrafik (EGUM) og det Digitale Transport- og Logistikforum (DTLF)[17]. Sikrede parkeringsområder kan også medtages i førernes grund- og efteruddannelse som et nyt element, der er specifikt udformet til førernes trivsel, sammen med digitalisering og teknologiske opdateringer.

4.1.3. Forbedring af sikrede parkeringsområders konnektivitet

Operatører af sikrede parkeringsområder kan etablere en fælles EU-dækkende digital platform (observatorium), som også er tilgængelig som en smartphone-app, der gør det muligt for førere og transportvirksomheder at få adgang til realtidsdata om parkeringsmuligheder, foretage reservationer og kommunikere med parkeringsfaciliteterne. Kommissionen har også igangsat et projekt for at udvikle en app, der indsamler føreres feedback og vurderinger af vigtige interessepunkter langs lastbilruter, herunder servicepunkter og rastepladser[18].

4.1.4. Forbedring af sikkerhed, tryghed, trivsel og inklusion

Parkeringsområdernes attraktivitet for førere øges, når de:

- er **sikre** med hensyn til **trafikken** af både lastbiler og fodgængere
- er **rene** og overholder **strenge hygiejnestandarder** i hele anlægget
- fremmer **trivselsprogrammer** med fokus på at støtte langdistancechaufførers mentale sundhed samt tilbyde rekreative faciliteter og sociale rum
- tilbyder **kønsinkluderende foranstaltninger**, såsom reserverede parkeringspladser nær sikkerhedskontorer for kvindelige førere for at forhindre, at kvinder skal gå alene over parkeringsområdet, især om natten;
- tilbyder **tjenester, der er skræddersyet til forskellige kulturelle og religiøse behov**, såsom forskellige madmuligheder og flersprogede informationssystemer.

Lastbilchauffører vil også sætte stor pris på **sikkerhedsvagter på stedet**.

Lastbilchauffører vil også drage fordel af **økonomisk overkommelig og tilgængelig indkvartering** såsom moteller i nærheden af sikrede parkeringsområder, hvis de skabes i

---

17 EGUM er Europa-Kommissionens Ekspertgruppe på Højt Niveau om Mobilitet i Byer, mens DTLF samler eksperter fra medlemsstater, offentlige enheder og private organisationer for at koordinere politikken vedrørende digital transport og logistik.

18 Pilotprojekt: Empowering truck drivers-Revolutionising European logistics, 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.

godstransportregioner med høj tæthed; dette vil give konsekvente og pålidelige overnatningsmuligheder for førere.

4.1.5. Finansiering

Finansieringen af sikrede parkeringsområder, herunder gennem EU-midler, har vist sig at være et meget vigtigt og effektivt instrument. For at fortsætte dette vigtige støtteværktøj foreslog Kommissionen den 16. juli 2025 en Connecting Europe-facilitet 3 med et transportbudget på 51,5 mia. EUR under den flerårige finansielle ramme ("FFR") for 2028-2034[19].

4.2. Initiativer vedrørende retsakter

4.2.1. Delegeret forordning (EU) 2022/1012

Ved vurderingen af, om forordning (EU) 2022/1012 bør revideres i lyset af den aktuelle teknologiske udvikling[20], kan Kommissionen på baggrund af høringerne af medlemsstaterne og interessenterne overveje, om den skal:

- indføre certificeringer på mellemniveau for at lette og dermed tilskynde til hurtige opgraderinger af eksisterende sikrede parkeringsområder. For eksempel kan et sølvparkeringsområde, der investerer i tjenester på højt niveau, modtage en sølv+-certificering
- inkludere en forpligtelse til at have sikkerhedspersonale til stede på sikrede parkeringsområder på platinniveau for at udvide de fysiske sikkerhedsstandarder
- udvikle et signalsystem for sikrede parkeringsområder, der informerer om reserverede parkeringspladser for kvindelige førere
- tilføje kosthensyn og indsamling af kønsopdelte data om førere på toiletter.

4.2.2. Forordning (EF) nr. 561/2006

Hvis og når der foretages en bredere revision af forordning (EF) nr. 561/2006, kan Kommissionen for så vidt angår sikrede parkeringsområder foreslå følgende ændringer af forordning (EF) nr. 561/2006:

- inklusion af yderligere kriterier vedrørende førernes trivsel i standarderne for sikrede parkeringsområders serviceniveau. Dette kan f.eks. bestå i foranstaltninger til at imødekomme førere med forskellig kulturel eller sproglig baggrund.

- muligheden for, at førerne kan tage deres regelmæssige hvileperioder i køretøjernes førerhus, hvis de er udstyret med alle nødvendige komfortfunktioner og er parkeret i sikrede parkeringsområder af høj kvalitet. Dette vil give førerne mulighed for at socialisere og hvile på steder med et højt niveau af sikkerhed og service.

---

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

20 I henhold til revisionsklausulen i artikel 3 i forordning (EU) 2022/1012 skal Kommissionen senest den 7. april 2026 vurdere, om standarderne og certificeringsprocedurerne i bilag I og II skal ændres i lyset af den eksisterende teknologiske udvikling og med henblik på løbende at forbedre førernes arbejdsvilkår.

Kommissionen vil nøje overvåge udviklingen af passende hvile- og parkeringsfaciliteter for erhvervschauffører, især sikrede parkeringsområder, der er certificeret i henhold til de fastsatte standarder i delegeret forordning (EU) 2022/1012. Kommissionen vil også fastlægge den mest hensigtsmæssige måde at støtte henstillingerne på under hensyntagen til politiske prioriteter, gennemførlighed og input fra alle relevante interessenter. I sin vurdering vil Kommissionen fokusere på de foranstaltninger, der vil forbedre kvaliteten af parkeringsfaciliteter og øge antallet af sikrede parkeringsområder.

Kommissionen understreger, at medlemsstaterne har ansvaret for at sikre en korrekt udvikling af netværket af sikrede parkeringsområder. Selv om videreførelsen af CEF-finansieringen er vigtig, er den begrænset. Derfor er national privat og offentlig støtte afgørende for at sikre, at man på steder, hvor der mangler eller ingen sikrede parkeringsområder er på TEN-T-nettet, træffer foranstaltninger for effektivt at afhjælpe denne mangel og sikre, at sikrede parkeringsområder er tilgængelige i tilstrækkeligt omfang.