COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 21.11.2025
COM(2025) 703 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

relativo a la disponibilidad de instalaciones de descanso adecuadas para los conductores y de zonas de estacionamiento seguras, y al desarrollo de zonas de estacionamiento seguras y protegidas certificadas de conformidad con las normas establecidas en el Reglamento Delegado (UE) 2022/1012

1. INTRODUCCIÓN

El Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera[1], establece normas sobre los tiempos de conducción, las pausas y los períodos de descanso de los conductores que efectúan operaciones de transporte de mercancías y viajeros. El artículo 8 *bis*, apartado 2, del Reglamento n.º 561/2006[2] faculta a la Comisión Europea para establecer normas detalladas sobre el nivel de servicio y la seguridad de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas y sobre los procedimientos para la certificación de dichas zonas de estacionamiento.

La Comisión actuó en relación con esta facultad mediante la adopción, el 7 de abril de 2022, del Reglamento Delegado (UE) 2022/1012[3], que aborda los problemas críticos a los que se enfrenta el sector del transporte por carretera y que contribuye a un sistema de transporte más eficiente y armonioso en toda la Unión Europea. El Reglamento Delegado (UE) 2022/1012 establece **normas detalladas** para las zonas de estacionamiento que deben certificarse como seguras y protegidas. Estas normas abarcan diversos aspectos, como las medidas de seguridad física, la vigilancia, la iluminación y el control de acceso. Las zonas de estacionamiento seguras y protegidas deben proporcionar instalaciones adecuadas para los conductores, como baños, duchas y servicios alimentarios, que garanticen que los conductores puedan descansar cómodamente y de forma segura.

Se establecen **cuatro niveles de seguridad** para las zonas de estacionamiento seguras y protegidas: i) bronce; ii) plata; iii) oro; y iv) platino. Están concebidas para atender a necesidades diferentes y proporcionar un marco claro para que los operadores de transporte elijan el nivel adecuado de seguridad, también sobre la base del valor de las mercancías que transportan. Los **procedimientos de certificación** de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas incluyen inspecciones y auditorías periódicas para garantizar el cumplimiento de las normas establecidas, garantizando así que los conductores dispongan de un entorno fiable y seguro y que las cargas estén protegidas de manera eficaz.

---

1 Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

2 Revisado por el Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que respecta al posicionamiento mediante tacógrafos (DO L 249 de 31.7.2020, p. 1).

3 Reglamento Delegado (UE) 2022/1012 de la Comisión, de 7 de abril de 2022, por el que se completa el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo al establecimiento de normas que detallan el nivel de servicio y la seguridad de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas, así como a los procedimientos para su certificación (DO L 170 de 28.6.2022, p. 27).

El artículo 8 *bis*, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 561/2006 exige a la Comisión que presente al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la disponibilidad de instalaciones de descanso adecuadas para los conductores y de zonas de estacionamiento seguras. La Comisión también debe informar sobre el desarrollo de zonas de estacionamiento seguras y protegidas certificadas de conformidad con las normas establecidas en el Reglamento Delegado (UE) 2022/1012. Además, el informe de la Comisión puede incluir una lista de medidas recomendadas destinadas a aumentar tanto el número como la calidad de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas.

Además, el artículo 8 *bis*, apartado 3, del Reglamento (UE) n.º 561/2006 exige que los Estados miembros fomenten la creación de plazas de aparcamiento para los usuarios comerciales de carreteras, de conformidad con el artículo 39, apartado 2, letra c), del Reglamento (UE) n.º 1315/2013[4] sobre la red transeuropea de transporte (RTE-T), sustituido posteriormente por el Reglamento (UE) 2024/1679[5]. El artículo 31, apartado 4, del Reglamento (UE) 2024/1679 exige a los Estados miembros que desarrollen, a más tardar el 31 de diciembre de 2040, zonas de estacionamiento seguras y protegidas certificadas de conformidad con las normas de la UE a lo largo de las carreteras de la red básica y de la red básica ampliada, o dentro de una distancia de conducción de 3 km desde la salida más próxima de una carretera de la red transeuropea, con una distancia media máxima de 150 km entre dos zonas de estacionamiento seguras y protegidas.

Este informe se basó en un estudio realizado para la Comisión sobre la disponibilidad de instalaciones de descanso y zonas de estacionamiento para conductores profesionales[6]. El estudio analizó la demanda y la oferta actuales de plazas de aparcamiento para conductores profesionales y las posibilidades de ampliar la red existente de zonas de estacionamiento seguras y protegidas, de conformidad con el Reglamento (UE) 2024/1679. El estudio se basó en amplias consultas con expertos de los Estados miembros, operadores de transporte y estacionamiento, sindicatos y conductores profesionales[7].

---

4 Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

5 Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 (DO 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* [«Estudio sobre la disponibilidad de instalaciones de descanso adecuadas para los conductores profesionales y de zonas de estacionamiento protegidas, así como sobre el desarrollo de zonas de estacionamiento seguras y protegidas en la UE», publicación en inglés], https://op.europa.eu/es/publication-detail/-/publication/42b15ca1-1680-11f0-b1a3-01aa75ed71a1.
Todos los resultados de la encuesta incluidos en el presente informe se obtuvieron a partir de este estudio.

7 Para más información sobre la consulta y las partes interesadas consultadas, véase el anexo II del estudio, https://op.europa.eu/es/publication-detail/-/publication/a21e19fe-167d-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en.

La parte 2 del informe incluye una visión general de las zonas de estacionamiento para conductores profesionales en la UE, y la parte 3 analiza los retos a los que se enfrentan las zonas de estacionamiento seguras y protegidas. La parte 4 presenta las conclusiones, incluidas las principales recomendaciones para ampliar la red de zonas de estacionamiento seguras y protegidas.

2. VISIÓN GENERAL DE LAS ZONAS DE ESTACIONAMIENTO EN LA UE

En esta parte se presentan una tipología de zonas de estacionamiento para conductores profesionales en toda la UE y cifras clave sobre zonas de estacionamiento seguras y protegidas.

2.1. Tipología de las zonas de estacionamiento

Las zonas de estacionamiento utilizadas por los conductores profesionales son muy diversas en términos de finalidad y nivel de seguridad. Es posible agruparlas del siguiente modo:

a. Zonas de estacionamiento en autopista

Estas zonas de estacionamiento suelen estar abiertas a todos los tipos de vehículos, lo que significa que los camiones comparten esta zona con automóviles privados, autocares y otros tipos de vehículos privados. Dependiendo del Estado miembro, estas zonas de estacionamiento suelen ser propiedad de autoridades públicas, que pueden encargarse de la gestión o licitarla mediante contratos de concesión.

b. Zonas de estacionamiento fuera de autopista

Estas zonas de estacionamiento suelen estar situadas a unos 3 km de la autopista. A menudo son propiedad de operadores privados que se encargan de su gestión y están reservadas a camiones y vehículos ligeros comerciales.

c. Zonas de espera de camiones en terminales portuarias y ferroviarias

A diferencia de las zonas de estacionamiento públicas, se trata de zonas especiales situadas en las terminales portuarias y ferroviarias para que los conductores permanezcan a la espera de su entrada en la terminal. Dependiendo del Estado miembro, las terminales pueden ser propiedad de autoridades públicas o empresas privadas y estar gestionadas por estas, aunque la propiedad pública es muy común.

d. Terrenos de empresas de transporte privado (depósitos de la empresa)

Estas zonas de estacionamiento las ofrecen proveedores de reservas de estacionamiento para camiones en aparcamientos que son propiedad de empresas de transporte. En este régimen, la empresa de transporte abre su depósito a conductores de otras empresas de transporte, de forma similar a un servicio de alquiler de alojamientos de corta duración que se puede reservar a través de una aplicación. Una forma alternativa de este modelo es la utilizada por los operadores

especializados de transporte, como las empresas de transporte de automóviles, que estacionan en los depósitos de los demás.

e. Zonas de estacionamiento seguras y protegidas

Las zonas de estacionamiento seguras y protegidas pueden subdividirse en zonas de estacionamiento certificadas y zonas de estacionamiento no certificadas. Las normas de la UE que se exponen en el Reglamento Delegado (UE) 2022/1012 son las únicas expuestas en la legislación. Estas normas establecen cuatro niveles de seguridad y un nivel de servicio común como condición previa para la certificación. La certificación la llevan a cabo organismos de auditoría independientes e imparciales acreditados con arreglo a normas transparentes establecidas en el Reglamento Delegado.

Otras normas del sector son los requisitos de seguridad de estacionamiento («PSR», por sus siglas en inglés) de TAPA EMEA, que son la norma de la Asociación para la Protección de Activos Transportados (TAPA), y la certificación de aparcamientos e instalaciones de la Organización Europea de Estacionamiento Seguro (ESPORG).

También existen normas industriales regionales, como las certificaciones de Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V. (VEDA) (estacionamiento *premium* y estacionamiento de calidad), pero siguen siendo marginales.

f. Zonas de estacionamiento para autocares

Los conductores de autocares no suelen pernoctar en las zonas de estacionamiento utilizadas por los conductores de camiones. Tienden a quedarse en hoteles y prefieren áreas de servicio y zonas de estacionamiento específicas cerca de los destinos o las terminales. En reconocimiento de esta tendencia, algunos municipios, como Pamplona, en España, y Bruselas, en Bélgica, han establecido terminales de aparcamiento específicos para autocares en zonas urbanas. Por lo tanto, las zonas de estacionamiento seguras y protegidas son en gran medida irrelevantes para el sector de los autocares, dadas sus distintas necesidades operativas.

g. Otras instalaciones

Existen alrededor de 123 000 hoteles en la EU-27. El 46 % de las zonas de estacionamiento certificadas por la UE tienen al menos una instalación para pernoctar en un radio de 3 km. En todas las categorías de estacionamiento, aproximadamente la mitad de las zonas de estacionamiento disponen de al menos una instalación dentro de esta distancia. Los tramos de distancia más importantes son de 1 km, que se considera una distancia que se puede hacer a pie, y de 3 km, distancia que puede cubrirse con un servicio de lanzadera. Sin embargo, dado que estas distancias se midieron en línea recta, una instalación de alojamiento que se considere que está situada cerca de una zona de estacionamiento podría requerir, en realidad, que se recorrieran distancias más largas.

Como consecuencia de ello, muchas zonas de estacionamiento carecen de alojamientos adecuados en las proximidades. Aunque pueden existir opciones a distancias mayores, estas no son viables para los conductores de camiones, ya que normalmente carecen de transporte (motorizado) una vez que su camión está estacionado en una zona de estacionamiento segura.

Muchos hoteles identificados cerca de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas atienden principalmente a turistas y viajeros de negocios y no son asequibles para los conductores de camiones. De hecho, los resultados confirman que la mayoría de las tarifas de hotel son prohibitivas para los conductores de camiones.

2.2. Cifras clave de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas

La oferta total actual de plazas de aparcamiento para camiones en la UE asciende a alrededor de 380 000 (seguras y no seguras), de las cuales 60 816 tienen un nivel superior al básico (es decir, no están certificadas, pero incluyen algunos elementos de seguridad), 23 651 plazas de aparcamiento están certificadas como seguras con arreglo a diferentes métodos de certificación y 4 943 plazas de aparcamiento están certificadas en consonancia con las normas de la UE (la mayoría de las cuales son de nivel oro, lo que proporciona un nivel de seguridad relativamente elevado). La distribución de emplazamientos certificados, que se agrupan en solo unos pocos países/regiones (Bélgica, la región de los Pirineos, el norte de Italia y Hungría), deja lagunas significativas en toda la red básica de la RTE-T, por ejemplo, en Chequia, Alemania, Austria, Polonia y Eslovaquia[8].

Todas las zonas de estacionamiento, estén o no certificadas, también incluyen áreas de servicio e instalaciones básicas. El nivel de seguridad y los servicios disponibles pueden variar considerablemente de un lugar a otro. Las áreas de servicio a lo largo de las principales carreteras, incluidas las autopistas y las carreteras de doble calzada, proporcionan servicios esenciales a los conductores. Como mínimo, estas áreas incluyen gasolineras, opciones para comer y aseos públicos. Muchas también ofrecen comodidades adicionales, como duchas y tiendas, lo que las hace adecuadas tanto para pausas cortas como para períodos de descanso prolongados durante viajes de larga distancia.

Actualmente se están construyendo nuevas zonas de estacionamiento seguras y protegidas, o está previsto que comiencen a construirse en breve. Entre ellas se incluyen 49 proyectos en curso del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE)[9], que se prevé que añadan 4 614 plazas de aparcamiento en zonas de estacionamiento seguras y protegidas para camiones, lo que casi duplicará la oferta actual.

En la última convocatoria de propuestas de subvenciones para acciones concretas de la UE en el ámbito del transporte en el marco del Mecanismo «Conectar Europa», publicada en 2024 y cerrada

---

8 Para más información sobre la distribución geográfica de las plazas de aparcamiento en la UE, véase el anexo I del estudio mencionado anteriormente (y, en particular, sus mapas).

9 Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2021, por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» y se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1316/2013 y (UE) n.º 283/2014 (DO L 249 de 14.7.2021, p. 38).

en 2025, se aprobó un total de **catorce propuestas de proyectos de zonas de estacionamiento seguras y protegidas** para su financiación (doce con cargo a la dotación general y dos con cargo a la dotación de cohesión), con una **financiación acumulada** de más de **91 millones EUR**[10].

Los proyectos tienen por objeto desarrollar zonas de estacionamiento seguras y protegidas en varios Estados miembros de la UE en el marco de la iniciativa RTE-T. Estos avances tienen por objeto mejorar la seguridad vial y ofrecer mejores condiciones a los conductores profesionales mediante la ampliación y mejora de las zonas de estacionamiento para cumplir las normas establecidas en el Reglamento de la UE.

Si bien estas nuevas ubicaciones mejorarán la cobertura geográfica de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas en toda Europa, existe el riesgo de que persistan lagunas significativas, debido al constante aumento de la demanda y al tiempo necesario para ofertar nuevas zonas de estacionamiento.

3. RETOS ACTUALES EN LAS ZONAS DE ESTACIONAMIENTO SEGURAS Y PROTEGIDAS

El sector del transporte por carretera de la UE se enfrenta a varios retos críticos relacionados con la disponibilidad y la funcionalidad de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas. Estos retos afectan no solo a la seguridad, la protección y el bienestar de los conductores, agravando la escasez de conductores profesionales, sino también a la eficiencia de las cadenas logísticas y a la seguridad vial general. Los factores clave que influyen en el uso de zonas de estacionamiento seguras y protegidas son i) la protección, la seguridad, la limpieza y la comodidad de las instalaciones; y ii) disponibilidad de aparcamiento. Los encuestados también destacan la necesidad de mejorar la gestión de los datos y el acceso a actualizaciones en tiempo real sobre la disponibilidad de aparcamientos. Además, el coste del acceso a las instalaciones puede constituir un factor significativo en la preferencia por las zonas de estacionamiento con un nivel de seguridad y servicio más bajos.

3.1. Robo de carga y problemas de seguridad

La seguridad es una preocupación primordial para los transportistas por carretera y los conductores. Un sorprendente 85 % de los operadores de transporte declara haber sufrido robos o vandalismo cuando sus vehículos estaban estacionados en zonas no protegidas. Si bien la cifra disminuye hasta el 41 % en las zonas de estacionamiento seguras, el nivel de incidentes sigue siendo elevado y pone de relieve la necesidad urgente de nuevas medidas de seguridad. Además, el 79 % de los conductores declara haberse enfrentado a una amenaza para su seguridad o a un problema peligroso mientras su vehículo estaba estacionado y solo el 9 % de los conductores declara sentirse seguro en las zonas de estacionamiento de Europa. El robo de carga sigue siendo un problema, con incidentes como el robo de combustible, irrupciones en la cabina y la entrada

[10] Hasta la fecha, sin tener en cuenta la última convocatoria de propuestas, la UE ya ha cofinanciado 138 zonas de estacionamiento y unas 16 113 plazas de aparcamiento (certificadas o no) con más de 231 millones EUR en el marco del MCE.

clandestina de pasajeros con fines de inmigración irregular. También se denuncian robos con violencia o intimidación, que ponen en peligro la vida de los conductores.

3.2. Escasez y deficiencias en la distribución

Tanto los operadores de transporte como los conductores informaron de una escasez de zonas de estacionamiento disponibles. Además, las zonas de estacionamiento seguras y protegidas se distribuyen de manera desigual en toda la UE, especialmente en las regiones de transporte de mercancías de alta densidad. Muchas regiones de la UE no cumplen la densidad requerida para las zonas de estacionamiento seguras y protegidas certificadas, lo que deja a los conductores con pocas opciones para descansar de forma segura. Esta escasez agrava el problema del estacionamiento ilegal, lo que aumenta los riesgos para la seguridad de los conductores. Los países que los conductores consideran que cuentan con menos zonas de estacionamiento seguras y protegidas son Bélgica, Alemania, España, Francia, Italia, Países Bajos y Portugal.

Se calcula que actualmente se necesitan unas 395 000 plazas de aparcamiento. Suponiendo que la demanda total debe ser satisfecha por zonas de estacionamiento seguras y protegidas certificadas, la diferencia es de 390 057 plazas de aparcamiento[11], lo que equivale a 3 250 zonas de estacionamiento[12]. De aquí a 2040, se prevé que la demanda siga aumentando, y teniendo en cuenta la tendencia actual de inversión, la brecha estimada será de 483 000 plazas de aparcamiento, es decir, 4 025 zonas de estacionamiento certificadas de conformidad con las normas de la UE[13]. La brecha entre la demanda y la oferta está presente en toda la UE, aunque su escala varía según las regiones y los Estados miembros. Las brechas más significativas se observan en el sudoeste y el centro de Europa[14].

3.3. Calidad de las zonas de estacionamiento disponibles

Entre los conductores, el 52 % de los encuestados consideraba que las instalaciones de las zonas de estacionamiento no estaban limpias, mientras que el 46 % consideraba que las instalaciones eran aceptables. Solo el 2 % de todos los conductores encuestados consideraba que las zonas de estacionamiento estaban limpias (esto incluye todos los tipos de zonas de estacionamiento). En el caso de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas, tanto certificadas como no certificadas

---

11 La necesidad de plazas de aparcamiento se calculó restando el número actual de 4 943 plazas de aparcamiento certificadas en consonancia con las normas de la UE a la demanda estimada de 395 000 plazas de aparcamiento.

12 Se calcula que cada zona de estacionamiento constará, por término medio, de 120 plazas de aparcamiento. Esta estimación se basa en el tamaño medio de las zonas de estacionamiento certificadas existentes (estén o no en consonancia con las normas de la UE).

13 El número de 483 000 plazas de aparcamiento se calculó restando 24 000 plazas de aparcamiento proyectadas y certificadas de conformidad con las normas de la UE, a la demanda estimada de 507 000 plazas de aparcamiento seguras en 2040.

14 En el anexo I del estudio puede consultarse una cartografía detallada de la demanda y la oferta de zonas de estacionamiento en: https://op.europa.eu/es/publication-detail/-/publication/71d155f0-167e-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en.

por la UE, aproximadamente el 55 % de los encuestados afirma que las instalaciones están «limpias» o son «aceptables».

3.4. Coste del uso de las zonas de estacionamiento

Los conductores y los operadores de transporte están de acuerdo en que los conductores no deben asumir el coste del estacionamiento. El análisis de las zonas de estacionamiento de mayor seguridad, a saber, los niveles platino y oro, muestra que los precios actuales oscilan entre aproximadamente 15 EUR y aproximadamente 35 EUR por noche. Las zonas de estacionamiento con niveles de seguridad inferiores, a saber, los niveles plata y bronce, cuestan entre 5 EUR y 15 EUR. Un precio de 15 EUR por noche y plaza de aparcamiento parece ser elevado para las empresas de transporte. Dada la escasa disposición a pagar por el estacionamiento, es poco probable que los operadores de transporte estén dispuestos a pagar el alojamiento en un hotel.

3.5. Desafíos tecnológicos

Existe una notable falta de datos exhaustivos sobre la planificación de rutas y los sistemas de reserva de estacionamiento. La mala gestión de los datos impide a los conductores acceder en tiempo real a la información sobre las plazas de aparcamiento seguras disponibles. Muchas zonas de estacionamiento existentes carecen de la infraestructura necesaria para los sistemas de transporte inteligentes[15]. Estos sistemas, si se implantan, podrían aliviar significativamente la dificultad de encontrar estacionamiento seguro en zonas congestionadas al ofrecer actualizaciones y reservas en tiempo real a través de plataformas digitales.

En concreto, la mayoría de los operadores de transporte consideran que el acceso en tiempo real a la disponibilidad de aparcamiento es crucial para la planificación de rutas, aunque solo el 27 % considera fiable la información sobre estacionamientos actual. Además, el 75 % de los operadores cree que los datos exactos sobre zonas de estacionamiento seguras y protegidas disponibles mejoran la planificación de las rutas y ayudan a cumplir la normativa sobre tiempos de conducción y descanso. En cuanto a la disponibilidad y gestión de datos para la planificación de rutas y reservas, los operadores de transporte afirman que carecen de un sistema de rutas o de un plan fijo de paradas y más del 50 % indican que no realizan ninguna reserva de zona de estacionamiento.

3.6. Cuestiones específicas de género

El claro desequilibrio de género en el sector, en el que solo el 6 % de los conductores son mujeres, pone de relieve la necesidad de contar con instalaciones que tengan en cuenta las cuestiones de género. Las conductoras se enfrentan a retos adicionales, como las necesidades de seguridad personal e higiene, que las instalaciones actuales no satisfacen adecuadamente.

4. CONCLUSIONES

[15] La Directiva sobre los sistemas de transporte inteligentes (STI) proporciona un conjunto de directrices y acciones para la implantación de avances digitales y tecnológicos que impulsarán la modernización y la conectividad de las flotas de vehículos de larga distancia y, en consecuencia, de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas.

Los retos presentados en la parte 3 del presente informe deben abordarse con inversiones estratégicas y ajustes de políticas. Esto es vital para mejorar la eficiencia y la seguridad del sector del transporte por carretera de la UE y para mejorar las condiciones de trabajo y, por tanto, el atractivo de la profesión para los conductores.

La creciente demanda de transporte de mercancías por carretera pone de relieve la necesidad acuciante de más infraestructuras de aparcamiento, especialmente de zonas de estacionamiento seguras y protegidas certificadas. La oferta actual es incapaz de satisfacer la demanda y, como se prevé que la demanda siga creciendo, es necesaria una inversión inmediata y una certificación de las zonas de estacionamiento existentes con características de seguridad y protección. Esta urgencia se ve reforzada por el requisito de que los Estados miembros garanticen, a más tardar el 31 de diciembre de 2040, el desarrollo de zonas de estacionamiento seguras y protegidas certificadas a lo largo de la red básica y la red básica ampliada de la RTE-T, o a una distancia de conducción de 3 km de la salida más próxima de la carretera de la red transeuropea, con una distancia media máxima de 150 km entre ellas. Pueden identificarse varias acciones de seguimiento legislativas y no legislativas.

Las siguientes posibles iniciativas se basan en el análisis y las conclusiones del estudio y, por lo tanto, deben entenderse como contribuciones a un debate más amplio. Su objetivo es informar y apoyar una mayor reflexión, sin anticipar ninguna decisión relacionada con futuras acciones ni influir en ella.

4.1. Iniciativas no relacionadas con actos jurídicos

4.1.1. Incentivar mejoras rápidas

La Comisión considera que la manera más eficiente de colmar la brecha entre el número de zonas de estacionamiento seguras y protegidas necesarias y el número actual de las mismas es **mejorar las zonas de estacionamiento no seguras a lo largo de las autopistas.** Esto puede hacerse **a través de obras e inversiones** para ayudar a estas instalaciones a lograr una certificación de nivel bronce o superior.

La atención debe centrarse en medidas de seguridad esenciales como la iluminación perimetral, los elementos disuasorios visuales, los controles rutinarios de vigilancia, el seguimiento en los puntos de entrada y salida y la señalización clara para restringir el acceso a vehículos autorizados. También podría ser necesario invertir en zonas de descanso a lo largo de autopistas diseñadas originalmente para pasajeros de vehículos privados.

La Comisión recomienda que los Estados miembros evalúen cuidadosamente esta opción para cumplir los requisitos establecidos en el Reglamento sobre la red transeuropea de transporte. Se anima a los operadores de zonas de descanso a lo largo de las autopistas a evaluar la pertinencia de estas inversiones para sus modelos de negocio. Cuando la inversión privada por sí sola no presente una justificación empresarial viable, pueden ser necesarios mecanismos de apoyo público y una planificación coordinada para garantizar que la infraestructura necesaria esté disponible en los plazos fijados.

En las regiones con mayores incidentes de robo de carga, los Estados miembros también deben **dar prioridad a la construcción y la mejora de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas con certificación platino**, con el fin de garantizar la máxima seguridad y protección para los conductores y la carga. En estas regiones debe darse prioridad a los mecanismos de apoyo público.

4.1.2. Promover la colaboración y la concienciación de las partes interesadas

Los Estados miembros deben incluir el desarrollo de zonas de estacionamiento seguras y protegidas como parte de sus **planes nacionales de transporte**[16]. Los coordinadores europeos designados en virtud del artículo 52 del Reglamento (UE) 2024/1679 apoyan la aplicación coordinada de los corredores europeos de transporte. De conformidad con el artículo 54 del Reglamento (UE) 2024/1679, cada coordinador europeo elaborará, a más tardar el 19 de julio de 2026, y posteriormente cada cuatro años, un plan de trabajo que proporcione un análisis detallado del estado de implantación del corredor y de su conformidad con los requisitos del Reglamento (UE) 2024/1679, incluido el despliegue de zonas de descanso y zonas de estacionamiento seguras y protegidas, así como las prioridades para su futuro desarrollo.

La Comisión también considera que **los operadores de larga distancia deben instar a sus conductores a descansar en zonas de estacionamiento seguras y protegidas.** El tema de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas debería integrarse en los trabajos del Grupo Europeo de Movilidad Urbana (EGUM, por sus siglas en inglés) y del Foro de Transporte y Logística Digitales (DTLF, por sus siglas en inglés)[17]. El tema de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas también podría incluirse en la formación inicial y continua de los conductores como un nuevo elemento diseñado específicamente para su bienestar, junto con la digitalización y las actualizaciones tecnológicas.

4.1.3. Mejorar la conectividad de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas

Los operadores de zonas de estacionamiento seguras y protegidas podrían poner en marcha una plataforma digital común a escala de la UE (observatorio), disponible también como aplicación para teléfonos inteligentes, que permitiese a los conductores y a las empresas de transporte acceder en tiempo real a los datos sobre la disponibilidad de aparcamientos, realizar reservas y comunicarse con las zonas de estacionamiento. La Comisión también ha puesto en marcha un proyecto para desarrollar una aplicación que recoja los comentarios y las calificaciones de los conductores sobre los puntos clave de interés a lo largo de las rutas de transporte en camión, incluidos los puntos de servicio y las áreas de descanso[18].

---

16 Véase el artículo 60 del Reglamento (UE) 2024/1679.

17 El EGUM es el grupo de expertos de alto nivel de la Comisión Europea sobre movilidad urbana, mientras que DTLF es el Foro de Transporte y Logística Digitales, que reúne a expertos de los Estados miembros, entidades públicas y organizaciones privadas para coordinar las políticas en estos ámbitos.

18 Proyecto piloto: *Empowering truck drivers-Revolutionising European logistics* [«Empoderar a los conductores de camiones – Revolución de la logística europea», solo disponible en inglés], https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/opportunities/topic-details/PPPA-

4.1.4. Mejorar la seguridad, la protección, el bienestar y la inclusividad

El atractivo de las zonas de estacionamiento para los conductores aumenta cuando:

- son **seguras**, tanto en lo que respecta a la **circulación** de camiones como de peatones;
- están **limpias** y respeten **normas higiénicas rigurosas** en toda la instalación;
- promueven **programas de bienestar** centrados en favorecer la salud mental de los conductores de larga distancia y en proporcionar instalaciones recreativas y espacios sociales;
- ofrecen **medidas inclusivas en materia de género**, como plazas de aparcamiento reservadas cerca de las oficinas de seguridad para las conductoras, a fin de evitar que las mujeres tengan que caminar solas por la zona de estacionamiento, sobre todo durante la noche;
- prestan **servicios adaptados a las diferentes necesidades culturales y religiosas**, como diversas opciones alimentarias y sistemas de información multilingües.

Los conductores de camiones también valorarían enormemente la **presencia de seguridad *in situ***.

Los conductores de camiones también se beneficiarían de **alojamientos asequibles y accesibles**, como los moteles cercanos a las zonas de estacionamiento seguras y protegidas, si se desarrollan en regiones de transporte de mercancías de alta densidad; así se garantizarían unas opciones coherentes y fiables de pernoctación para los conductores.

4.1.5. Financiación

La financiación de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas, también a través de fondos de la UE, ha demostrado ser un instrumento muy importante y eficaz. Para continuar con este importante instrumento de apoyo, la Comisión propuso, el 16 de julio de 2025, el Mecanismo «Conectar Europa» 3, que cuenta con un presupuesto de transporte de 51 500 millones EUR en el marco financiero plurianual (MFP) para el período 2028-2034[19].

4.2. Iniciativas relativas a actos jurídicos

4.2.1. Reglamento Delegado (UE) 2022/1012

Al evaluar si debe revisarse el Reglamento (UE) 2022/1012[20], la Comisión, sobre la base de la consulta con los Estados miembros y las partes interesadas, podría considerar si:

- introducir certificaciones de categoría de nivel intermedio para facilitar y, por tanto, incentivar mejoras rápidas de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas existentes.

2025-EMPOWERTD?isExactMatch=true&status=31094501,31094502,31094503&frameworkProgramme=43637601&order=DESC&pageNumber=1&pageSize=50&sortBy=startDate.

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

20 La cláusula de revisión establecida en el artículo 3 del Reglamento (UE) 2022/1012 exige a la Comisión que evalúe, a más tardar el 7 de abril de 2026, si las normas y los procedimientos de certificación establecidos en los anexos I y II deben modificarse a la luz de los avances tecnológicos existentes, y con el fin de mejorar continuamente las condiciones de trabajo de los conductores.

Por ejemplo, una zona de estacionamiento de nivel plata que invierta en servicios de alto nivel podría recibir una certificación plata +;

- incluir la obligación de tener personal de seguridad *in situ* en las zonas de estacionamiento seguras y protegidas de nivel platino con el fin de ampliar las normas de seguridad física;
- desarrollar un sistema de señalización para las zonas de estacionamiento seguras y protegidas que informe sobre las plazas de aparcamiento reservadas para conductoras;
- añadir consideraciones dietéticas y la recopilación de datos desglosados por género sobre los conductores en los baños.

4.2.2. Reglamento (CE) n.º 561/2006

En caso de que se lleve a cabo una revisión más amplia del Reglamento (CE) n.º 561/2006, la Comisión podría proponer, en lo relativo a las zonas de estacionamiento seguras y protegidas, las siguientes modificaciones de dicho Reglamento:

- la inclusión de criterios adicionales relacionados con el bienestar de los conductores en las normas sobre el nivel de servicio de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas. Esto podría consistir, por ejemplo, en medidas para acoger a conductores de orígenes culturales o lingüísticos diversos;

- permitir que los conductores tomen sus descansos regulares en las cabinas de los vehículos si están equipados con todas las funciones necesarias para su comodidad y están estacionados en zonas de estacionamiento seguras y protegidas de alta calidad. Esto brindaría a los conductores la oportunidad de socializar y descansar en lugares con altos niveles de seguridad y servicios.

La Comisión seguirá de cerca el desarrollo de las zonas de descanso y estacionamiento adecuadas para los conductores profesionales, especialmente las zonas de estacionamiento seguras y protegidas certificadas de conformidad con las normas establecidas en virtud del Reglamento Delegado (UE) 2022/1012. La Comisión también determinará la manera más adecuada de apoyar las recomendaciones, teniendo en cuenta las prioridades políticas, la viabilidad y las aportaciones de todas las partes interesadas pertinentes. En su evaluación, la Comisión se centrará en las medidas que mejorarán la calidad de las zonas de estacionamiento y aumentarán el número de zonas de estacionamiento seguras y protegidas.

La Comisión destaca que los Estados miembros son responsables de garantizar el desarrollo adecuado de la red de zonas de estacionamiento seguras y protegidas. Aunque la continuación de la financiación del MCE es importante, es de naturaleza limitada. Por lo tanto, el apoyo público y privado nacional es esencial para garantizar que se aborden eficazmente las lagunas y los ámbitos no cubiertos de la red RTE-T, con el fin de mantener una disponibilidad adecuada de zonas de estacionamiento seguras y protegidas.