EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 21.11.2025
COM(2025) 703 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

o dostupnosti vhodných odpočívadel pro řidiče a zabezpečených parkovišť a o rozvoji bezpečných a chráněných parkovacích ploch certifikovaných podle nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2022/1012

1. ÚVOD

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy([1]) (dále jen „nařízení 561/2006“) stanoví pravidla pro doby řízení, přestávky v řízení a doby odpočinku řidičů zajišťujících silniční přepravu zboží a cestujících. Čl. 8a odst. 2 nařízení 561/2006([2]) zmocňuje Evropskou komisi ke stanovení podrobných norem pro úroveň služeb a ochranu bezpečných a chráněných parkovacích ploch a postupy certifikace těchto parkovacích ploch.

Komise na základě tohoto zmocnění dne 7. dubna 2022 přijala nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2022/1012([3]), které řeší zásadní problémy, jimž čelí odvětví silniční dopravy, a přispívá k účinnějšímu a harmoničtějšímu dopravnímu systému v celé Evropské unii. Nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2022/1012 stanoví **podrobné právní předpisy** pro parkovací plochy, které mají být certifikovány jako bezpečné a chráněné. Tyto normy zahrnují různé aspekty, včetně opatření fyzické bezpečnosti, dohledu, osvětlení a kontroly přístupu. Bezpečné a chráněné parkovací plochy musí řidičům poskytnout vhodné zázemí, jako jsou toalety, sprchy a stravovací služby, a zajistit, aby si řidiči mohli pohodlně a bezpečně odpočinout.

Pro bezpečné a chráněné parkovací plochy jsou stanoveny čtyři **úrovně zabezpečení** i) bronzová; ii) stříbrná; iii) zlatá; a iv) platinová. Jsou navrženy tak, aby vyhovovaly různým potřebám a poskytovaly provozovatelům dopravy jasný rámec pro výběr vhodné úrovně zabezpečení, a to i na základě hodnoty přepravovaného zboží. **Postupy pro certifikaci** bezpečných a chráněných parkovacích ploch zahrnují pravidelné kontroly a audity, jimiž se zajišťuje dodržování stanovených norem a také to, že řidiči mají k dispozici spolehlivé a bezpečné prostředí, v němž je náklad účinně chráněn.

Podle čl. 8a odst. 4 nařízení 561/2006 musí Komise předložit Evropskému parlamentu a Radě zprávu o dostupnosti vhodných odpočívadel pro řidiče a zabezpečených parkovišť. Komise by rovněž měla podat zprávu o rozvoji bezpečných a chráněných parkovacích ploch, které mají certifikaci podle norem stanovených v nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2022/1012. Zpráva Komise může dále obsahovat seznam doporučených opatření zaměřených na zvýšení počtu i lepší kvalitu bezpečných a chráněných parkovacích ploch.

Kromě toho čl. 8a odst. 3 nařízení 561/2006 vyžaduje, aby členské státy podporovaly vytváření parkovacích míst pro obchodní uživatele silnic v souladu s čl. 39 odst. 2 písm. c) nařízení (EU)

([1]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. L 102, 11.4.2006, s. 1).

([2]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 1).

([3]) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/1012 ze dne 7. dubna 2022, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006, pokud jde o zavedení norem upřesňujících úroveň služeb a ochrany bezpečných a chráněných parkovacích ploch a postupů pro jejich certifikaci (Úř. věst. L 170, 28.6.2022, s. 27).

č. 1315/2013([4]) o transevropské dopravní síti (TEN-T), které bylo následně nahrazeno nařízením (EU) 2024/1679([5]). Čl. 31 odst. 4 nařízení (EU) 2024/1679 vyžaduje, aby členské státy do 31. prosince 2040 vytvořily bezpečné a chráněné parkovací plochy certifikované podle norem EU podél silnic hlavní sítě a rozšířené hlavní sítě nebo do vzdálenosti 3 km od nejbližšího výjezdu ze silnice transevropské sítě, přičemž průměrná maximální vzdálenost mezi dvěma bezpečnými a chráněnými parkovacími plochami je 150 km.

Tato zpráva vycházela ze studie o dostupnosti odpočívadel a parkovišť pro řidiče z povolání, která byla vypracována pro Evropskou Komisi([6]). Studie analyzovala současnou poptávku po parkovacích plochách pro řidiče z povolání a jejich nabídku a možnosti rozšíření stávající sítě bezpečných a chráněných parkovacích ploch v souladu s nařízením (EU) 2024/1679. Studie byla založena na rozsáhlých konzultacích s odborníky z členských států, přepravci a provozovateli parkovišť, odbory a řidiči z povolání([7]).

Druhá část zprávy obsahuje přehled parkovacích ploch pro řidiče z povolání v EU a třetí část se zabývá výzvami, kterým bezpečné a chráněné parkovací plochy čelí. V části 4 jsou uvedeny závěry včetně hlavních doporučení pro rozšíření sítě bezpečných a chráněných parkovacích ploch.

2. PŘEHLED PARKOVACÍCH PLOCH V EU

V této části je uvedena typologie parkovacích ploch pro řidiče z povolání v EU a klíčové údaje o bezpečných a chráněných parkovacích plochách.

2.1 Typologie parkovacích ploch

Parkovací plochy, které využívají řidiči z povolání, jsou z hlediska účelu a úrovně zabezpečení velmi různorodé. Lze je rozdělit takto:

a. Parkovací plochy na dálnici

([4]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

([5]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013, Úř. věst. L, 2024/1679, 28.6.2024.

([6]) „Studie o dostupnosti vhodných odpočívadel pro řidiče z povolání, zabezpečených parkovišť a o rozvoji bezpečných a chráněných parkovišť v EU“, https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/42b15ca1-1680-11f0-b1a3-01aa75ed71a1.
Veškeré výsledky průzkumu obsažené v této zprávě byly získány na základě této studie.

([7]) Podrobnější informace o konzultacích a konzultovaných zúčastněných stranách jsou uvedeny v příloze II studie, https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a21e19fe-167d-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en.

Tyto parkovací plochy jsou často přístupné všem typům vozidel, což znamená, že nákladní vozidla sdílejí tuto plochu se soukromými osobními automobily, autokary a dalšími typy soukromých vozidel. V závislosti na členském státě jsou tyto parkovací plochy často vlastněny, provozovány nebo koncesovány veřejnými orgány.

b. Parkovací plochy mimo dálnice

Tyto parkovací plochy se obvykle nacházejí přibližně 3 km od dálnice. Často je vlastní a provozují soukromí provozovatelé a jsou vyhrazeny pro nákladní a lehká užitková vozidla.

c. Čekací plochy pro nákladní automobily v přístavních a železničních terminálech

Na rozdíl od veřejných parkovišť se jedná o speciální plochy v přístavních a železničních terminálech, kde mohou řidiči zůstat a čekat na vjezd do terminálu. V závislosti na členském státě mohou terminály vlastnit a provozovat veřejné orgány nebo soukromé společnosti, přičemž veřejné vlastnictví je velmi běžné.

d. Areály soukromých dopravních společností (firemní sklady)

Tyto parkovací plochy nabízejí poskytovatelé rezervace parkování pro nákladní vozidla na parkovištích ve vlastnictví dopravních společností. V rámci tohoto systému dopravní společnost otevře své prostory řidičům jiných dopravních podniků (podobně jako u krátkodobého pronájmu ubytování, které si lze rezervovat prostřednictvím aplikace). Alternativní formu tohoto modelu využívají provozovatelé speciální dopravy, jako jsou dopravní společnosti přepravující automobily, které si navzájem parkují ve svých prostorách.

e. Bezpečné a chráněné parkovací plochy

Bezpečné a chráněné parkovací plochy lze rozdělit na certifikované parkovací plochy a necertifikované parkovací plochy. Normy EU stanovené v nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2022/1012 jsou jediné, které jsou stanoveny v právních předpisech. Tyto normy stanovují jako podmínku pro udělení certifikace čtyři úrovně zabezpečení a společnou úroveň služeb. Certifikaci provádějí nezávislé a nestranné auditorské subjekty, které jsou akreditovány podle transparentních pravidel stanovených v nařízení v přenesené pravomoci.

Dalšími odvětvovými normami jsou TAPA EMEA Parking Security Requirements (PSR), což je norma Sdružení na ochranu přepravovaného nákladu, a certifikace pro parkoviště a zařízení Evropské organizace pro bezpečné parkování.

Existují také regionální odvětvové normy, jako jsou certifikace Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V. (VEDA) (Premium Parking a Quality Parking), které však zůstávají okrajové.

f. Parkovací plochy pro autokary

Řidiči autobusů přes noc běžně nezůstávají na parkovacích plochách, které využívají řidiči nákladních vozidel. Většinou se ubytovávají v hotelech a dávají přednost servisním zónám a vyhrazeným parkovištím v blízkosti destinací nebo terminálů. Některé obce, například Pamplona ve Španělsku a Brusel v Belgii, si tento trend uvědomují a zřizují v městských oblastech speciální

parkovací terminály pro autokary. Proto jsou bezpečné a chráněné parkovací plochy pro odvětví autokarové dopravy vzhledem k jejím odlišným provozním potřebám do značné míry irelevantní.

g. Ostatní zařízení

V EU-27 je přibližně 123 000 hotelů. 46 % certifikovaných parkovacích ploch v EU má v okruhu 3 kilometrů alespoň jedno zařízení pro přenocování. Ve všech kategoriích parkovacích ploch je v této vzdálenosti přibližně polovina parkovacích ploch, kde se nachází alespoň jedno zařízení. Nejdůležitější vzdálenostní pásma jsou 1 kilometr, který je považován za pěší vzdálenost, a 3 kilometry, které lze obsloužit kyvadlovou dopravou. Protože však tyto vzdálenosti byly měřeny vzdušnou čarou, mohlo by ubytovací zařízení, u kterého se předpokládá blízká vzdálenost od parkovací plochy, ve skutečnosti vyžadovat překonání delší vzdálenosti.

V důsledku toho chybí v okolí mnoha parkovacích ploch vhodné ubytování. Ačkoli větší vzdálenosti mohou nabídnout více možností, pro řidiče nákladních vozidel nejsou schůdné, neboť obvykle nemají možnost (motorizované) dopravy, jakmile jejich nákladní vozidlo zaparkuje na chráněném parkovišti.

Mnoho hotelů v blízkosti bezpečných a chráněných parkovacích ploch je určeno především turistům a obchodním cestujícím a pro řidiče kamionů jsou cenově nedostupné. Ze zjištění skutečně vyplývá, že většina hotelových cen je pro řidiče nákladních vozidel neúnosná.

2.2 Klíčové údaje o bezpečných a chráněných parkovacích plochách

Aktuální celková nabídka parkovacích míst pro nákladní automobily v EU činí přibližně 380 000 (zabezpečených i nezabezpečených), z toho 60 816 parkovacích míst má vyšší než základní úroveň (tj. nejsou certifikována, ale mají některé bezpečnostní prvky), 23 651 parkovacích míst je certifikováno jako zabezpečená místa podle různých metod certifikace a 4 943 parkovacích míst je certifikováno v souladu s normami EU (většina z nich má zlatou úroveň, což představuje poměrně vysokou úroveň zabezpečení). Distribuce certifikovaných míst, která jsou soustředěna pouze v několika zemích/regionech (Belgie, pyrenejský region, severní Itálie a Maďarsko), vytváří v hlavní síti TEN-T značné nedostatky, a to například v Rakousku, Česku, Německu, Polsku a na Slovensku([8]).

Všechny parkovací plochy, ať už certifikované, nebo necertifikované, zahrnují rovněž servisní zóny a základní vybavení. Úroveň zabezpečení a dostupnost vybavení se v těchto lokalitách může výrazně lišit. Servisní zóny podél hlavních silnic, včetně dálnic a rychlostních silnic, poskytují řidičům nezbytné vybavení. Tyto oblasti zahrnují minimálně čerpací stanice, možnosti stravování a veřejné toalety. Mnohé z nich nabízejí i další vymoženosti, jako jsou sprchy a obchody, takže jsou vhodné jak pro krátké přestávky, tak pro delší odpočinek během dálkových cest.

([8]) Další podrobnosti o zeměpisném rozložení parkovacích míst v EU (a zejména jejich mapy) jsou uvedeny v příloze I výše uvedené studie.

Nové bezpečné a chráněné parkovací plochy jsou v současné době ve výstavbě nebo je jejich výstavba naplánována na nejbližší dobu. Patří sem 49 probíhajících projektů v rámci Nástroje pro propojení Evropy([9]), které by měly přidat 4 614 bezpečných a chráněných parkovacích ploch pro nákladní automobily, což je téměř dvojnásobek současné nabídky.

V poslední výzvě k předkládání návrhů na akční granty EU v oblasti dopravy v rámci Nástroje pro propojení Evropy, která byla zveřejněna v roce 2024 a uzavřena v roce 2025, bylo schváleno k financování celkem **14 návrhů projektů bezpečných a chráněných parkovacích ploch** (12 v rámci obecného finančního rámce a 2 v rámci finančního rámce politiky soudržnosti) v **souhrnné** výši více než **91 milionů EUR**([10]).

Tyto projekty jsou zaměřeny na rozvoj bezpečných a chráněných parkovacích ploch v různých členských státech EU v rámci iniciativy TEN-T. Cílem těchto změn je zvýšit ochranu a bezpečnost silničního provozu a nabídnout řidičům z povolání lepší podmínky rozšířením a modernizací parkovišť tak, aby splňovala normy stanovené v nařízení EU.

Přestože tyto nové lokality zlepší geografické pokrytí bezpečných a chráněných parkovacích ploch v Evropě, hrozí, že v důsledku stále rostoucí poptávky a času potřebného k zajištění nových parkovacích ploch budou patrné značné nedostatky.

3. AKTUÁLNÍ PROBLEMATIKA V OBLASTI BEZPEČNÝCH A CHRÁNĚNÝCH PARKOVACÍCH PLOCH

Odvětví silniční dopravy v EU čelí několika kritickým výzvám souvisejícím s dostupností a funkčností systémů bezpečných a chráněných parkovacích ploch. Tyto problémy mají vliv nejen na bezpečnost, ochranu a pohodu řidičů, což přispívá k nedostatku řidičů z povolání, ale také na efektivitu logistických řetězců a celkovou bezpečnost silničního provozu. Klíčovými faktory ovlivňujícími využívání bezpečných a chráněných parkovacích ploch jsou i) bezpečnost, ochrana, čistota a pohodlí zařízení a ii) dostupnost parkovacích míst. Respondenti také zdůrazňují potřebu lepší správy dat a přístupu k aktuálním informacím o dostupnosti parkovacích míst v reálném čase. Kromě toho mohou být náklady na dostupnost parkovacích ploch významným faktorem při upřednostňování parkovacích ploch s nižší úrovní zabezpečení a služeb.

3.1 Krádeže nákladu a obavy o bezpečnost

Bezpečnost je pro provozovatele silniční dopravy a řidiče prvořadým úkolem. Překvapivých 85 % provozovatelů dopravy uvádí, že se setkalo s krádežemi nebo vandalismem, když jejich vozidla parkovala na nezabezpečených místech. Na chráněných parkovacích plochách sice tento podíl klesá na 41 %, avšak počet incidentů zůstává vysoký a ukazuje na zásadní potřebu zavést další bezpečnostní opatření. 79 % řidičů navíc uvádí, že se při parkování svého vozidla setkalo s

([9]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153 ze dne 7. července 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy a zrušují nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014 (Úř. věst. L 249, 14.7.2021, s. 38).

([10]) Bez ohledu na poslední výzvu k předkládání návrhů EU dosud v rámci Nástroje pro propojení Evropy spolufinancovala 138 parkovacích ploch a přibližně 16 113 parkovacích míst (certifikovaných i necertifikovaných) částkou přesahující 231 milionů EUR.

ohrožením bezpečnosti a/nebo nebezpečnou situací, a pouhých 9 % řidičů uvádí, že se na parkovištích v Evropě cítí bezpečně. Problémem zůstávají krádeže nákladu, včetně krádeží paliva, vloupání do kabiny a neoprávněného nástupu cestujících za účelem nelegálního přistěhovalectví. Jsou hlášena i násilná přepadení, která ohrožují životy řidičů.

3.2 Nedostatky v distribuci

Nedostatek dostupných parkovišť uvádějí jak provozovatelé dopravy, tak samotní řidiči. Kromě toho jsou bezpečné a chráněné parkovací plochy v EU rozmístěny nerovnoměrně, zejména v regionech s vysokou hustotou nákladní dopravy. Mnoho regionů v EU nesplňuje požadovanou hustotu certifikovaných bezpečných a chráněných parkovacích ploch, takže řidiči mají omezené možnosti bezpečného odpočinku. Tento nedostatek zhoršuje problém nelegálního parkování, což zvyšuje bezpečnostní rizika pro řidiče. Mezi oblasti, které řidiči považují za nejméně obsluhované službami bezpečných a chráněných parkovacích ploch, patří Belgie, Francie, Německo, Itálie, Nizozemsko, Portugalsko a Španělsko.

Odhaduje se, že v současné době je potřeba přibližně 395 000 parkovacích míst. Za předpokladu, že by celková poptávka měla být uspokojena certifikovanými bezpečnými a chráněnými parkovacími plochami, stále chybí celkem 390 057 parkovacích míst([11]), což odpovídá 3 250 parkovacím plochám([12]). Do roku 2040 se předpokládá další nárůst poptávky a vzhledem k současnému investičnímu trendu se odhaduje, že bude chybět 483 000 parkovacích míst nebo 4 025 parkovacích ploch certifikovaných v souladu s normami EU([13]). Rozdíl mezi poptávkou a nabídkou existuje v celé EU a jeho rozsah se liší podle regionů a členských států. Největší rozdíly jsou pozorovány v jihozápadní a střední Evropě([14]).

3.3 Kvalita dostupných parkovišť

52 % respondentů z řad řidičů se domnívá, že parkoviště nejsou čistá, zatímco 46 % je považuje za přijatelná. Pouze 2 % všech respondentů z řad řidičů se domnívá, že parkoviště jsou čistá (týká se všech typů parkovacích ploch). Pokud jde o bezpečné a chráněné parkovací plochy, certifikované i necertifikované v EU, přibližně 55 % respondentů uvádí, že zařízení jsou „čistá“ nebo „přijatelná“.

3.4 Náklady na používání parkovišť

([11]) Potřeba parkovacích míst byla vypočtena odečtením současného počtu 4 943 parkovacích míst certifikovaných v souladu s normami EU od odhadované potřeby 395 000 parkovacích míst.

([12]) Odhaduje se, že každá parkovací plocha bude mít v průměru 120 parkovacích míst. Tento odhad vychází z průměrné velikosti stávajících certifikovaných parkovacích ploch (bez ohledu na to, zda jsou v souladu s normami EU či nikoli).

([13]) Počet 483 000 parkovacích míst byl vypočten odečtením plánovaných 24 000 parkovacích míst certifikovaných v souladu s normami EU od odhadované poptávky 507 000 bezpečných parkovacích míst v roce 2040.

([14]) Podrobné zmapování poptávky a nabídky parkovišť naleznete v příloze I studie: https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/71d155f0-167e-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en.

Řidiči a dopravci se shodují, že by řidiči neměli nést náklady na parkování. Z analýzy parkovacích ploch s vyšší úrovní zabezpečení, tedy platinové a zlaté úrovně, vyplývá, že současné ceny se pohybují v rozmezí přibližně 15 až 35 EUR za noc. Na parkovacích plochách s nižší úrovní zabezpečení, tedy na stříbrné a bronzové úrovni, se platí 5 až 15 EUR. 15 EUR za noc a parkovací místo se zdá být pro dopravní podniky vysoká cena. Na základě takto nízké ochoty platit za parkování je nepravděpodobné, že by provozovatelé dopravy byli ochotni platit za ubytování v hotelu.

3.5 Technologické výzvy

Chybí komplexní údaje pro plánování tras a systémy rezervace parkovacích míst. Špatná správa dat brání řidičům v přístupu k informacím o volných zabezpečených parkovacích místech v reálném čase. Mnoho stávajících parkovišť nemá potřebnou infrastrukturu pro inteligentní dopravní systémy([15]). Pokud by byly tyto systémy zavedeny, mohly by výrazně ulehčit hledání bezpečného parkování v přeplněných oblastech tím, že by nabízely aktualizace a rezervace v reálném čase prostřednictvím digitálních platforem.

Většina dopravců považuje přístup k informacím o dostupnosti parkovacích míst v reálném čase za klíčový pro plánování tras, avšak pouze 27 % z nich považuje aktuální informace o parkovacích místech za spolehlivé. 75 % provozovatelů věří, že přesné údaje o dostupných bezpečných a chráněných parkovacích plochách zlepšují plánování tras a pomáhají dodržovat předpisy týkající se doby řízení a odpočinku. Pokud jde o dostupnost a správu dat pro plánování tras a rezervace, dopravci uvádějí, že jim chybí systém pro plánování tras nebo pevný plán zastávek, přičemž více než 50 % z nich uvádí, že vůbec neprovádí rezervace parkovacích míst.

3.6 Genderově specifické otázky

Zřetelná genderová nerovnováha v odvětví, kdy pouze 6 % řidičů tvoří ženy, zdůrazňuje potřebu zařízení zohledňujících genderové hledisko. Řidičky se potýkají s dalšími problémy, jako je osobní bezpečnost a hygienické potřeby, které stávající zařízení náležitě neřeší.

4. ZÁVĚRY

Výzvy uvedené v části 3 této zprávy je třeba řešit strategickými investicemi a úpravou politiky. To má zásadní význam pro zlepšení účinnosti a bezpečnosti silniční dopravy v EU a pro zlepšení pracovních podmínek, a tím i atraktivity povolání řidičů.

Rostoucí poptávka po silniční nákladní dopravě podtrhuje naléhavou potřebu většího počtu parkovacích infrastruktur, zejména certifikovaných bezpečných a chráněných parkovacích ploch. Současná nabídka není schopna uspokojit poptávku a vzhledem k tomu, že se očekává další růst poptávky, je třeba okamžitě investovat do stávajících parkovacích ploch, certifikovat je a opatřit bezpečnostními a ochrannými prvky. Tuto naléhavost dále podtrhuje požadavek, aby členské státy do 31. prosince 2040 zajistily vytvoření certifikovaných bezpečných a chráněných parkovacích

([15]) Směrnice o inteligentních dopravních systémech poskytuje soubor pokynů a opatření pro zavádění digitálního a technologického pokroku, který podpoří modernizaci a propojení vozového parku dálkových vozidel, a tedy i systémů bezpečných a chráněných parkovacích ploch.

ploch podél hlavní a rozšířené hlavní sítě TEN-T nebo do vzdálenosti 3 km od nejbližšího výjezdu ze silnice transevropské sítě, přičemž průměrná vzdálenost mezi nimi nesmí překročit 150 km. Lze identifikovat několik legislativních a nelegislativních následných opatření.

Následující možné iniciativy vychází z analýzy a zjištění studie, a proto by měly být považovány za příspěvek k širší diskusi. Jejich účelem je informovat a podporovat další úvahy, aniž by předjímaly nebo ovlivňovaly jakákoli rozhodnutí týkající se budoucích opatření.

4.1 Iniciativy, které se netýkají právních aktů

4.1.1 Motivace k rychlé modernizaci

Komise se domnívá, že účinnějším způsobem, jak překlenout rozdíl mezi potřebným počtem bezpečných a chráněných parkovacích ploch a jejich současným počtem, je **modernizace nezabezpečených parkovišť podél dálnic.** Toho lze dosáhnout **prací a investicemi,** díky nimž budou moci parkoviště dosáhnout bronzové nebo vyšší úrovně certifikace.

Důraz by měl být kladen na základní bezpečnostní opatření, jako je osvětlení obvodu, vizuální odstrašující prostředky, rutinní monitorovací kontroly, monitorování vstupních a výstupních bodů a jasné značení vymezující oblast pro oprávněná vozidla. Možná bude nutné investovat do odpočívadel podél dálnic, která byla původně určena zejména pro cestující osobních automobilů.

Komise členským státům doporučuje, aby v rámci splnění požadavků stanovených v nařízení o TEN-T tuto možnost pečlivě posoudily. Provozovatelé odpočívadel podél dálnic se vyzývají, aby posoudili význam těchto investic pro své obchodní modely. Tam, kde soukromé investice samy o sobě nepředstavují využitelnou podnikatelskou příležitost, mohou být k zajištění požadované infrastruktury nezbytné mechanismy veřejné podpory a koordinované plánování.

V regionech s častějším výskytem krádeží nákladu by členské státy měly rovněž **upřednostnit výstavbu a modernizaci bezpečných a chráněných parkovacích ploch platinové úrovně**, aby zajistily maximální bezpečnost a ochranu řidičů a nákladu. V těchto regionech by měly být upřednostněny mechanismy veřejné podpory.

4.1.2 Podpora spolupráce a informovanosti zúčastněných stran

Členské státy by měly zahrnout rozvoj bezpečných a chráněných parkovacích ploch do svých **vnitrostátních dopravních plánů**([16]). Evropští koordinátoři jmenovaní podle článku 52 nařízení (EU) 2024/1679 podporují koordinované provádění evropských dopravních koridorů. Podle článku 54 nařízení (EU) 2024/1679 vypracuje každý evropský koordinátor nejpozději do 19. července 2026 a poté každé čtyři roky pracovní plán, který nabídne podrobnou analýzu stavu realizace koridoru a jeho souladu s požadavky nařízení (EU) 2024/1679, včetně rozmístění odpočívadel a bezpečných a chráněných parkovacích ploch, jakož i priority pro jeho budoucí rozvoj.

Komise se rovněž domnívá, že **provozovatelé dálkové dopravy by měli své řidiče vybízet k odpočinku na bezpečných a chráněných parkovacích plochách**. Bezpečné a chráněné

([16]) Viz článek 60 nařízení (EU) 2024/1679.

parkovací plochy by měly být začleněny jako téma v rámci Evropské skupiny pro městskou mobilitu (EGUM) a Fóra pro digitální dopravu a logistiku (DTLF)([17]). Téma bezpečných a chráněných parkovacích ploch by také mohlo být zahrnuto do úvodního a pravidelného školení řidičů jako nový prvek sloužící k zajištění pohody řidičů, společně s digitalizací a technologickými novinkami.

4.1.3 Zlepšení konektivity bezpečných a chráněných parkovacích ploch

Provozovatelé bezpečných a chráněných parkovacích ploch by mohli zavést společnou digitální platformu (centrálu) **pro celou EU,** která by byla k dispozici také jako aplikace pro chytré telefony a která by řidičům a dopravním společnostem umožňovala přístup k údajům o dostupnosti parkovacích míst v reálném čase, rezervaci a komunikaci s parkovišti. Komise rovněž spustila projekt na vývoj aplikace, která od řidičů shromažďuje zpětnou vazbu a hodnocení klíčových bodů zájmu na trasách nákladní dopravy, včetně servisních míst a odpočívadel([18]).

4.1.4 Zlepšování bezpečnosti, ochrany, pohody a inkluzivity

Atraktivita parkovacích ploch pro řidiče se zvyšuje, pokud:

- jsou **bezpečné** z hlediska **pohybu** nákladních vozidel i chodců,
- jsou **čisté** a dodržují **přísné hygienické normy** v celém zařízení,
- propagují **programy na podporu duševního zdraví** řidičů dálkové dopravy a poskytují rekreační zařízení a společenské prostory,
- nabízejí **opatření zohledňující rovnost žen a mužů,** jako jsou vyhrazená parkovací místa v blízkosti bezpečnostních kanceláří pro řidičky, aby ženy nemusely zejména v noci přecházet přes parkoviště samy,
- poskytují **služby přizpůsobené různým kulturním a náboženským potřebám**, jako jsou různé možnosti stravování a vícejazyčné informační systémy.

Řidiči kamionů by také velmi ocenili **přítomnost ostrahy na místě**.

Řidiči nákladních vozidel by rovněž měli prospěch z **cenově dostupného a přístupného ubytování**, jako jsou motely v blízkosti bezpečných a chráněných parkovacích ploch, pokud by byly rozvíjeny v regionech s vysokou hustotou nákladní dopravy, což by řidičům zajistilo konzistentní a spolehlivé možnosti přenocování.

4.1.5 Financování

([17]) EGUM je expertní skupina Evropské komise na vysoké úrovni pro městskou mobilitu, zatímco DTLF je Fórum pro digitální dopravu a logistiku sdružující odborníky z členských států, veřejných subjektů a soukromých organizací za účelem koordinace politiky v těchto oblastech.

([18]) Pilotní projekt: Posílení postavení řidičů nákladních vozidel – revoluce v evropské logistice 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.

Financování bezpečných a chráněných parkovacích ploch, včetně financování z fondů EU, se ukázalo jako velmi důležitý a účinný nástroj. Komise 16. července 2025 navrhla pokračování tohoto důležitého podpůrného nástroje, a to Nástroj pro propojení Evropy 3 s rozpočtem na dopravu ve výši 51,5 miliardy eur ve víceletém finančním rámci na období 2028 až 2034([19]).

4.2 Iniciativy týkající se právních aktů

4.2.1 Nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2022/1012

Při posuzování, zda by mělo být nařízení (EU) 2022/1012 vzhledem k aktuálnímu technologickému vývoji revidováno([20]), by Komise mohla na základě konzultací s členskými státy a zúčastněnými stranami také zvážit, zda:

- zavést certifikaci střední úrovně, aby se usnadnila a stimulovala rychlá modernizace stávajících bezpečných a chráněných parkovacích ploch. Například parkoviště stříbrné úrovně, které investuje do služeb na vysoké úrovni, může získat certifikaci Silver+,
- zahrnout povinnost zajištění bezpečnostního personálu na místě u bezpečných a chráněných parkovacích ploch platinové úrovně, s cílem rozšířit normy fyzické ochrany,
- vyvinout signalizační systém pro bezpečné a chráněné parkovací plochy informující o vyhrazených parkovacích místech pro řidičky,
- přidat stravovací hlediska a shromažďování údajů o řidičích na toaletách členěných podle pohlaví.

4.2.2 Nařízení (ES) č. 561/2006

Pokud by došlo k širší revizi nařízení (ES) č. 561/2006, mohla by Komise v souvislosti s bezpečnými a chráněnými parkovacími plochami navrhnout tyto změny nařízení (ES) č. 561/2006:

- zahrnout další kritéria týkající se pohody řidičů do norem pro úroveň služeb bezpečných a chráněných parkovacích ploch. Mohlo by se jednat například o opatření zohledňující potřeby řidičů s odlišným kulturním nebo jazykovým zázemím,
- umožnit řidičům pravidelný odpočinek v kabinách vozidel, pokud jsou vybaveny všemi potřebnými funkcemi pro pohodlí a jsou zaparkovány na kvalitních bezpečných a chráněných parkovacích plochách. Řidiči by tak měli možnost setkávat se a odpočívat na místech s vysokou úrovní bezpečnosti a služeb.

Komise bude pečlivě sledovat vývoj vhodných odpočívadel a parkovišť pro řidiče z povolání, zejména bezpečných a chráněných parkovacích ploch certifikovaných podle stanovených norem podle nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2022/1012. Komise rovněž určí nejvhodnější způsob podpory doporučení s ohledem na politické priority, proveditelnost a příspěvky všech příslušných

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

([20]) Doložka o přezkumu stanovená v článku 3 nařízení (EU) 2022/1012 vyžaduje, aby Komise do 7. dubna 2026 posoudila, zda je nutné normy a certifikační postupy uvedené v přílohách I a II změnit vzhledem k aktuálnímu technologickému vývoji a za účelem trvalého zlepšování pracovních podmínek řidičů.

zúčastněných stran. Komise se ve svém hodnocení zaměří na opatření, která zlepší kvalitu parkovišť a zvýší počet bezpečných a chráněných parkovacích ploch.

Komise zdůrazňuje, že členské státy jsou odpovědné za zajištění řádného rozvoje sítě bezpečných a chráněných parkovacích ploch. Přestože je pokračování financování z Nástroje pro propojení Evropy důležité, je jeho povaha omezená. Proto je nezbytná vnitrostátní soukromá a veřejná podpora, aby se zajistilo účinné řešení nedostatků a bílých míst v síti TEN-T a zachovala se tak dostatečná dostupnost bezpečných a chráněných parkovacích ploch.