EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 21.11.2025
COM(2025) 703 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

kuljettajille sopivien lepotilojen ja turvattujen pysäköintialueiden saatavuudesta sekä delegoidun asetuksen (EU) 2022/1012 mukaisesti sertifioitujen turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden kehittämisestä EU:ssa

1. JOHDANTO

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 561/2006 tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta[1], jäljempänä 'asetus (EY) N:o 561/2006', vahvistetaan tavara- ja henkilöliikenteessä toimivien kuljettajien ajoaikoja, taukoja ja lepoaikoja koskevat säännöt. Asetuksen (EY) N:o 561/2006[2] 8 a artiklan 2 kohdassa Euroopan komissio valtuutetaan laatimaan turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden palvelun ja turvallisuuden tasoa ja tällaisten pysäköintialueiden sertifiointimenettelyitä koskevat yksityiskohtaiset standardit.

Komissio antoi tämän valtuutuksen mukaisesti 7. huhtikuuta 2022 delegoidun asetuksen (EU) 2022/1012[3], jolla puututaan tieliikennealan kriittisiin kysymyksiin sekä tehostetaan ja yhdenmukaistetaan liikennejärjestelmää kaikkialla Euroopan unionissa. Delegoidussa asetuksessa (EU) 2022/1012 vahvistetaan **yksityiskohtaiset standardit**, jotka pysäköintialueiden on täytettävä, jotta ne voidaan sertifioida turvallisiksi ja valvotuiksi. Näissä standardeissa käsitellään useita eri osa-alueita, kuten fyysisiä turvatoimenpiteitä, valvontaa, valaistusta ja kulunvalvontaa. Turvallisilla ja valvotuilla pysäköintialueilla kuljettajille on tarjottava asianmukaiset tilat ja palvelut, kuten käymälät, suihkut ja ruokapalvelut, jotta he voivat levätä mukavasti ja turvallisesti.

Turvallisille ja valvotuille pysäköintialueille on määritelty neljä **turvatasoa**: i) pronssitaso, ii) hopeataso, iii) kultataso ja iv) platinataso. Niiden tarkoituksena on vastata erilaisiin tarpeisiin ja tarjota liikenteenharjoittajille selkeät puitteet asianmukaisen turvallisuustason valitsemiseksi myös niiden kuljettamien tavaroiden arvon perusteella. Turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden **sertifiointimenettelyihin** kuuluu säännöllisiä tarkastuksia, joilla varmistetaan, että vahvistettuja standardeja noudatetaan ja kuljettajille tarjotaan siten luotettava ja turvallinen ympäristö ja lasteja suojellaan tehokkaasti.

Asetuksen (EY) N:o 561/2006 8 a artiklan 4 kohdassa edellytetään, että komissio esittää Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen kuljettajille sopivien lepotilojen ja turvattujen pysäköintialueiden saatavuudesta. Komission tulisi esittää myös kertomus delegoidussa asetuksessa (EU) 2022/1012 vahvistettujen standardien mukaisesti sertifioitujen turvallisten pysäköintialueiden kehittämisestä. Komission kertomuksessa voidaan lisäksi luetella toimenpiteet, joita suositellaan turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden määrän ja laadun parantamiseksi.

---

[1] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1).

[2] Sellaisena kuin se on tarkistettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2020/1054, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse vuorokautista ja viikoittaista enimmäisajoaikaa, vähimmäistaukoja sekä vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta (EUVL L 249, 31.7.2020, s. 1).

[3] Komission delegoitu asetus (EU) 2022/1012, annettu 7 päivänä huhtikuuta 2022, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 täydentämisestä turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden palvelu- ja turvatasoa koskevien standardien vahvistamisen sekä niiden sertifiointimenettelyjen osalta (EUVL L 170, 28.6.2022, s. 27).

Asetuksen (EY) N:o 561/2006 8 a artiklan 3 kohdassa vaaditaan myös, että jäsenvaltioiden on edistettävä kaupallisille tienkäyttäjille tarkoitettujen pysäköintialueiden luomista Euroopan laajuista liikenneverkkoa (TEN-T) koskevan asetuksen (EU) N:o 1315/2013[4] 39 artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaisesti. Kyseinen asetus on korvattu myöhemmin asetuksella (EU) 2024/1679[5]. Asetuksen (EU) 2024/1679 31 artiklan 4 kohdassa vaaditaan, että jäsenvaltioiden on pyrittävä varmistamaan 31. joulukuuta 2040 mennessä EU:n standardien mukaisesti sertifioitujen turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden kehittäminen ydinverkon ja laajennetun ydinverkon teillä, jotka sijaitsevat kolmen ajokilometrin säteellä lähimmästä Euroopan laajuiseen verkkoon kuuluvan tien poistumasta ja keskimäärin enintään 150 kilometrin etäisyydellä toisistaan.

Tämä kertomus perustuu komission teettämään tutkimukseen ammattikuljettajien lepotilojen ja pysäköintialueiden saatavuudesta[6]. Tutkimuksessa analysoitiin ammattikuljettajille tarkoitettujen pysäköintipaikkojen nykyistä kysyntää ja tarjontaa sekä mahdollisuuksia laajentaa olemassa olevaa turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden verkostoa asetuksen (EU) 2024/1679 mukaisesti. Tutkimus perustui laajoihin jäsenvaltioiden asiantuntijoiden, kuljetus- ja pysäköintialan toimijoiden, ammattiliittojen ja ammattikuljettajien kuulemisiin[7].

Kertomuksen osa 2 sisältää yleiskatsauksen ammattikuljettajille tarkoitetuista pysäköintialueista EU:ssa, ja osassa 3 käsitellään turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden kohtaamia haasteita. Osassa 4 esitetään päätelmät, mukaan lukien tärkeimmät suositukset turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden verkoston laajentamiseksi.

2. YLEISKATSAUS EU:N PYSÄKÖINTIALUEISTA

Tässä osassa esitellään eri puolilla EU:ta sijaitsevien ammattikuljettajille tarkoitettujen pysäköintialueiden tyypit sekä turvallisia ja valvottuja pysäköintialueita koskevia tunnuslukuja.

2.1. Pysäköintialueiden tyypit

Ammattikuljettajien käyttämien pysäköintialueiden käyttötarkoitukset ja turvallisuustasot ovat hyvin erilaisia. Alueet voidaan luokitella seuraavasti:

---

4 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1).

5 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1679, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2024, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta (EUVL 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. Kaikki tässä kertomuksessa esitetyt tutkimustulokset ovat peräisin tästä tutkimuksesta.

7 Lisätietoja kuulemisista ja kuulluista sidosryhmistä löytyy tutkimuksen liitteestä II, https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a21e19fe-167d-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en.

a. Moottoriteiden varrella sijaitsevat pysäköintialueet

Tällaiset pysäköintialueet ovat usein kaikentyyppisten ajoneuvojen käytettävissä, mikä tarkoittaa, että kuorma-autot jakavat tällaiset alueet henkilöautojen, linja-autojen ja muun tyyppisten yksityisajoneuvojen kanssa. Jäsenvaltiosta riippuen tällaiset pysäköintialueet ovat usein viranomaisten omistamia tai ylläpitämiä tai niiltä toimiluvan saaneita.

b. Pysäköintialueet, jotka eivät sijaitse moottoritien varrella

Tällaiset pysäköintialueet sijaitsevat yleensä noin kolmen kilometrin etäisyydellä moottoritiestä. Ne ovat usein yksityisten toimijoiden omistamia ja ylläpitämiä, ja ne on varattu kuorma-autoille ja kevyille hyötyajoneuvoille.

c. Odotusalueet kuorma-autoille satama- ja rautatieterminaaleissa

Toisin kuin julkiset pysäköintialueet, nämä ovat erityisiä satama- ja rautatieterminaalien alueita, jonne kuljettajat voivat jäädä odottamaan pääsyä terminaaliin. Jäsenvaltiosta riippuen terminaalit voivat olla viranomaisten tai yksityisyritysten omistamia ja ylläpitämiä, joskin julkinen omistus on hyvin yleistä.

d. Yksityisten kuljetusyritysten pysäköintialueet (yritysten varikot)

Tässä tapauksessa kuorma-autojen pysäköintipaikkojen varauksia tekevät toimijat tarjoavat pysäköintipaikkoja kuljetusyritysten omistamilta pysäköintialueilta. Kyseisessä järjestelmässä kuljetusyritys antaa muiden kuljetusyritysten kuljettajien käyttää omaa aluettaan. Tämä vastaa lyhytaikaista vuokramajoituspalvelua, jossa varaukset tehdään sovelluksen kautta. Tämän mallin vaihtoehtoista muotoa käyttävät tietylle alalle erikoistuneet kuljetusyritykset, kuten autojen kuljetusyritykset, jotka pysäköivät toistensa pysäköintialueille.

e. Turvalliset ja valvotut pysäköintialueet

Turvalliset ja valvotut pysäköintialueet voidaan jakaa edelleen sertifioituihin ja sertifioimattomiin pysäköintialueisiin. Delegoidussa asetuksessa (EU) 2022/1012 vahvistetut EU-standardit ovat ainoat laissa määritellyt standardit. Näissä standardeissa määritellään neljä turvatasoa ja yhtenäinen palvelutaso, joka pysäköintialueen on tarjottava sertifioinnin saamiseksi. Sertifioinnin suorittavat riippumattomat ja puolueettomat tarkastuselimet, jotka on akkreditoitu delegoidussa asetuksessa vahvistettujen läpinäkyvien sääntöjen mukaisesti.

Muita alan standardeja ovat Transported Asset Protection Association -järjestön (TAPA) standardi TAPA EMEA Parking Security Requirements (PSR) sekä Euroopan turvallisen pysäköintijärjestön (ESPORG) sertifikaatti pysäköintiä ja palveluita varten.

Alueellisia standardeja, kuten Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V. -järjestön (VEDA) myöntämät sertifikaatit (Premium Parking ja Quality Parking), on myös olemassa, mutta ne ovat edelleen marginaalisia.

f. Linja-autoille tarkoitetut pysäköintialueet

Linja-autonkuljettajat eivät yleensä yövy kuorma-autonkuljettajien käyttämillä pysäköintialueilla. He yöpyvät tavallisesti hotelleissa ja suosivat palvelualueita ja tarkoitukseen varattuja pysäköintialueita määränpäiden tai terminaalien läheisyydessä. Joissakin kunnissa, kuten Espanjan Pamplonassa ja Belgian Brysselissä, tämä taipumus on otettu huomioon ja kaupunkialueille on perustettu pysäköintiterminaaleja erityisesti linja-autoja varten. Turvallisilla ja valvotuilla pysäköintialueilla ei siis ole suurta merkitystä linja-autoalalle sen erityistarpeista johtuen.

g. Muut järjestelyt

EU-27-maissa on noin 123 000 hotellia. EU:n standardien mukaisesti sertifioiduista pysäköintialueista 46 prosentilla on vähintään yksi yöpymispaikka kolmen kilometrin säteellä. Noin puolella pysäköintialueista kaikissa luokissa on vähintään yksi yöpymispaikka tällä etäisyydellä. Merkittävimmät välimatkakategoriat ovat yksi kilometri, jota pidetään kävelymatkana, ja kolme kilometriä, jolloin yhdysliikenteen käyttö on mahdollista. Koska nämä etäisyydet on mitattu linnuntietä, todellinen matka pysäköintialueen läheisyydessä sijaitsevaksi luokiteltuun majoitukseen voi kuitenkin olla pidempi.

Tästä syystä monien pysäköintialueiden lähellä ei ole sopivaa majoitusta. Vaikka kauempana voi olla majoitusvaihtoehtoja, kuorma-autonkuljettajat eivät voi hyödyntää niitä, koska heillä ei yleensä ole käytössään (moottoroitua) kulkuneuvoa, jos heidän kuorma-autonsa on pysäköity turvalliselle pysäköintialueelle.

Monet turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden lähettyvillä olevat hotellit palvelevat ensisijaisesti matkailijoita ja liikematkustajia, eikä kuorma-autonkuljettajilla ole niihin varaa. Tutkimustulokset vahvistavatkin, että useimpien hotellien hinnat ovat liian kalliita kuorma-autonkuljettajille.

2.2. Turvallisia ja valvottuja pysäköintialueita koskevia tunnuslukuja

Kuorma-autojen pysäköintipaikkojen kokonaistarjonta EU:ssa on tällä hetkellä noin 380 000 (sekä turvallista että turvaamatonta) pysäköintipaikkaa, joista 60 816:ssa turvallisuustaso on perustasoa korkeampi (eli niitä ei ole sertifioitu, mutta niillä on joitakin turvaominaisuuksia), 23 651 pysäköintipaikkaa on sertifioitu turvallisiksi eri sertifiointimenetelmillä ja 4 943 pysäköintipaikkaa on sertifioitu EU-standardien mukaisesti (suurin osa näistä on kultatasoisia, joten niiden turvallisuustaso on suhteellisen korkea). Sertifioidut pysäköintialueet jakautuvat vain muutamiin maihin / muutamille alueille (Belgia, Pyreneiden vuoristo, Pohjois-Italia ja Unkari), minkä seurauksena TEN-T-ydinverkossa on merkittäviä aukkoja esimerkiksi Itävallassa, Tšekissä, Saksassa, Puolassa ja Slovakiassa[8].

Kaikkiin pysäköintialueisiin kuuluvat myös palvelualueet ja peruspalvelut huolimatta siitä, ovatko pysäköintialueet sertifioituja vai eivät. Eri paikkojen turvallisuustaso ja niillä saatavilla olevat palvelut voivat vaihdella suuresti. Tieliikenteen pääväylien kuten moottoriteiden ja

[8] Lisätietoja pysäköintipaikkojen maantieteellisestä jakautumisesta EU:ssa on edellä mainitun tutkimuksen liitteessä I (ja erityisesti sen kartoissa).

kaksiajorataisten teiden varrella sijaitsevat palvelualueet tarjoavat kuljettajille välttämättömiä palveluja. Näillä alueilla on vähintään huoltoasema, ruokailumahdollisuuksia ja julkisia käymälöitä. Monet tarjoavat myös lisämukavuuksia, kuten suihkutiloja ja kauppoja, joiden ansiosta ne sopivat sekä lyhyisiin taukoihin että pitkiin lepoaikoihin kaukoliikenteessä.

Uusia turvallisia ja valvottuja pysäköintialueita on parhaillaan rakenteilla tai niiden rakentaminen on tarkoitus aloittaa pian. Tähän sisältyy 49 käynnissä olevaa Verkkojen Eurooppa -välineestä[9] rahoitettua hanketta, joiden odotetaan luovan 4 614 uutta pysäköintipaikkaa kuorma-autoille turvallisilla ja valvotuilla pysäköintialueilla, mikä lähes kaksinkertaistaa nykyisen tarjonnan.

Viimeisin Verkkojen Eurooppa -välineen EU:n liikennealan hankeavustuksia koskeva ehdotuspyyntö julkaistiin vuonna 2024, ja hakuaika päättyi vuonna 2025. Ehdotuspyynnön seurauksena hyväksyttiin yhteensä **14:n turvallisia ja valvottuja pysäköintialueita koskevan hanke-ehdotuksen** rahoitus (12 yleisistä määrärahoista ja kaksi koheesiomäärärahoista) niin, että **kumulatiivisen rahoituksen** määrä on yli **91 miljoonaa euroa**[10].

Hankkeilla pyritään kehittämään turvallisia ja valvottuja pysäköintialueita EU:n eri jäsenvaltioissa TEN-T-liikennealoitteen puitteissa. Tällä kehityksellä pyritään parantamaan liikenneturvallisuutta ja yleistä turvallisuutta sekä tarjoamaan ammattikuljettajille paremmat olosuhteet laajentamalla ja parantamalla pysäköintialueita niin, että ne täyttävät EU:n asetuksen vaatimukset.

Vaikka nämä uudet pysäköintialueet parantavat turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden maantieteellistä kattavuutta kaikkialla Euroopassa, on olemassa riski, että jäljelle jää merkittäviä aukkoja jatkuvasti kasvavan kysynnän ja uusien pysäköintialueiden toteuttamiseen tarvittavan ajan vuoksi.

3. NYKYISET TURVALLISIIN JA VALVOTTUIHIN PYSÄKÖINTIALUEISIIN LIITTYVÄT HAASTEET

EU:n tieliikennealalla on useita turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden saatavuuteen ja toimintaan liittyviä kriittisiä haasteita. Sen lisäksi, että nämä haasteet vaikuttavat kuljettajien turvallisuuteen ja hyvinvointiin ja pahentavat pulaa ammattikuljettajista, niillä on myös vaikutusta logistiikkaketjujen tehokkuuteen ja yleiseen liikenneturvallisuuteen. Turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden käyttöön vaikuttavia keskeisiä tekijöitä ovat i) alueiden turvallisuus, puhtaus ja mukavuus ja ii) pysäköintipaikkojen saatavuus. Vastaajat korostivat myös tarvetta parantaa tietojen hallintaa ja saada reaaliaikaisia päivityksiä pysäköintipaikkojen saatavuudesta. Lisäksi pysäköintialueiden käytön kustannukset voivat olla merkittävä tekijä, jonka takia suositaan pysäköintialueita, joiden turvallisuus- ja palvelutaso on alhaisempi.

---

[9] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1153, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2021, Verkkojen Eurooppa -välineestä ja asetusten (EU) N:o 1316/2013 ja (EU) N:o 283/2014 kumoamisesta (EUVL L 249, 14.7.2021, s. 38).

[10] Jos viimeksi julkaistua ehdotuspyyntöä ei oteta huomioon, EU on tähän mennessä rahoittanut 138:aa pysäköintialuetta ja noin 16 113:a pysäköintipaikkaa (sekä sertifioitua että sertifioimatonta) yli 231 miljoonalla eurolla Verkkojen Eurooppa -välineestä.

3.1. Lastivarkaudet ja turvallisuusongelmat

Maantieliikenteen harjoittajat ja kuljettajat ovat erityisen huolissaan turvallisuudesta. Jopa 85 prosenttia liikenteenharjoittajista ilmoitti joutuneensa varkauksien tai ilkivallan kohteeksi, kun niiden ajoneuvot oli pysäköity turvaamattomille alueille. Vaikka vaaratilanteiden määrä putosi 41 prosenttiin turvatuilla pysäköintialueilla, se on edelleen suuri ja korostaa kriittistä tarvetta lisätä turvatoimia. Lisäksi 79 prosenttia kuljettajista ilmoitti kohdanneensa turvallisuusuhan ja/tai vaarallisen tilanteen, kun heidän ajoneuvonsa oli pysäköitynä, ja vain yhdeksän prosenttia kuljettajista kertoi tunteneensa olonsa turvalliseksi pysäköintialueilla Euroopassa. Lastivarkaudet ovat edelleen ongelma, kuten myös polttoainevarkaudet, ohjaamoon murtautuminen ja laittomasti maahan pyrkivien luvattomien matkustajien nousu ajoneuvoon. On myös ilmoitettu väkivaltaisista ryöstöistä, jotka vaarantavat kuljettajien hengen.

3.2. Puutteet ja aukot pysäköintialueiden jakautumisessa

Sekä liikenteenharjoittajat että kuljettajat kertoivat, että käytettävissä olevista pysäköintipaikoista on pulaa. Lisäksi turvalliset ja valvotut pysäköintialueet jakautuvat epätasaisesti eri puolille EU:ta, erityisesti alueilla, joissa tavaraliikenteen tiheys on erittäin suuri. Monilla EU:n alueilla sertifioitujen turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden esiintymistiheys ei täytä vaatimuksia, joten kuljettajien mahdollisuudet levätä turvallisesti ovat rajalliset. Tämä puute pahentaa laittoman pysäköinnin ongelmaa, mikä lisää kuljettajien turvallisuusriskejä. Kuljettajien mielestä vähiten turvallisia ja valvottuja pysäköintialueita on Belgiassa, Ranskassa, Saksassa, Italiassa, Alankomaissa, Portugalissa ja Espanjassa.

Arvioiden mukaan tällä hetkellä tarvitaan noin 395 000 pysäköintipaikkaa lisää. Jos oletetaan, että sertifioitujen turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden olisi vastattava koko kysyntään, puuttuu 390 057 pysäköintipaikkaa[11], mikä vastaa 3 250 pysäköintialuetta[12]. Kysynnän ennustetaan kasvavan edelleen vuoteen 2040 mennessä. Nykyiset investoinnit huomioon ottaen arvioidaan, että puutetta on 483 000 pysäköintipaikasta tai 4 025 EU-standardien[13] mukaisesti sertifioidusta pysäköintialueesta. Kysyntä ja tarjonta poikkeavat toisistaan kaikkialla EU:ssa, vaikka eron suuruus vaihteleekin alueittain ja jäsenvaltioittain. Merkittävimmät puutteet ovat Lounais- ja Keski-Euroopassa[14].

---

11 Pysäköintipaikkojen tarve laskettiin vähentämällä olemassa olevat EU-standardien mukaisesti sertifioidut 4 943 pysäköintipaikkaa arvioidusta 395 000 pysäköintipaikan tarpeesta.

12 Jokaisella pysäköintialueella arvioidaan olevan keskimäärin 120 pysäköintipaikkaa. Arvio perustuu olemassa olevien sertifioitujen pysäköintialueiden keskimääräiseen kokoon (riippumatta siitä, ovatko ne EU-standardien mukaisia vai eivät).

13 Laskettu 483 000 pysäköintipaikan määrä saatiin vähentämällä ennustetut 24 000 EU-standardien mukaisesti sertifioitua pysäköintipaikkaa arvioidusta 507 000 turvallisen pysäköintipaikan kysynnästä vuonna 2040.

14 Yksityiskohtainen kartoitus pysäköintipaikkojen kysynnästä ja tarjonnasta on tutkimuksen liitteessä I: https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/71d155f0-167e-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en.

3.3. Saatavilla olevien pysäköintialueiden laatu

Kuljettajista 52 prosenttia piti pysäköintialueen tiloja epäsiisteinä ja 46 prosenttia piti niitä hyväksyttävinä. Vain kaksi prosenttia kaikista tutkimukseen vastanneista kuljettajista piti pysäköintialueen tiloja puhtaina (tähän kuuluivat kaikentyyppiset pysäköintialueet). Noin 55 prosenttia vastaajista katsoi, että sekä EU:n standardien mukaisesti sertifioitujen että sertifioimattomien turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden tilat olivat ”puhtaita” tai ”hyväksyttäviä”.

3.4. Pysäköintialueiden käytön kustannukset

Kuljettajat ja liikenteenharjoittajat olivat samaa mieltä siitä, että kuljettajien ei pitäisi vastata pysäköintikustannuksista. Korkeamman turvatason eli platina- ja kultatason pysäköintialueiden analyysi osoittaa, että nykyiset hinnat vaihtelevat noin 15 eurosta noin 35 euroon yöltä. Matalamman turvatason eli hopea- ja pronssitason pysäköintialueet veloittavat 5–15 euroa. Kuljetusyrityksille 15 euroa yöltä pysäköintipaikkaa kohti vaikuttaa olevan korkea hinta. Koska pysäköinnistä ei haluta maksaa tätäkään summaa, liikenteenharjoittajat eivät todennäköisesti ole valmiita maksamaan hotellimajoituksesta.

3.5. Teknologiset haasteet

Reittisuunnittelu- ja pysäköintivarausjärjestelmien tiedot ovat selkeästi puutteellisia. Huono tiedonhallinta estää kuljettajia saamasta reaaliaikaista tietoa käytettävissä olevista turvallisista pysäköintipaikoista. Harvoilla olemassa olevista pysäköintialueista on älykkäiden liikennejärjestelmien edellyttämää infrastruktuuria[15]. Jos tällaisia järjestelmiä otettaisiin käyttöön, ne voisivat merkittävästi helpottaa turvallisten pysäköintipaikkojen löytämistä ruuhka-alueilla tarjoamalla reaaliaikaisia päivityksiä ja mahdollistamalla varausten tekemisen digitaalisten alustojen kautta.

Useimmat liikenteenharjoittajat pitivät erityisesti reaaliaikaista tietoa pysäköintipaikkojen saatavuudesta olennaisen tärkeänä reittisuunnittelun kannalta, mutta vain 27 prosenttia piti nykyisiä pysäköintitietoja luotettavina. Lisäksi 75 prosenttia liikenteenharjoittajista uskoi, että tarkat tiedot saatavilla olevista turvallisista ja valvotuista pysäköintialueista parantavat reittisuunnittelua ja auttavat noudattamaan ajo- ja lepoaikamääräyksiä. Reittisuunnitteluun ja varauksiin liittyvien tietojen saatavuuden ja hallinnan osalta liikenteenharjoittajat totesivat, että niillä ei ole reititysjärjestelmää tai vahvistettua suunnitelmaa pysähdyksistä, ja yli 50 prosenttia ilmoitti, että ne eivät tee pysäköintialuevarauksia lainkaan.

3.6. Sukupuolikohtaiset ongelmat

Alan selkeä sukupuolten välinen epätasapaino korostaa sukupuolen huomioon ottavien palvelujen tarvetta, sillä vain kuusi prosenttia kuljettajista on naisia. Naiskuljettajat kohtaavat lisähaasteita,

---

[15] Älykkäitä liikennejärjestelmiä (ITS) koskevassa direktiivissä esitetään suuntaviivoja ja toimia digitaalisten ja teknologisten edistysaskeleiden käyttöönottamiseksi, mikä edistää kaukoliikenteen ajoneuvokannan ja sen seurauksena myös turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden nykyaikaistamista ja niiden yhteyksien kehittämistä.

kuten sen, että nykyiset palvelut eivät kunnolla vastaa heidän henkilökohtaiseen turvallisuuteen ja hygieniaan liittyviin tarpeisiinsa.

4. PÄÄTELMÄT

Tämän kertomuksen osassa 3 esitettyihin haasteisiin on vastattava strategisilla investoinneilla ja toimintapolitiikan muutoksilla. Tämä on erittäin tärkeää EU:n tieliikennealan tehostamiseksi ja turvallisuuden ja työolojen parantamiseksi, minkä seurauksena kuljettajan ammatista tulee houkuttelevampi.

Maanteiden tavaraliikenteen kasvava kysyntä korostaa kiireellistä tarvetta lisätä pysäköinti-infrastruktuuria, erityisesti sertifioituja turvallisia ja valvottuja pysäköintialueita. Nykyinen tarjonta ei vastaa kysyntää, ja koska kysynnän odotetaan kasvavan edelleen, tarvitaan välittömiä investointeja. Olemassa olevia pysäköintialueita, joilla on turvallisuus- ja valvontaominaisuuksia, on myös sertifioitava. Asian kiireellisyyttä korostaa lisäksi se, että jäsenvaltioiden on varmistettava 31. joulukuuta 2040 mennessä sertifioitujen turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden kehittäminen TEN-T-ydinverkon ja laajennetun ydinverkon varrella tai kolmen ajokilometrin säteellä lähimmästä Euroopan laajuiseen verkkoon kuuluvan tien poistumasta ja keskimäärin enintään 150 kilometrin etäisyydellä toisistaan. On mahdollista määrittää useita lainsäädännöllisiä ja muita jatkotoimia.

Seuraavat mahdolliset aloitteet perustuvat tutkimuksen analyysiin ja tuloksiin, ja ne olisi siksi ymmärrettävä panokseksi laajempaan keskusteluun. Niiden tarkoituksena on antaa tietoa ja tukea jatkopohdintoja ennakoimatta tulevia toimia koskevia päätöksiä tai vaikuttamatta niihin.

4.1. Aloitteet, jotka eivät liity säädöksiin

4.1.1. Nopeasti tuloksiin johtavien parannusten edistäminen

Komissio katsoo, että tehokkaampi tapa kuroa umpeen turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden tarvittavan ja nykyisen määrän välinen ero on **parantaa turvaamattomia pysäköintialueita moottoriteiden varrella**. Tämä voidaan toteuttaa **rakennusurakoiden ja investointien** avulla, jotta tällaiset pysäköintialueet voivat saada pronssitason tai sitä korkeamman tason sertifikaatin.

Parannuksissa olisi keskityttävä olennaisiin turvatoimenpiteisiin, kuten alueen valaistukseen, visuaalisiin pelotteisiin, säännölliseen valvontaan, sisään- ja uloskäyntien valvontaan ja selkeisiin opasteisiin, joilla rajoitetaan pääsyä alueella luvallisesti olevien ajoneuvojen luo. Voi olla myös tarpeen investoida moottoriteiden lepotiloihin, jotka on alun perin suunniteltu ensisijaisesti henkilöautojen matkustajille.

Komissio suosittelee, että jäsenvaltiot arvioivat tätä vaihtoehtoa huolellisesti, jotta ne voivat täyttää TEN-T-asetuksen vaatimukset. Moottoriteiden varrella sijaitsevien lepopaikkojen ylläpitäjiä kannustetaan arvioimaan tällaisten investointien merkitystä niiden liiketoimintamallien kannalta. Jos pelkästään yksityiset investoinnit eivät ole toteuttamiskelpoinen liiketoimintamalli, saatetaan tarvita julkisia tukimekanismeja ja koordinoitua suunnittelua, jotta voidaan varmistaa vaaditun infrastruktuurin ripeä toteuttaminen.

Alueilla, joilla tapahtuu enemmän lastivarkauksia, jäsenvaltioiden olisi myös **asetettava etusijalle platinatasolla sertifioitujen turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden rakentaminen ja olemassa olevien pysäköintialueiden tälle tasolle korottaminen,** jotta kuljettajien ja lastin turvallisuus ja suojelu voidaan varmistaa mahdollisimman tehokkaasti. Julkiset tukimekanismit tulisi asettaa näillä alueilla etusijalle.

4.1.2. Sidosryhmäyhteistyön ja sidosryhmille tiedottamisen edistäminen

Jäsenvaltioiden olisi otettava turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden kehittäminen osaksi **kansallisia liikennesuunnitelmiaan**[16]. Asetuksen (EU) 2024/1679 52 artiklan mukaisesti nimetyt eurooppalaiset koordinaattorit tukevat eurooppalaisten liikennekäytävien koordinoitua täytäntöönpanoa. Asetuksen (EU) 2024/1679 54 artiklan mukaan kukin eurooppalainen koordinaattori laatii viimeistään 19. heinäkuuta 2026 ja joka neljäs vuosi sen jälkeen työsuunnitelman, jossa esitetään yksityiskohtainen analyysi käytävän täytäntöönpanon tilanteesta ja siitä, onko se asetuksen (EU) 2024/1679 vaatimusten mukainen, mukaan lukien levähdysalueiden ja turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden käyttöönotto, sekä sen tulevan kehittämisen painopisteistä.

Komissio katsoo myös, että **kaukoliikenteen harjoittajien tulisi kannustaa kuljettajiaan lepäämään turvallisilla ja valvotuilla pysäköintialueilla**. Turvalliset ja valvotut pysäköintialueet olisi otettava esille eurooppalaisessa kaupunkiliikennettä käsittelevässä ryhmässä (European Group for Urban Mobility, EGUM) ja digitaalista tavaraliikennettä ja logistiikkaa käsittelevällä foorumilla (Digital Transport and Logistics Forum, DTLF)[17]. Turvalliset ja valvotut pysäköintialueet voitaisiin myös sisällyttää kuljettajien perus- ja jatkokoulutukseen uutena elementtinä, joka on suunniteltu erityisesti kuljettajien hyvinvointia varten, yhdessä digitalisaation ja teknologisten päivitysten kanssa.

4.1.3. Turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden yhteyksien parantaminen

Turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden ylläpitäjät voisivat perustaa yhteisen EU:n laajuisen digitaalisen alustan (seurantakeskuksen), jonka tulisi olla saatavilla myös älypuhelinsovelluksena ja jonka avulla kuljettajat ja kuljetusyritykset voisivat saada reaaliaikaista tietoa pysäköintipaikkojen saatavuudesta, tehdä varauksia ja olla yhteydessä pysäköintialueisiin. Komissio on myös käynnistänyt hankkeen kehittääkseen sovelluksen, jossa kerätään kuljettajilta palautetta ja arvioita tärkeimmistä kiinnostuksen kohteista kuorma-autoliikenteen käyttämillä reiteillä, mukaan lukien palvelupisteet ja levähdysalueet[18].

---

16 Ks. asetuksen (EU) 2024/1679 60 artikla.

17 EGUM on Euroopan komission kaupunkiliikennettä käsittelevä korkean tason asiantuntijaryhmä, kun taas DTLF on digitaalista tavaraliikennettä ja logistiikkaa käsittelevä foorumi, joka kokoaa jäsenvaltioiden, julkisten yhteisöjen ja yksityisten organisaatioiden asiantuntijoita yhteen koordinoimaan näiden alojen toimintapolitiikkaa.

18 Pilottihanke: Empowering truck drivers-Revolutionising European logistics, https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/opportunities/topic-details/PPPA-2025-

4.1.4. Turvallisuuden, hyvinvoinnin ja osallisuuden parantaminen

Pysäköintialueista tulee houkuttelevampia kuljettajille, kun

- sekä kuorma-autot että jalankulkijat voivat **liikkua** alueilla **turvallisesti**
- ne ovat **puhtaita** ja koko alueen **hygienian taso on korkea**
- ne edistävät **hyvinvointiohjelmia**, joissa keskitytään tukemaan kaukoliikenteen kuljettajien mielenterveyttä ja tarjoamaan heille virkistyspalveluja ja sosiaalisia oleskelutiloja
- niillä on käytössä **sukupuolen huomioon ottavia järjestelyjä**, kuten naispuolisille kuljettajille varattuja pysäköintipaikkoja vartijakoppien lähellä, jotta naisten ei tarvitsisi kävellä pysäköintialueen halki yksin etenkään yöllä
- ne tarjoavat **erilaisiin kulttuurisiin ja uskonnollisiin tarpeisiin vastaavia palveluja**, kuten eri ruokavaihtoehtoja ja monikielisiä tietojärjestelmiä.

Kuorma-autonkuljettajat arvostaisivat myös suuresti **vartijoiden läsnäoloa paikan päällä**.

Kuorma-autonkuljettajat hyötyisivät myös **kohtuuhintaisista ja esteettömistä majoitusvaihtoehdoista**, kuten turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden lähellä sijaitsevista motelleista, jos niitä kehitetään alueilla, joilla tavaraliikenteen tiheys on erittäin suuri; tämä varmistaisi kuljettajille yhdenmukaiset ja luotettavat yöpymismahdollisuudet.

4.1.5. Rahoitus

Myös EU:lta saatava turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden rahoitus on osoittautunut erittäin tärkeäksi ja tehokkaaksi välineeksi. Jotta tämä tärkeä tukiväline olisi käytössä jatkossakin, komissio antoi 16. heinäkuuta 2025 ehdotuksen kolmannen Verkkojen Eurooppa -välineen perustamiseksi. Siinä liikenteelle kohdennetaan 51,5 miljardia euroa määrärahoja vuosien 2028-2034 monivuotisesta rahoituskehyksestä[19].

4.2. Säädöksiin liittyvät aloitteet

4.2.1. Delegoitu asetus (EU) 2022/1012

Arvioidessaan, olisiko asetusta (EU) 2022/1012 tarkistettava teknologian nykykehityksen valossa[20], komissio voisi jäsenvaltioiden ja sidosryhmien kuulemisen perusteella harkita myös seuraavia toimia:

- Otetaan käyttöön välitason sertifikaatteja, joilla helpotetaan ja edistetään nopeiden parannusten tekemistä olemassa oleviin turvallisiin ja valvottuihin pysäköintialueisiin.

EMPOWERTD?isExactMatch=true&status=31094501,31094502,31094503&frameworkProgramme=43637601&order=DESC&pageNumber=1&pageSize=50&sortBy=startDate.

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

20 Asetuksen (EU) 2022/1012 3 artiklassa säädetty tarkistuslauseke edellyttää, että komissio arvioi viimeistään 7. huhtikuuta 2026, onko liitteissä I ja II säädettyjä standardeja ja sertifiointimenettelyjä tarpeen muuttaa teknologisen kehityksen valossa ja jotta kuljettajien työoloja voidaan jatkuvasti parantaa.

Hopeatason pysäköintialue, jossa investoidaan korkean tason palveluihin, voisi esimerkiksi saada hopea+-sertifikaatin.

- Sisällytetään turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden hopeatasoon vaatimus paikan päällä toimivasta turvallisuushenkilöstöstä fyysisten turvallisuusstandardien laajentamiseksi.
- Kehitetään turvallisille ja valvotuille pysäköintialueille merkintäjärjestelmä, jonka avulla tiedotetaan naiskuljettajille varatuista pysäköintipaikoista.
- Otetaan enemmän eri ruokavalioita huomioon ja kerätään sukupuolen mukaan eriteltyjä tietoja käymälöitä käyttävistä kuljettajista.

4.2.2. Asetus (EY) N:o 561/2006

Jos ja kun asetusta (EY) N:o 561/2006 tarkistetaan laajemmin, komissio voisi ehdottaa siihen turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden osalta seuraavia muutoksia:

- Sisällytetään kuljettajien hyvinvointiin liittyviä lisäkriteereitä turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden palvelun tasoa koskeviin standardeihin. Tämä voisi koostua esimerkiksi toimenpiteistä, joiden avulla otetaan huomioon erikieliset tai eri kulttuuritaustoista tulevat kuljettajat.

- Sallitaan kuljettajien pitää säännölliset lepoaikansa ajoneuvojen ohjaamoissa, jos niissä on kaikki mukavuuden kannalta tarpeelliset toiminnot ja jos ajoneuvot on pysäköity laadukkaille turvallisille ja valvotuille pysäköintialueille. Tämä tarjoaisi kuljettajille mahdollisuuden sosiaaliseen kanssakäymiseen ja lepoon paikoissa, joissa turvallisuus ja palvelut ovat korkealla tasolla.

Komissio seuraa tiiviisti asianmukaisten ammattikuljettajille tarkoitettujen lepotilojen ja pysäköintialueiden, erityisesti delegoidun asetuksen (EU) 2022/1012 nojalla vahvistettujen standardien mukaisesti sertifioitujen turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden, kehittämistä. Komissio määrittää myös sopivimman tavan tukea suosituksia ottaen huomioon politiikan painopisteet, toteutettavuuden ja kaikilta asiaan liittyviltä sidosryhmiltä saadun palautteen. Komissio keskittyy arvioinnissaan toimenpiteisiin, joilla parannetaan pysäköintialueiden laatua ja lisätään turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden määrää.

Komissio korostaa, että jäsenvaltiot ovat vastuussa turvallisten ja valvottujen pysäköintialueiden verkoston asianmukaisesta kehittämisestä. Vaikka Verkkojen Eurooppa -välineen rahoituksen jatkaminen on tärkeää, kyseinen rahoitus on rajallista. Sen vuoksi kansallinen yksityinen ja julkinen tuki on olennaisen tärkeää, jotta voidaan varmistaa, että TEN-T-verkon puutteisiin ja aukkoihin puututaan tehokkaasti ja että turvallisia ja valvottuja pysäköintialueita on riittävästi saatavilla.