ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 21.11.2025
COM(2025) 703 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

σχετικά με τη διαθεσιμότητα κατάλληλων εγκαταστάσεων ανάπαυσης για οδηγούς και προστατευμένων εγκαταστάσεων στάθμευσης και σχετικά με την ανάπτυξη ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης πιστοποιημένων σύμφωνα με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2022/1012

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών ([1]) (στο εξής: κανονισμός 561/2006) θεσπίζει τους κανόνες που διέπουν τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης των οδηγών που απασχολούνται στην οδική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών. Με το άρθρο 8α παράγραφος 2 του κανονισμού 561/2006 ([2]) ανατίθεται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή η εξουσία να θεσπίζει λεπτομερή πρότυπα σχετικά με το επίπεδο των υπηρεσιών και της ασφάλειας των ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης και σχετικά με τις διαδικασίες για την πιστοποίηση των χώρων στάθμευσης.

Η Επιτροπή έκανε χρήση της εν λόγω εξουσίας με την έκδοση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2022/1012 στις 7 Απριλίου 2022 ([3]), ο οποίος εξετάζει κρίσιμα ζητήματα που αντιμετωπίζει ο τομέας των οδικών μεταφορών και συμβάλλει σε ένα πιο αποτελεσματικό και αρμονικό σύστημα μεταφορών σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2022/1012 καθορίζει **λεπτομερή πρότυπα** για τους χώρους στάθμευσης που πρέπει να πιστοποιούνται ως ασφαλείς και προστατευμένοι. Τα πρότυπα αυτά καλύπτουν διάφορες πτυχές, συμπεριλαμβανομένων των μέτρων υλικής ασφάλειας, της επιτήρησης, του φωτισμού και του ελέγχου πρόσβασης. Οι ασφαλείς και προστατευμένοι χώροι στάθμευσης πρέπει να παρέχουν κατάλληλες εγκαταστάσεις για τους οδηγούς, όπως τουαλέτες, ντουζιέρες και υπηρεσίες εστίασης, διασφαλίζοντας ότι οι οδηγοί μπορούν να αναπαύονται άνετα και με ασφάλεια.

Καθορίζονται **τέσσερα επίπεδα ασφάλειας** για τους ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης i) χάλκινο· ii) αργυρό· iii) χρυσό· και iv) πλατινένιο. Έχουν σχεδιαστεί για να εξυπηρετούν τις διαφορετικές ανάγκες και για να παρέχουν ένα σαφές πλαίσιο ώστε οι μεταφορείς να επιλέγουν το κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας, με βάση επίσης την αξία των εμπορευμάτων που μεταφέρουν. Οι **διαδικασίες πιστοποίησης** των ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης περιλαμβάνουν τακτικές επιθεωρήσεις και ελέγχους για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τα καθιερωμένα πρότυπα, μεριμνώντας με τον τρόπο αυτόν την παροχή στους

([1]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ L 102 της 11.4.2006, σ. 1).

([2]) Όπως αναθεωρήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/1054 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης, καθώς και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχογράφων (ΕΕ L 249 της 31.7.2020, σ. 1).

([3]) Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2022/1012 της Επιτροπής, της 7ης Απριλίου 2022, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τη θέσπιση προτύπων που καθορίζουν λεπτομερώς το επίπεδο υπηρεσιών και ασφάλειας των ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης και τις διαδικασίες πιστοποίησής τους (ΕΕ L 170 της 28.6.2022, σ. 27).

οδηγούς ενός αξιόπιστου και ασφαλούς περιβάλλοντος και την αποτελεσματική προστασία των εμπορευμάτων.

Βάσει του άρθρου 8α παράγραφος 4 του κανονισμού 561/2006 απαιτείται από την Επιτροπή να υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση σχετικά με τη διαθεσιμότητα κατάλληλων εγκαταστάσεων για την ανάπαυση των οδηγών και ασφαλών χώρων στάθμευσης. Η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να υποβάλλει έκθεση σχετικά με την ανάπτυξη ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης που πιστοποιούνται σύμφωνα με τα πρότυπα που ορίζονται στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2022/1012. Επιπλέον, στην έκθεση της Επιτροπής μπορεί να αναφέρονται συνιστώμενα μέτρα που αποσκοπούν στην αύξηση τόσο του αριθμού όσο και της ποιότητας των ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης.

Επιπροσθέτως, βάσει του άρθρου 8α παράγραφος 3 του κανονισμού 561/2006 απαιτείται από τα κράτη μέλη να ενθαρρύνουν τη δημιουργία χώρων στάθμευσης για τους εμπορικούς χρήστες του οδικού δικτύου σύμφωνα με το άρθρο 39 παράγραφος 2 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) ([4]), ο οποίος αντικαταστάθηκε στη συνέχεια από τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1679 ([5]). Βάσει του άρθρου 31 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679 απαιτείται από τα κράτη μέλη να αναπτύξουν έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040 ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης, πιστοποιημένους σύμφωνα με τα πρότυπα της ΕΕ, κατά μήκος των οδών του κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου ή σε απόσταση οδήγησης 3 χλμ από την πλησιέστερη έξοδο οδού του διευρωπαϊκού δικτύου, με μέση μέγιστη απόσταση 150 χλμ μεταξύ δύο ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης.

Η έκθεση αυτή βασίστηκε σε μελέτη σχετικά με τη διαθεσιμότητα εγκαταστάσεων ανάπαυσης και στάθμευσης για επαγγελματίες οδηγούς, η οποία εκπονήθηκε για λογαριασμό της Επιτροπής ([6]). Στη μελέτη αναλύονταν η τρέχουσα ζήτηση και προσφορά χώρων στάθμευσης για επαγγελματίες οδηγούς και οι δυνατότητες επέκτασης του υφιστάμενου δικτύου ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/1679. Η μελέτη βασίστηκε σε εκτενείς

([4]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1).

([5]) Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2024, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2021/1153 και (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 (ΕΕ 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» (Μελέτη σχετικά με τη διαθεσιμότητα κατάλληλων εγκαταστάσεων ανάπαυσης για επαγγελματίες οδηγούς και ασφαλών εγκαταστάσεων στάθμευσης, καθώς και σχετικά με την ανάπτυξη ασφαλών και προστατευμένων εγκαταστάσεων στάθμευσης στην ΕΕ), https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/42b15ca1-1680-11f0-b1a3-01aa75ed71a1.
Όλα τα αποτελέσματα της έρευνας που περιλαμβάνονται στην παρούσα έκθεση αντλήθηκαν από την εν λόγω μελέτη.

διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες από τα κράτη μέλη, φορείς εκμετάλλευσης μεταφορών και χώρων στάθμευσης, συνδικαλιστικές οργανώσεις και επαγγελματίες οδηγούς ([7]).

Το μέρος 2 της έκθεσης περιλαμβάνει επισκόπηση των χώρων στάθμευσης για επαγγελματίες οδηγούς στην ΕΕ, ενώ στο μέρος 3 εξετάζονται οι προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι ασφαλείς και προστατευμένοι χώροι στάθμευσης. Στο μέρος 4 παρουσιάζονται τα συμπεράσματα, συμπεριλαμβανομένων των κύριων συστάσεων για την επέκταση του δικτύου ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης.

2. ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΕ

Στο παρόν μέρος παρουσιάζεται μια τυπολογία των χώρων στάθμευσης για επαγγελματίες οδηγούς σε ολόκληρη την ΕΕ και βασικά αριθμητικά στοιχεία για τους ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης.

2.1. Τυπολογία χώρων στάθμευσης

Οι χώροι στάθμευσης που χρησιμοποιούν οι επαγγελματίες οδηγοί παρουσιάζουν μεγάλες διαφορές ως προς τον σκοπό και το επίπεδο ασφάλειας. Οι χώροι στάθμευσης μπορούν να ταξινομηθούν ως εξής:

α) Χώροι στάθμευσης σε αυτοκινητόδρομο

Αυτοί οι χώροι στάθμευσης είναι συχνά ανοικτοί σε όλους τους τύπους οχημάτων, δηλαδή χρησιμοποιούνται από κοινού από φορτηγά, ιδιωτικά αυτοκίνητα, πούλμαν και άλλους τύπους ιδιωτικών οχημάτων. Ανάλογα με το κράτος μέλος, οι εν λόγω χώροι στάθμευσης συχνά ανήκουν, τελούν υπό τη διαχείριση ή παραχωρούνται από δημόσιες αρχές.

β) Χώροι στάθμευσης εκτός αυτοκινητοδρόμου

Οι εν λόγω χώροι στάθμευσης βρίσκονται συνήθως σε απόσταση περίπου 3 χιλιομέτρων από τον αυτοκινητόδρομο. Συχνά ανήκουν και τελούν υπό τη διαχείριση ιδιωτικών φορέων και προορίζονται αποκλειστικά για φορτηγά και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα.

γ) Χώροι αναμονής φορτηγών σε λιμενικούς και σιδηροδρομικούς τερματικούς σταθμούς

Σε αντίθεση με τους δημόσιους χώρους στάθμευσης, πρόκειται για ειδικούς χώρους σε λιμενικούς και σιδηροδρομικούς τερματικούς σταθμούς για την παραμονή των οδηγών εν αναμονή της εισόδου τους στον τερματικό σταθμό. Ανάλογα με το κράτος μέλος, οι τερματικοί σταθμοί μπορεί να ανήκουν και να τελούν υπό τη διαχείριση δημόσιων αρχών ή ιδιωτικών εταιρειών, παρότι ιδιαίτερα συνήθης είναι η δημόσια κυριότητα.

([7]) Περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τη διαβούλευση και τα συμμετέχοντα ενδιαφερόμενα μέρη διατίθενται στο παράρτημα ΙΙ της μελέτης, https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a21e19fe-167d-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en.

δ) Εγκαταστάσεις ιδιωτικών μεταφορικών εταιρειών (αποθήκες επιχειρήσεων)

Οι εν λόγω χώροι στάθμευσης παρέχονται από παρόχους κράτησης θέσεων στάθμευσης φορτηγών σε χώρους στάθμευσης που ανήκουν σε μεταφορικές εταιρείες. Στο πλαίσιο του εν λόγω συστήματος, η μεταφορική εταιρεία διατηρεί τις εγκαταστάσεις της ανοιχτές σε οδηγούς από άλλες μεταφορικές εταιρείες, όπως εν πολλοίς συμβαίνει με υπηρεσία βραχυχρόνιας μίσθωσης ακινήτων, η οποία παρέχει τη δυνατότητα κράτησης μέσω εφαρμογής. Εναλλακτική μορφή αυτού του μοντέλου χρησιμοποιούν οι εξειδικευμένοι μεταφορείς, όπως οι εταιρείες μεταφορών που μεταφέρουν αυτοκίνητα, οι οποίες σταθμεύουν τα εν λόγω αυτοκίνητα η μία στις εγκαταστάσεις της άλλης.

ε) Ασφαλείς και προστατευμένοι χώροι στάθμευσης

Οι ασφαλείς και προστατευμένοι χώροι στάθμευσης μπορούν να υποδιαιρεθούν σε πιστοποιημένους χώρους στάθμευσης και σε μη πιστοποιημένους χώρους στάθμευσης. Τα πρότυπα της ΕΕ που καθορίζονται στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2022/1012 είναι τα μόνα που ορίζονται στη νομοθεσία. Τα πρότυπα αυτά καθορίζουν τέσσερα επίπεδα ασφάλειας και ένα κοινό επίπεδο υπηρεσιών ως προϋπόθεση για την πιστοποίηση. Η πιστοποίηση διενεργείται από ανεξάρτητους και αμερόληπτους ελεγκτικούς φορείς που είναι διαπιστευμένοι βάσει διαφανών κανόνων που καθορίζονται στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό.

Άλλα βιομηχανικά πρότυπα είναι οι απαιτήσεις ασφάλειας στάθμευσης TAPA EMEA (PSR), το οποίο αποτελεί το πρότυπο της Ένωσης για την Προστασία των Μεταφερομένων Περιουσιακών Στοιχείων (TAPA), και η πιστοποίηση για τη στάθμευση και τις εγκαταστάσεις του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλών Χώρων Στάθμευσης (ESPORG).

Υπάρχουν επίσης περιφερειακά βιομηχανικά πρότυπα, όπως οι πιστοποιήσεις Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V. (VEDA) (στάθμευση υψηλής ποιότητας και ποιοτική στάθμευση), αλλά δεν χρησιμοποιούνται ευρέως.

στ) Χώροι στάθμευσης για πούλμαν

Οι οδηγοί πούλμαν γενικά δεν διανυκτερεύουν στους χώρους στάθμευσης που χρησιμοποιούν οι οδηγοί φορτηγών. Συνήθως διαμένουν σε ξενοδοχεία και προτιμούν σταθμούς εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών και ειδικές εγκαταστάσεις στάθμευσης κοντά σε προορισμούς ή τερματικούς σταθμούς. Αναγνωρίζοντας την τάση αυτήν, ορισμένοι δήμοι, όπως η Παμπλόνα στην Ισπανία και οι Βρυξέλλες στο Βέλγιο, έχουν δημιουργήσει ειδικούς τερματικούς σταθμούς στάθμευσης πούλμαν σε αστικές περιοχές. Ως εκ τούτου, οι ασφαλείς και προστατευμένοι χώροι στάθμευσης σε μεγάλο βαθμό δεν αφορούν τον κλάδο μεταφορών με πούλμαν, δεδομένων των διακριτών επιχειρησιακών αναγκών του.

ζ) Άλλες εγκαταστάσεις

Υπάρχουν περίπου 123 000 ξενοδοχεία στην ΕΕ-27. Το 46 % των πιστοποιημένων στην ΕΕ χώρων στάθμευσης διαθέτουν τουλάχιστον μία εγκατάσταση διανυκτέρευσης εντός 3 χιλιομέτρων. Σε όλες τις κατηγορίες στάθμευσης, περίπου οι μισοί χώροι στάθμευσης διαθέτουν τουλάχιστον μία εγκατάσταση εντός αυτής της απόστασης. Οι σημαντικότερες ζώνες απόστασης

είναι το 1 χιλιόμετρο, απόσταση που θεωρείται ότι μπορεί να διανυθεί με τα πόδια, και τα 3 χιλιόμετρα, τα οποία μπορούν να εξυπηρετηθούν με ειδικό δρομολόγιο. Ωστόσο, δεδομένου ότι οι αποστάσεις αυτές μετρήθηκαν σε ευθεία γραμμή, σε περίπτωση εγκαταστάσεων φιλοξενίας που θεωρείται ότι βρίσκονται κοντά σε χώρο στάθμευσης, ενδέχεται να απαιτείται να διανυθούν μεγαλύτερες αποστάσεις.

Ως εκ τούτου, πολλοί χώροι στάθμευσης δεν διαθέτουν κατάλληλα καταλύματα σε κοντινή απόσταση. Παρότι ενδέχεται να υπάρχουν επιλογές σε μεγαλύτερες αποστάσεις, αυτές δεν είναι βιώσιμες για τους οδηγούς φορτηγών, καθώς αυτοί συνήθως δεν διαθέτουν (μηχανοκίνητο) μέσο μεταφοράς όταν το φορτηγό τους σταθμεύει σε ασφαλή χώρο στάθμευσης.

Πολλά ξενοδοχεία που εντοπίστηκαν κοντά σε ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης απευθύνονται κυρίως σε τουρίστες και άτομα που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους και δεν είναι οικονομικά προσιτά για τους οδηγούς φορτηγών. Πράγματι, τα πορίσματα επιβεβαιώνουν ότι οι τιμές των περισσότερων ξενοδοχείων είναι απαγορευτικές για τους οδηγούς φορτηγών.

2.2. Βασικά αριθμητικά στοιχεία για τους ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης

Η σημερινή συνολική προσφορά θέσεων στάθμευσης φορτηγών στην ΕΕ ανέρχεται σε περίπου 380 000 (ασφαλείς και επισφαλείς), εκ των οποίων 60 816 είναι άνω του βασικού επιπέδου (δηλαδή δεν είναι πιστοποιημένες, αλλά διαθέτουν ορισμένα στοιχεία ασφάλειας), 23 651 θέσεις στάθμευσης είναι πιστοποιημένες ως ασφαλείς βάσει διαφορετικών μεθόδων πιστοποίησης και 4 943 θέσεις στάθμευσης είναι πιστοποιημένες σύμφωνα με τα πρότυπα της ΕΕ (οι περισσότερες από τις οποίες είναι χρυσού επιπέδου, παρέχοντας σχετικά υψηλό επίπεδο ασφάλειας). Η κατανομή των πιστοποιημένων εγκαταστάσεων, οι οποίες συγκεντρώνονται σε λίγες μόνο χώρες/περιφέρειες (Βέλγιο, περιφέρεια των Πυρηναίων, Βόρεια Ιταλία και Ουγγαρία), αφήνει σημαντικά κενά στο κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ, για παράδειγμα στην Αυστρία, τη Γερμανία, την Πολωνία, τη Σλοβακία και την Τσεχία ([8]).

Όλοι οι χώροι στάθμευσης, πιστοποιημένοι ή μη, περιλαμβάνουν επίσης σταθμούς εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών και βασικές υποδομές. Το επίπεδο ασφάλειας και οι διαθέσιμες υποδομές μπορεί να διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των εν λόγω τοποθεσιών. Οι σταθμοί εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών κατά μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων, συμπεριλαμβανομένων των αυτοκινητοδρόμων και των οδών με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση, παρέχουν βασικές διευκολύνσεις για τους οδηγούς. Οι σταθμοί αυτοί περιλαμβάνουν τουλάχιστον πρατήρια βενζίνης, επιλογές εστίασης και δημόσιες τουαλέτες. Πολλοί προσφέρουν επίσης πρόσθετες παροχές, όπως ντουζιέρες και καταστήματα, έτσι ώστε να καθίστανται κατάλληλοι τόσο για σύντομα διαλείμματα όσο και για παρατεταμένες περιόδους ανάπαυσης κατά τη διάρκεια ταξιδιού μεγάλων αποστάσεων.

([8]) Για περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τη γεωγραφική κατανομή των θέσεων στάθμευσης στην ΕΕ, βλ. παράρτημα Ι της προαναφερθείσας μελέτης (και ιδίως τους χάρτες της).

Νέοι ασφαλείς και προστατευμένοι χώροι στάθμευσης είναι επί του παρόντος υπό κατασκευή ή προβλέπεται να κατασκευαστούν σύντομα. Σε αυτό το πλαίσιο, υπάρχουν σε εξέλιξη 49 έργα του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (στο εξής: ΜΣΕ) ([9]), με τα οποία αναμένεται να προστεθούν 4 614 θέσεις στάθμευσης σε ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης για φορτηγά, με αποτέλεσμα τον διπλασιασμό σχεδόν της τρέχουσας προσφοράς.

Στην τελευταία πρόσκληση υποβολής προτάσεων για επιχορηγήσεις δράσης της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών στο πλαίσιο του ΜΣΕ, η οποία δημοσιεύτηκε το 2024 και είχε καταληκτική προθεσμία το 2025, εγκρίθηκαν για χρηματοδότηση συνολικά **14 προτάσεις για έργα ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης** (12 στο πλαίσιο του γενικού κονδυλίου και 2 στο πλαίσιο του κονδυλίου για τη συνοχή), για **σωρευτική χρηματοδότηση** άνω των **91 εκατ. EUR**([10]).

Τα έργα αποσκοπούν στην ανάπτυξη ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης σε διάφορα κράτη μέλη της ΕΕ στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας ΔΕΔ-Μ. Η εν λόγω ανάπτυξη αποσκοπεί στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και προστασίας και στην παροχή καλύτερων συνθηκών για τους επαγγελματίες οδηγούς, με την επέκταση και την αναβάθμιση των εγκαταστάσεων στάθμευσης ώστε να πληρούν τα πρότυπα που ορίζονται στον κανονισμό της ΕΕ.

Παρότι αυτές οι νέες τοποθεσίες θα βελτιώσουν τη γεωγραφική κάλυψη των ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης σε ολόκληρη την Ευρώπη, υπάρχει κίνδυνος να εξακολουθήσουν να υπάρχουν σημαντικά κενά, λόγω της συνεχώς αυξανόμενης ζήτησης και του χρόνου που απαιτείται για την εξασφάλιση προσφοράς νέων χώρων στάθμευσης.

3. ΤΡΕΧΟΥΣΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟΥΣ ΑΣΦΑΛΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΜΕΝΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Ο τομέας των οδικών μεταφορών της ΕΕ αντιμετωπίζει διάφορες κρίσιμες προκλήσεις που σχετίζονται με τη διαθεσιμότητα και τη λειτουργικότητα των ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης. Οι προκλήσεις αυτές επηρεάζουν όχι μόνο την ασφάλεια, την προστασία και την ευημερία των οδηγών, επιδεινώνοντας την έλλειψη επαγγελματιών οδηγών, αλλά και την αποδοτικότητα των αλυσίδων εφοδιαστικής και τη συνολική οδική ασφάλεια. Βασικοί παράγοντες που επηρεάζουν τη χρήση των ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης είναι i) η ασφάλεια, η προστασία, η καθαριότητα και η άνεση των εγκαταστάσεων· και ii) η διαθεσιμότητα θέσεων στάθμευσης. Οι απαντήσαντες τονίζουν επίσης την ανάγκη για βελτίωση της διαχείρισης δεδομένων και της πρόσβασης σε ενημερώσεις σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τη διαθεσιμότητα θέσεων στάθμευσης. Επιπλέον, το κόστος πρόσβασης στις εγκαταστάσεις

([9]) Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1153 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2021, για τη σύσταση του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 και (ΕΕ) αριθ. 283/2014 (ΕΕ L 249 της 14.7.2021, σ. 38).

([10]) Μέχρι στιγμής, χωρίς να ληφθεί υπόψη η τελευταία πρόσκληση υποβολής προτάσεων, η ΕΕ έχει ήδη συγχρηματοδοτήσει 138 χώρους στάθμευσης και περίπου 16 113 θέσεις στάθμευσης (πιστοποιημένες και μη πιστοποιημένες) με περισσότερα από 231 εκατ. EUR στο πλαίσιο του ΜΣΕ.

μπορεί να αποτελέσει παράγοντα που συμβάλλει σημαντικά στο να προτιμώνται χώροι στάθμευσης με χαμηλότερο επίπεδο ασφάλειας και υπηρεσιών.

3.1. Κλοπή φορτίου και ανησυχίες σχετικά με την ασφάλεια

Η ασφάλεια αποτελεί πρωταρχικό μέλημα των οδικών μεταφορέων και των οδηγών. Ένα εντυπωσιακό ποσοστό ύψους 85 % των μεταφορέων αναφέρουν ότι έχουν υποστεί κλοπή ή βανδαλισμό σε περιπτώσεις που έχουν σταθμεύσει τα οχήματά τους σε μη ασφαλείς χώρους. Ενώ το ποσοστό μειώνεται στο 41 % στους ασφαλείς χώρους στάθμευσης, το επίπεδο των περιστατικών παραμένει υψηλό και αναδεικνύει την κρίσιμη ανάγκη για λήψη περαιτέρω μέτρων ασφάλειας. Επιπλέον, το 79 % των οδηγών αναφέρουν ότι έχουν αντιμετωπίσει απειλή για την ασφάλεια και/ή επικίνδυνη κατάσταση ενώ το όχημά τους ήταν σταθμευμένο, και μόνο το 9 % των οδηγών αναφέρουν ότι αισθάνονται ασφαλείς στους χώρους στάθμευσης στην Ευρώπη. Η κλοπή φορτίου εξακολουθεί να αποτελεί πρόβλημα, με συμβάντα όπως η κλοπή καυσίμων, οι διαρρήξεις του θαλάμου του οχήματος και η επιβίβαση μη εξουσιοδοτημένων επιβατών για σκοπούς παράτυπης μετανάστευσης. Αναφέρονται επίσης ληστείες με χρήση βίας, οι οποίες θέτουν σε κίνδυνο τη ζωή των οδηγών.

3.2. Ελλείψεις και κενά κατανομής

Τόσο οι μεταφορείς όσο και οι οδηγοί ανέφεραν έλλειψη διαθέσιμων εγκαταστάσεων στάθμευσης. Επιπλέον, οι ασφαλείς και προστατευμένοι χώροι στάθμευσης είναι άνισα κατανεμημένοι σε ολόκληρη την ΕΕ, ιδίως σε περιοχές εμπορευματικών μεταφορών υψηλής πυκνότητας. Πολλές περιφέρειες της ΕΕ δεν πληρούν την απαιτούμενη πυκνότητα πιστοποιημένων ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης, περιορίζοντας τις επιλογές των οδηγών για ασφαλή ανάπαυση. Η έλλειψη αυτή επιδεινώνει το ζήτημα της παράνομης στάθμευσης, γεγονός που αυξάνει τους κινδύνους για την ασφάλεια των οδηγών. Οι περιοχές στις οποίες οι οδηγοί θεωρούν ότι εξυπηρετούνται λιγότερο από τους ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης είναι το Βέλγιο, η Γαλλία, η Γερμανία, η Ισπανία, η Ιταλία, οι Κάτω Χώρες και η Πορτογαλία.

Εκτιμάται ότι επί του παρόντος υπάρχει ανάγκη για περίπου 395 000 θέσεις στάθμευσης. Αν υποτεθεί ότι η συνολική ζήτηση θα πρέπει να καλυφθεί από πιστοποιημένους ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης, το κενό ανέρχεται σε 390 057 θέσεις στάθμευσης ([11]), αριθμός που ισοδυναμεί με 3 250 χώρους στάθμευσης ([12]). Έως το 2040 η ζήτηση προβλέπεται να αυξηθεί περαιτέρω και, λαμβανομένης υπόψη της τρέχουσας επενδυτικής τάσης, το εκτιμώμενο κενό θα ανέρχεται σε 483 000 θέσεις στάθμευσης ή σε 4 025 χώρους στάθμευσης που έχουν

([11]) Η ανάγκη για θέσεις στάθμευσης υπολογίστηκε αφού αφαιρέθηκε ο τρέχων αριθμός των 4 943 θέσεων στάθμευσης που έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με τα πρότυπα της ΕΕ από την εκτιμώμενη ζήτηση των 395 000 θέσεων στάθμευσης.

([12]) Εκτιμάται ότι κάθε χώρος στάθμευσης θα αποτελείται, κατά μέσο όρο, από 120 θέσεις στάθμευσης. Η εκτίμηση αυτή βασίζεται στο μέσο μέγεθος των υφιστάμενων πιστοποιημένων χώρων στάθμευσης (είτε συμμορφώνονται με τα πρότυπα της ΕΕ είτε όχι).

πιστοποιηθεί σύμφωνα με τα πρότυπα της ΕΕ ([13]). Το χάσμα μεταξύ ζήτησης και προσφοράς υφίσταται σε ολόκληρη την ΕΕ, παρότι το μέγεθός του διαφέρει ανά περιφέρεια και κράτος μέλος. Τα σημαντικότερα κενά παρατηρούνται στη νοτιοδυτική και κεντρική Ευρώπη ([14]).

3.3. Ποιότητα των διαθέσιμων εγκαταστάσεων στάθμευσης

Μεταξύ των οδηγών, το 52 % όσων απάντησαν θεωρούσε ότι οι εγκαταστάσεις χώρων στάθμευσης δεν ήταν καθαρές, ενώ το 46 % έκρινε τις εγκαταστάσεις αποδεκτές. Μόνο το 2 % του συνόλου των οδηγών που απάντησαν θεώρησαν ότι οι εγκαταστάσεις χώρων στάθμευσης είναι καθαρές (σε αυτές περιλαμβάνονται όλοι οι τύποι χώρων στάθμευσης). Όσον αφορά τους ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης, τόσο τους πιστοποιημένους από την ΕΕ όσο και τους μη πιστοποιημένους, περίπου το 55 % όσων απάντησαν δηλώνουν ότι οι εγκαταστάσεις είναι «καθαρές» ή «αποδεκτές».

3.4. Κόστος χρήσης εγκαταστάσεων στάθμευσης

Οι οδηγοί και οι μεταφορείς συμφωνούν ότι οι οδηγοί δεν θα πρέπει να επωμίζονται το κόστος στάθμευσης. Η ανάλυση σχετικά με τους χώρους στάθμευσης υψηλότερης ασφάλειας, δηλαδή πλατινένιου και χρυσού επιπέδου, δείχνει ότι οι τρέχουσες τιμές κυμαίνονται από περίπου 15 EUR έως περίπου 35 EUR ανά διανυκτέρευση. Η χρέωση σε χώρους στάθμευσης χαμηλότερης ασφάλειας, δηλαδή αργυρού και χάλκινου επιπέδου, ανέρχεται σε 5 έως 15 EUR. Τα 15 EUR ανά διανυκτέρευση και ανά θέση στάθμευσης φαίνεται ότι αποτελούν υψηλή τιμή για τις εταιρείες μεταφορών. Δεδομένης της τόσο χαμηλής προθυμίας να πληρώσουν για τη στάθμευση, είναι ελάχιστα πιθανό οι μεταφορείς να είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν για διαμονή σε ξενοδοχείο.

3.5. Τεχνολογικές προκλήσεις

Υπάρχει αξιοσημείωτη έλλειψη ολοκληρωμένων δεδομένων για τα συστήματα σχεδιασμού διαδρομής και κράτησης θέσεων στάθμευσης. Η ανεπαρκής διαχείριση δεδομένων εμποδίζει τους οδηγούς να έχουν πρόσβαση σε πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τις διαθέσιμες ασφαλείς θέσεις στάθμευσης. Πολλές υφιστάμενες εγκαταστάσεις στάθμευσης δεν διαθέτουν την υποδομή που απαιτείται για τα ευφυή συστήματα μεταφορών ([15]). Τα συστήματα αυτά, εάν υλοποιηθούν, θα μπορούσαν να μετριάσουν σημαντικά το άγχος της εύρεσης ασφαλούς χώρου στάθμευσης σε περιοχές με συμφόρηση, προσφέροντας ενημερώσεις και κρατήσεις σε πραγματικό χρόνο μέσω ψηφιακών πλατφορμών.

([13]) Ο αριθμός των 483 000 θέσεων στάθμευσης υπολογίστηκε αφού αφαιρέθηκαν οι 24 000 προβλεπόμενες θέσεις στάθμευσης που πιστοποιήθηκαν σύμφωνα με τα πρότυπα της ΕΕ από την εκτιμώμενη ζήτηση των 507 000 ασφαλών θέσεων στάθμευσης το 2040.

([14]) Λεπτομερής χαρτογράφηση της ζήτησης και της προσφοράς εγκαταστάσεων στάθμευσης παρατίθεται στο παράρτημα Ι της μελέτης στη διεύθυνση: https://op.europa.eu/el/publication-detail/-/publication/71d155f0-167e-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en.

([15]) Η οδηγία για τα ευφυή συστήματα μεταφορών (ITS) παρέχει ένα σύνολο κατευθυντήριων γραμμών και δράσεων για την ανάπτυξη ψηφιακών και τεχνολογικών εξελίξεων που θα προωθήσουν τον εκσυγχρονισμό και τη συνδεσιμότητα των στόλων οχημάτων μεγάλων αποστάσεων και, κατά συνέπεια, των ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης.

Ειδικότερα, οι περισσότεροι μεταφορείς θεωρούν ότι η πρόσβαση στη διαθεσιμότητα χώρων στάθμευσης σε πραγματικό χρόνο είναι ζωτικής σημασίας για τον σχεδιασμό διαδρομής, παρότι μόνο το 27 % θεωρούν αξιόπιστες τις τρέχουσες πληροφορίες στάθμευσης. Επιπλέον, το 75 % των φορέων εκμετάλλευσης πιστεύουν ότι τα ακριβή δεδομένα σχετικά με τους διαθέσιμους ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης βελτιώνουν τον σχεδιασμό διαδρομής και συμβάλλουν στη συμμόρφωση με τους κανονισμούς για τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης. Όσον αφορά τη διαθεσιμότητα και τη διαχείριση των δεδομένων για τον σχεδιασμό διαδρομής και τις κρατήσεις, οι μεταφορείς δηλώνουν ότι δεν διαθέτουν σύστημα σχεδιασμού διαδρομής ή σταθερό σχέδιο στάσεων, με ποσοστό άνω του 50 % να αναφέρει ότι δεν πραγματοποιούν καθόλου κρατήσεις χώρου στάθμευσης.

3.6. Ζητήματα που σχετίζονται με το φύλο

Η σαφής ανισορροπία μεταξύ των φύλων στον κλάδο, με μόνο το 6 % των οδηγών να είναι γυναίκες, αναδεικνύει την ανάγκη για εγκαταστάσεις που λαμβάνουν υπόψη τη διάσταση του φύλου. Οι γυναίκες οδηγοί αντιμετωπίζουν πρόσθετες προκλήσεις, όπως οι ανάγκες προσωπικής ασφάλειας και υγιεινής που δεν καλύπτονται δεόντως από τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι προκλήσεις που παρουσιάζονται στο μέρος 3 της παρούσας έκθεσης πρέπει να αντιμετωπιστούν με στρατηγικές επενδύσεις και προσαρμογές πολιτικής. Τα στοιχεία αυτά είναι ζωτικής σημασίας για τη βελτίωση της αποδοτικότητας και της ασφάλειας του τομέα των οδικών μεταφορών της ΕΕ και για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και, ως εκ τούτου, της ελκυστικότητας του επαγγέλματος για τους οδηγούς.

Η αυξανόμενη ζήτηση για οδικές εμπορευματικές μεταφορές αναδεικνύει την επιτακτική ανάγκη για περισσότερες υποδομές στάθμευσης, ιδίως για πιστοποιημένους ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης. Η τρέχουσα προσφορά δεν μπορεί να καλύψει τη ζήτηση και, καθώς η ζήτηση αναμένεται να αυξηθεί περαιτέρω, απαιτούνται άμεσες επενδύσεις και πιστοποίηση των υφιστάμενων χώρων στάθμευσης με χαρακτηριστικά ασφάλειας και προστασίας. Ο επείγων χαρακτήρας των παραπάνω υπογραμμίζεται περαιτέρω από την υποχρέωση των κρατών μελών να διασφαλίσουν, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2040, την ανάπτυξη πιστοποιημένων ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης κατά μήκος του κεντρικού και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ σε απόσταση οδήγησης 3 χλμ από την πλησιέστερη έξοδο οδού του διευρωπαϊκού δικτύου, με μέση μέγιστη απόσταση 150 χλμ μεταξύ τους. Μπορούν να προσδιοριστούν διάφορες νομοθετικές και μη νομοθετικές δράσεις μεταπαρακολούθησης.

Οι ακόλουθες πιθανές πρωτοβουλίες βασίζονται στην ανάλυση και τα πορίσματα της μελέτης και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να νοούνται ως συμβολή σε μια ευρύτερη συζήτηση. Σκοπός τους είναι η ενημέρωση και η περαιτέρω υποστήριξη του προβληματισμού, χωρίς να προβλέπουν ή να επηρεάζουν τυχόν αποφάσεις που σχετίζονται με μελλοντικές δράσεις.

4.1. Πρωτοβουλίες που δεν αφορούν νομικές πράξεις

4.1.1. Παροχή κινήτρων για αναβαθμίσεις άμεσου οφέλους

Η Επιτροπή θεωρεί ότι ο αποτελεσματικότερος τρόπος για να γεφυρωθεί το χάσμα μεταξύ του αριθμού των ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης που απαιτούνται και του σημερινού αριθμού των ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης είναι η **αναβάθμιση των μη ασφαλών εγκαταστάσεων στάθμευσης κατά μήκος των αυτοκινητοδρόμων.** Ο σκοπός αυτός μπορεί να επιτευχθεί **μέσω εργασιών και επενδύσεων** που θα βοηθήσουν τις εν λόγω εγκαταστάσεις να επιτύχουν πιστοποίηση χάλκινου επιπέδου ή υψηλότερη.

Θα πρέπει να δοθεί έμφαση σε βασικά μέτρα ασφάλειας, όπως ο περιμετρικός φωτισμός, τα οπτικά αποτρεπτικά στοιχεία, οι τακτικοί έλεγχοι επιτήρησης, η παρακολούθηση στα σημεία εισόδου και εξόδου και η σαφής σήμανση για τον περιορισμό της πρόσβασης στα εξουσιοδοτημένα οχήματα. Ενδέχεται επίσης να χρειαστεί να πραγματοποιηθούν επενδύσεις σε εγκαταστάσεις ανάπαυσης κατά μήκος αυτοκινητοδρόμων που αρχικά είχαν σχεδιαστεί κυρίως για επιβάτες ιδιωτικών αυτοκινήτων.

Η Επιτροπή συνιστά στα κράτη μέλη να αξιολογήσουν προσεκτικά την επιλογή αυτή προκειμένου να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις που ορίζονται στον κανονισμό ΔΕΔ-Μ. Οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων ανάπαυσης κατά μήκος των αυτοκινητοδρόμων ενθαρρύνονται να αξιολογούν τη συνάφεια των εν λόγω επενδύσεων με τα επιχειρηματικά τους μοντέλα. Όταν οι ιδιωτικές επενδύσεις από μόνες τους δεν παρουσιάζουν βιώσιμη επιχειρηματική σκοπιμότητα, ενδέχεται να απαιτούνται μηχανισμοί δημόσιας στήριξης και συντονισμένος σχεδιασμός για τη διασφάλιση της έγκαιρης υλοποίησης των απαιτούμενων υποδομών.

Σε περιοχές με υψηλότερο αριθμό περιστατικών κλοπής φορτίου, τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να **δώσουν προτεραιότητα στην κατασκευή και την αναβάθμιση ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης** προκειμένου να διασφαλίζεται η μέγιστη ασφάλεια και προστασία για τους οδηγούς και το φορτίο. Στις περιοχές αυτές θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στους μηχανισμούς δημόσιας στήριξης.

4.1.2. Προώθηση της συνεργασίας και της ευαισθητοποίησης των ενδιαφερόμενων μερών

Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συμπεριλάβουν την ανάπτυξη ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης στα **εθνικά τους σχέδια στον τομέα των μεταφορών** ([16]). Οι Ευρωπαίοι Συντονιστές που ορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 52 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679 υποστηρίζουν τη συντονισμένη υλοποίηση των ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών. Σύμφωνα με το άρθρο 54 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679, κάθε Ευρωπαίος Συντονιστής καταρτίζει, το αργότερο έως τις 19 Ιουλίου 2026 και στη συνέχεια κάθε τέσσερα έτη, πρόγραμμα εργασιών το οποίο παρέχει λεπτομερή ανάλυση της κατάστασης υλοποίησης του διαδρόμου και της συμμόρφωσής του με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679, συμπεριλαμβανομένων των ζητημάτων που αφορούν

([16]) Βλ. άρθρο 60 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679.

την ανάπτυξη χώρων ανάπαυσης και ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης, καθώς και με τις προτεραιότητες όσον αφορά τη μελλοντική ανάπτυξή του.

Η Επιτροπή θεωρεί επίσης ότι **οι μεταφορείς μεγάλων αποστάσεων θα πρέπει να ενθαρρύνουν τους οδηγούς τους να αναπαύονται σε ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης**. Οι ασφαλείς και προστατευμένοι χώροι στάθμευσης θα πρέπει να ενσωματωθούν ως θέμα στην Ευρωπαϊκή Ομάδα για την Αστική Κινητικότητα (EGUM) και στο φόρουμ για τις ψηφιακές υπηρεσίες μεταφορών και εφοδιαστικής (DTLF) ([17]). Το θέμα των ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης θα μπορούσε επίσης να συμπεριληφθεί στην αρχική και περιοδική κατάρτιση των οδηγών ως νέο στοιχείο ειδικά σχεδιασμένο για την ευημερία των οδηγών, σε συνδυασμό με την ψηφιοποίηση και τις τεχνολογικές εξελίξεις.

4.1.3. Βελτίωση της συνδεσιμότητας των ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης

Οι φορείς εκμετάλλευσης των ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης θα μπορούσαν να δημιουργήσουν μια κοινή ψηφιακή πλατφόρμα (παρατηρητήριο) σε επίπεδο ΕΕ, η οποία θα διατίθεται και ως εφαρμογή για έξυπνα τηλέφωνα και θα επιτρέπει στους οδηγούς και στις εταιρείες μεταφορών να αποκτούν πρόσβαση σε δεδομένα σχετικά με τη διαθεσιμότητα θέσεων στάθμευσης σε πραγματικό χρόνο, να πραγματοποιούν κρατήσεις και να επικοινωνούν με τις εγκαταστάσεις στάθμευσης. Η Επιτροπή δρομολόγησε επίσης έργο για την ανάπτυξη εφαρμογής που συγκεντρώνει τις παρατηρήσεις και τις αξιολογήσεις των οδηγών σχετικά με βασικά σημεία ενδιαφέροντος κατά μήκος των οδών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των σημείων εξυπηρέτησης και των χώρων ανάπαυσης ([18]).

4.1.4. Βελτίωση της ασφάλειας, της προστασίας, της ευημερίας και της συμπερίληψης

Η ελκυστικότητα των χώρων στάθμευσης για τους οδηγούς αυξάνεται όταν:

- είναι **ασφαλείς**, όσον αφορά την **κυκλοφορία** τόσο των φορτηγών όσο και των πεζών·
- είναι **καθαροί**, μέσω της διασφάλισης της τήρησης **αυστηρών προτύπων υγιεινής** σε ολόκληρη την εγκατάσταση·
- προωθούν **προγράμματα ευημερίας** που εστιάζουν στη στήριξη της ψυχικής υγείας των οδηγών μεγάλων αποστάσεων και στην παροχή εγκαταστάσεων αναψυχής και κοινωνικών χώρων·
- προτείνουν **μέτρα που λαμβάνουν υπόψη τη διάσταση του φύλου**, όπως αποκλειστικές θέσεις στάθμευσης κοντά σε γραφεία υπηρεσιών ασφαλείας για γυναίκες οδηγούς, ώστε

([17]) Η EGUM είναι η ομάδα εμπειρογνωμόνων υψηλού επιπέδου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την αστική κινητικότητα, ενώ το DTLF είναι το φόρουμ για τις ψηφιακές υπηρεσίες μεταφορών και εφοδιαστικής, το οποίο συγκεντρώνει εμπειρογνώμονες από τα κράτη μέλη, δημόσιους φορείς και ιδιωτικούς οργανισμούς με σκοπό τον συντονισμό της πολιτικής στους εν λόγω τομείς.

([18]) Πιλοτικό έργο: Ενδυνάμωση των οδηγών φορτηγών — Ρηξικέλευθες αλλαγές στην Ευρωπαϊκή εφοδιαστική, 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.

να μην αναγκάζονται οι γυναίκες να περπατούν μόνες στον χώρο στάθμευσης, ιδίως τη νύχτα·

- παρέχουν **υπηρεσίες ειδικά προσαρμοσμένες στις διαφορετικές πολιτιστικές και θρησκευτικές ανάγκες**, όπως διάφορες διατροφικές επιλογές και πολυγλωσσικά συστήματα πληροφοριών.

Οι οδηγοί φορτηγών θα εκτιμούσαν επίσης ιδιαίτερα **την επιτόπια παρουσία προσωπικού ασφαλείας**.

Οι οδηγοί φορτηγών θα επωφεληθούν επίσης από **οικονομικά προσιτά και προσβάσιμα καταλύματα**, όπως μοτέλ κοντά σε ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης, εάν αναπτυχθούν σε περιοχές εμπορευματικών μεταφορών υψηλής πυκνότητας· με τον τρόπο αυτό θα εξασφαλιστούν σταθερές και αξιόπιστες επιλογές διανυκτέρευσης για τους οδηγούς.

4.1.5. Χρηματοδότηση

Η χρηματοδότηση των ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης, μεταξύ άλλων μέσω κονδυλίων της ΕΕ, έχει αποδειχθεί ιδιαίτερα σημαντικό και αποτελεσματικό μέσο. Για να συνεχιστεί η παροχή του εν λόγω σημαντικού εργαλείου στήριξης, η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση, στις 16 Ιουλίου 2025, για έναν μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη 3», με προϋπολογισμό για τις μεταφορές ύψους 51,5 δισ. EUR στο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο (ΠΔΠ) για την περίοδο 2028-2034 ([19]).

4.2. Πρωτοβουλίες που αφορούν νομικές πράξεις

4.2.1. Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2022/1012

Κατά την αξιολόγηση του αν ο κανονισμός (ΕΕ) 2022/1012 θα πρέπει να αναθεωρηθεί υπό το πρίσμα των υφιστάμενων τεχνολογικών εξελίξεων ([20]), η Επιτροπή θα μπορούσε, βάσει της διαβούλευσης με τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη, να εξετάσει επίσης το ενδεχόμενο:

- να θεσπίσει πιστοποιήσεις κατηγορίας ενδιάμεσου επιπέδου για τη διευκόλυνση και, ως εκ τούτου, την παροχή κινήτρων για ταχείες αναβαθμίσεις των υφιστάμενων ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης. Για παράδειγμα, χώρος στάθμευσης αργυρού επιπέδου που επενδύει σε υπηρεσίες υψηλού επιπέδου θα μπορούσε να λάβει πιστοποίηση αργυρού+ επιπέδου·
- να συμπεριλάβει την υποχρέωση επιτόπιας παρουσίας προσωπικού ασφαλείας στους ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης πλατινένιου επιπέδου προκειμένου να διευρυνθούν τα πρότυπα υλικής ασφάλειας·

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

([20]) Βάσει της ρήτρας αναθεώρησης που προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2022/1012 απαιτείται από την Επιτροπή, έως τις 7 Απριλίου 2026, να αξιολογήσει αν τα πρότυπα και οι διαδικασίες πιστοποίησης που προβλέπονται στα παραρτήματα Ι και ΙΙ πρέπει να τροποποιηθούν υπό το πρίσμα των υφιστάμενων τεχνολογικών εξελίξεων και προκειμένου να βελτιώνονται συνεχώς οι συνθήκες εργασίας των οδηγών.

- να αναπτύξει σύστημα σηματοδότησης για τους ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης που θα ενημερώνει σχετικά με τις αποκλειστικές θέσεις στάθμευσης για γυναίκες οδηγούς·
- να ενσωματώσει διατροφικές παραμέτρους και τη συλλογή δεδομένων ανά φύλο σχετικά με τους οδηγούς στις τουαλέτες.

4.2.2. Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006

Σε περίπτωση ευρύτερης αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, η Επιτροπή θα μπορούσε να προτείνει, όσον αφορά τους ασφαλείς και προστατευμένους χώρων στάθμευσης, τις ακόλουθες τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006:

- συμπερίληψη πρόσθετων κριτηρίων σχετικά με την ευημερία των οδηγών στα πρότυπα για το επίπεδο εξυπηρέτησης στους ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης. Στα εν λόγω κριτήρια θα μπορούσαν να περιλαμβάνονται, για παράδειγμα, μέτρα που θα λαμβάνουν υπόψη τις ανάγκες των οδηγών με διαφορετικό πολιτιστικό ή γλωσσικό υπόβαθρο·
- παροχή στους οδηγούς της δυνατότητας να μεριμνούν για την τακτική ανάπαυσή τους εντός των θαλάμων των οχημάτων, εφόσον αυτοί είναι εξοπλισμένοι με όλες τις απαραίτητες λειτουργίες άνεσης και εφόσον τα οχήματα σταθμεύουν σε ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης υψηλής ποιότητας. Με αυτόν τον τρόπο θα παρέχεται στους οδηγούς η ευκαιρία να κοινωνικοποιούνται και να αναπαύονται σε χώρους με υψηλά επίπεδα ασφάλειας και υπηρεσιών.

Η Επιτροπή θα παρακολουθεί στενά την ανάπτυξη κατάλληλων εγκαταστάσεων ανάπαυσης και στάθμευσης για επαγγελματίες οδηγούς, ιδίως ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης που έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με τα καθιερωμένα πρότυπα βάσει του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2022/1012. Η Επιτροπή θα καθορίσει επίσης τον καταλληλότερο τρόπο για την υποστήριξη των συστάσεων, λαμβάνοντας υπόψη τις προτεραιότητες πολιτικής, τη σκοπιμότητα και τη συμβολή όλων των σχετικών ενδιαφερόμενων μερών. Στην αξιολόγησή της, η Επιτροπή θα επικεντρωθεί στα μέτρα που θα βελτιώσουν την ποιότητα των εγκαταστάσεων στάθμευσης και θα αυξήσουν τον αριθμό των ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης.

Η Επιτροπή τονίζει ότι τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για τη διασφάλιση της ορθής ανάπτυξης του δικτύου ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης. Μολονότι η συνέχιση της χρηματοδότησης στο πλαίσιο του ΜΣΕ είναι σημαντική, είναι ωστόσο περιορισμένου χαρακτήρα. Ως εκ τούτου, η εθνική ιδιωτική και δημόσια στήριξη είναι απαραίτητη για να διασφαλιστεί η αποτελεσματική αντιμετώπιση των κενών και των σημείων ανεπαρκούς κάλυψης στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ, προκειμένου να διατηρηθεί η επαρκής διαθεσιμότητα των ασφαλών και προστατευμένων χώρων στάθμευσης.