EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 21.11.2025
COM(2025) 703 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

om tillgången till lämpliga rastplatser för förare och till säkra parkeringsanläggningar samt om utvecklingen av trygga och säkra parkeringsområden som certifierats i enlighet med delegerad förordning (EU) 2022/1012

1. INLEDNING

I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet ([1]) (*förordning 561/2006*) fastställs bestämmelser om körtider, raster och viloperioder för förare som utför person- och godstransporter. Genom artikel 8a.2 i förordning 561/2006 ([2]) ges kommissionen befogenhet att fastställa standarder med mer detaljerad information om service- och säkerhetsnivåer avseende trygga och säkra parkeringsområden och förfarandena för certifiering av dessa parkeringsområden.

Kommissionen agerade på grundval av denna befogenhet genom att anta delegerad förordning (EU) 2022/1012 den 7 april 2022 ([3]), som behandlar kritiska problem som vägtransportsektorn står inför och bidrar till ett effektivare och mer enhetligt transportsystem i hela Europeiska unionen. I delegerad förordning (EU) 2022/1012 fastställs **detaljerade standarder** för att parkeringsområden ska kunna certifieras som trygga och säkra. Dessa standarder omfattar olika aspekter, bland annat fysiska säkerhetsåtgärder, övervakning, belysning och tillträdeskontroll. Trygga och säkra parkeringsområden ska tillhandahålla lämpliga faciliteter för förare, exempelvis toaletter, duschar och matservering, så att förarna kan vila på ett bekvämt och säkert sätt.

Fyra **säkerhetsnivåer** fastställs för trygga och säkra parkeringsområden: i) brons, ii) silver, iii) guld och iv) platina. De är utformade för att tillgodose olika behov och tillhandahålla en tydlig ram så att transportföretagen ska kunna välja lämplig säkerhetsnivå och även basera valet på värdet på det gods de transporterar. **Förfarandena för att certifiera** trygga och säkra parkeringsområden omfattar regelbundna inspektioner och revisioner för att säkerställa att de fastställda standarderna uppfylls, och på så sätt säkerställs att förarna får en tillförlitlig och säker miljö och att godset skyddas på ett effektivt sätt.

Enligt artikel 8a.4 i förordning 561/2006 ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om tillgången till lämpliga rastplatser för förare och till säkra parkeringsanläggningar. Kommissionen bör också rapportera om utvecklingen av trygga och säkra parkeringsområden som certifierats i enlighet med de standarder som fastställs i delegerad förordning (EU) 2022/1012. Kommissionens rapport får dessutom innehålla en förteckning över rekommenderade åtgärder som syftar till att öka antalet trygga och säkra parkeringsområden och för att förbättra deras kvalitet.

([1]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

([2]) Reviderad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1054 av den 15 juli 2020 om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare (EUT L 249, 31.7.2020, s. 1).

([3]) Kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/1012 av den 7 april 2022 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller fastställandet av standarder för service- och säkerhetsnivå för trygga och säkra parkeringsområden och förfarandena för certifiering av dessa (EUT L 170, 28.6.2022, s. 27).

Enligt artikel 8a.3 i förordning 561/2006 ska medlemsstaterna dessutom uppmuntra till inrättande av utrymme för parkering för yrkestrafikanter i enlighet med artikel 39.2 c i förordning (EU) nr 1315/2013 ([4]) om det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), som senare ersattes av förordning (EU) 2024/1679 ([5]). Enligt artikel 31.4 i förordning (EU) 2024/1679 ska medlemsstaterna senast den 31 december 2040 säkerställa utbyggnad av trygga och säkra parkeringsområden, som är certifierade enligt EU-standarder, utmed vägarna i stomnätet och det utvidgade stomnätet, eller inom ett köravstånd på 3 km från närmaste avfart från vägen på det transeuropeiska transportnätet, med ett avstånd på i genomsnitt 150 km mellan två sådana områden.

Denna rapport bygger på en studie om tillgången till rastplatser och parkeringsanläggningar för yrkesförare som utförts för kommissionens räkning ([6]). I studien analyserades den nuvarande efterfrågan på och utbudet av parkeringsområden för yrkesförare och möjligheterna att bygga ut det befintliga nätverket av trygga och säkra parkeringsområden i linje med förordning (EU) 2024/1679. Studien baserades på omfattande samråd med experter från medlemsstaterna, transportföretag och parkeringsoperatörer, fackföreningar och yrkesförare ([7]).

Del 2 i rapporten innehåller en översikt över parkeringsområden för yrkesförare i EU, och i del 3 behandlas problemen med trygga och säkra parkeringsområden. I del 4 presenteras slutsatserna, inklusive de viktigaste rekommendationerna för utbyggnad av nätverket av trygga och säkra parkeringsområden.

2. ÖVERSIKT ÖVER PARKERINGSOMRÅDEN I EU

I denna del presenteras olika typer av parkeringsområden för yrkesförare i hela EU och nyckeltal om trygga och säkra parkeringsområden.

2.1. Typer av parkeringsområden

Parkeringsområden som används av yrkesförare skiljer sig mycket åt vad gäller syfte och säkerhetsnivå. De kan grupperas på följande sätt:

([4]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).

([5]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013 (EUT L, 2024/1679, 28.6.2024).

([6]) *Study on the availability of suitable rest facilities for professional drivers and of secured parking facilities, as well as on the development of safe and secure parking facilities in the EU*, https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/42b15ca1-1680-11f0-b1a3-01aa75ed71a1. Alla undersökningsresultat i denna rapport har hämtats från denna studie.

([7]) Mer information om samrådet och de rådfrågade parterna finns i bilaga II till studien: https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a21e19fe-167d-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en.

a. Parkeringsområden vid motorväg

Dessa parkeringsområden är ofta öppna för alla typer av fordon, vilket innebär att lastbilar delar detta område med personbilar, bussar och andra typer av privata fordon. Beroende på medlemsstat ägs, drivs eller upplåtes sådana parkeringsområden ofta av offentliga myndigheter.

b. Parkeringsområden utanför motorväg

Dessa parkeringsområden ligger vanligtvis omkring 3 km från motorvägen. De ägs och drivs ofta av privata aktörer och är reserverade för lastbilar och lätta nyttofordon.

c. Väntområden för lastbilar vid hamn- och järnvägsterminaler

Till skillnad från offentliga parkeringsområden är dessa särskilda områden vid hamn- och järnvägsterminaler där förare kan vistas i väntan på att få komma in i terminalen. Beroende på medlemsstat kan terminaler ägas och drivas av offentliga myndigheter eller privata företag, även om offentligt ägande är mycket vanligt förekommande.

d. Områden för privata transportföretag (företagsdepåer)

Dessa parkeringsområden erbjuds av leverantörer som tillhandahåller bokningstjänster för lastbilsparkeringar på parkeringsplatser som ägs av transportföretag. I detta system öppnar transportföretaget sin uppställningsplats för förare från andra transportföretag – detta liknar en tjänst för korttidshyra av parkering som kan bokas via en app. En alternativ variant av denna modell används av nischade transportföretag, t.ex. transportföretag som transporterar bilar, som parkerar på varandras uppställningsplatser.

e. Trygga och säkra parkeringsområden

Trygga och säkra parkeringsområden kan delas in i certifierade parkeringsområden och icke-certifierade parkeringsområden. De EU-standarder som fastställs i delegerad förordning (EU) 2022/1012 är de enda som fastställs i lagstiftning. I dessa standarder fastställs fyra säkerhetsnivåer och en gemensam servicenivå som villkor för certifiering. Certifieringen utförs av oberoende och opartiska revisionsorgan som är ackrediterade enligt transparenta regler i den delegerade förordningen.

Andra branschstandarder är ”TAPA EMEA Parking Security Requirements (PSR)”, som är sammanslutningen för transportskydd Transported Asset Protection Associations (TAPA) standard, och den europeiska organisationen för trygg parkerings (European Secure Parking Organisation, ESPORG) certifiering för parkeringar och anläggningar.

Regionala branschstandarder, såsom certifieringarna som utfärdas av Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V. (VEDA) (premiumparkering och kvalitetsparkering), finns också, men är fortfarande marginella.

f. Parkeringsområden för bussar

Busschaufförer övernattar i allmänhet inte på de parkeringsområden som lastbilschaufförer använder. De tenderar att övernatta på hotell och föredrar serviceområden och särskilda parkeringsplatser nära destinationer eller terminaler. Mot bakgrund av denna trend har vissa kommuner, till exempel Pamplona i Spanien och Bryssel i Belgien, inrättat särskilda parkeringsterminaler för bussar i stadsområden. Trygga och säkra parkeringsområden är därför till stor del irrelevanta för bussindustrin, med tanke på dess särskilda verksamhetsbehov.

g. Övriga faciliteter

Det finns omkring 123 000 hotell i hela EU-27. Av de EU-certifierade parkeringsområdena har 46 % minst en övernattningsanläggning inom ett avstånd på 3 km. Sett till alla parkeringskategorier har ungefär hälften av parkeringsområdena minst en anläggning inom detta avstånd. De mest relevanta avstånden är 1 km, som anses vara promenadavstånd, och 3 km, som kan hanteras genom en transporttjänst. Eftersom dessa avstånd mättes fågelvägen kan dock en övernattningsanläggning som anses ligga nära ett parkeringsområde i själva verket kräva en längre resa.

Många parkeringsområden saknar därför lämpliga övernattningsmöjligheter i närheten. Även om det kan finnas alternativ på längre avstånd är de inte till hjälp för lastbilschaufförer, eftersom de vanligtvis saknar (motor)transport när deras lastbil har parkerats på ett säkert parkeringsområde.

Många hotell som identifierats nära trygga och säkra parkeringsområden betjänar främst turister och affärsresenärer och är för dyra för lastbilschaufförer. Resultaten bekräftar att de flesta hotellpriser är oöverkomliga för lastbilschaufförer.

2.2. Nyckeltal om trygga och säkra parkeringsområden

Det nuvarande totala utbudet av parkeringsplatser för lastbilar i EU uppgår till omkring 380 000 (säkra och osäkra), varav 60 816 ligger på en högre nivå än den grundläggande (dvs. de är inte certifierade men har vissa säkerhetsinslag), 23 651 parkeringsplatser är certifierat säkra enligt olika certifieringsmetoder, och 4 943 parkeringsplatser är certifierade i enlighet med EU:s standarder (varav de flesta ligger på guldnivå och erbjuder en relativt hög säkerhetsnivå). Fördelningen av certifierade anläggningar, som är koncentrerade i ett fåtal länder/regioner (Belgien, regionen Pyrenéerna, norra Italien och Ungern), lämnar betydande luckor i TEN-T:s stomnät, till exempel i Österrike, Tjeckien, Tyskland, Polen och Slovakien([8]).

Alla parkeringsområden, oavsett om de är certifierade eller inte, omfattar även serviceområden och grundläggande faciliteter. Säkerhetsnivån och de tillgängliga tjänsterna kan variera kraftigt mellan dessa platser. Serviceområden längs större vägar, inklusive motorvägar och vägar med två skilda körbanor, tillhandahåller viktiga tjänster för förarna. Dessa områden omfattar åtminstone

([8]) I bilaga I till ovannämnda studie finns mer information om den geografiska fördelningen av parkeringsplatser i EU (och särskilt kartor över sådana områden).

bensinstationer, matserveringar och offentliga toaletter. Många erbjuder också ytterligare bekvämligheter såsom duschar och butiker, vilket gör dem lämpliga för både korta raster och längre viloperioder under långa resor.

Nya trygga och säkra parkeringsområden håller för närvarande på att anläggas eller så planeras anläggningen av sådana inledas inom kort. Detta inbegriper 49 pågående projekt inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) ([9]), som förväntas skapa 4 614 trygga och säkra parkeringsområden för lastbilar, vilket nästan fördubblar det nuvarande utbudet.

I den senaste ansökningsomgången för EU:s verksamhetsbidrag på transportområdet inom ramen för FSE, som offentliggjordes 2024 och avslutades 2025, har totalt **14 förslag till projekt för trygga och säkra parkeringsområden** godkänts för finansiering (tolv inom ramen för det allmänna anslaget och två inom ramen för sammanhållningsanslaget), för en **kumulativ finansiering** på mer än **91 miljoner euro** ([10]).

Projekten syftar till att utveckla trygga och säkra parkeringsområden i olika EU-medlemsstater inom ramen för TEN-T-initiativet. Denna utveckling syftar till att förbättra trafiksäkerheten och tryggheten och skapa bättre villkor för yrkesförare genom att bygga ut och uppgradera parkeringsplatserna så att de uppfyller de standarder som fastställs i EU-förordningen.

Även om dessa nya platser kommer att förbättra den geografiska spridningen av trygga och säkra parkeringsområden i hela Europa finns det en risk för att betydande luckor kvarstår på grund av den ständigt ökande efterfrågan och den tid som krävs för att anlägga nya parkeringsområden.

3. AKTUELLA PROBLEM MED TRYGGA OCH SÄKRA PARKERINGSOMRÅDEN

EU:s vägtransportsektor står inför flera kritiska problem när det gäller tillgången till trygga och säkra parkeringsområden och deras funktion. Dessa problem påverkar inte bara förarnas säkerhet, trygghet och välbefinnande, vilket förvärrar bristen på yrkesförare, utan även effektiviteten i logistikkedjorna och den övergripande trafiksäkerheten. Viktiga faktorer som påverkar användningen av trygga och säkra parkeringsområden är i) anläggningarnas säkerhet, trygghet, renhet och bekvämlighet, och ii) tillgången till parkeringsplatser. De tillfrågade betonade också behovet av förbättrad datahantering och tillgång till realtidsuppdateringar om tillgången till parkeringsplatser. Dessutom kan kostnaden för tillträde till anläggningarna vara en viktig faktor när man väljer parkeringsområden med lägre säkerhets- och servicenivå.

3.1. Stöld av last och säkerhetsproblem

Säkerheten är av största vikt för vägtransportföretag och förare. Hela 85 % av transportföretagen uppger att de har råkat ut för stöld eller vandalism när deras fordon stått parkerade i områden utan

([9]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1153 av den 7 juli 2021 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014 (EUT L 249, 14.7.2021, s. 38).

([10]) Utan hänsyn till den senaste ansökningsomgången har EU redan medfinansierat 138 parkeringsområden och omkring 16 113 parkeringsplatser (både certifierade och icke-certifierade) med mer än 231 miljoner euro från FSE.

säkerhet. Även om siffran sjunker till 41 % i säkra parkeringsområden är antalet incidenter fortfarande stort och belyser det kritiska behovet av ytterligare säkerhetsåtgärder. Dessutom uppger 79 % av förarna att de har utsatts för ett säkerhetshot och/eller ställts inför en farlig situation när deras fordon stått parkerat, och endast 9 % av förarna uppger att de känner sig trygga i parkeringsområden i Europa. Stöld av last fortsätter att vara ett problem, med incidenter som exempelvis stöld av bränsle, inbrott i hytten och otillåten ombordstigning av passagerare för irreguljär invandring. Det förekommer också våldsamma rån som utsätter förarna för livsfara.

3.2. Brister och luckor i fördelningen

Både transportföretag och förare rapporterade en brist på tillgängliga parkeringsanläggningar. Dessutom är trygga och säkra parkeringsområden ojämnt fördelade inom EU, särskilt i tättrafikerade regioner där gods transporteras. Många regioner i EU har inte tillräckligt många certifierade trygga och säkra parkeringsområden, vilket innebär att förarna har begränsade möjligheter att vila på ett säkert sätt. Denna brist förvärrar problemet med olaglig parkering, vilket ökar säkerhetsriskerna för förarna. De områden som chaufförerna anser vara mest eftersatta vad gäller trygga och säkra parkeringsområden är Belgien, Frankrike, Tyskland, Italien, Nederländerna, Portugal och Spanien.

Det uppskattas att det för närvarande finns ett behov av omkring 395 000 parkeringsplatser. Om man antar att den totala efterfrågan bör tillgodoses genom certifierade trygga och säkra parkeringsområden uppgår bristen till 390 057 parkeringsplatser ([11]), vilket motsvarar 3 250 parkeringsområden ([12]). Efterfrågan förväntas öka ytterligare fram till 2040, och med tanke på den nuvarande investeringstrenden kommer den uppskattade bristen att vara 483 000 parkeringsplatser, eller 4 025 parkeringsområden som certifierats i enlighet med EU:s standarder ([13]). Glappet mellan tillgång och efterfrågan finns i hela EU, även om dess omfattning varierar mellan regioner och medlemsstater. De största bristerna finns i sydvästra Europa och Centraleuropa ([14]).

3.3. Kvaliteten på tillgängliga parkeringsanläggningar

Bland förarna ansåg 52 % av de tillfrågade att parkeringsanläggningarna var smutsiga, medan 46 % ansåg att anläggningarna var godtagbara. Endast 2 % av alla tillfrågade förare ansåg att parkeringsanläggningarna var rena (detta inbegriper alla typer av parkeringsområden). När det

([11]) Vid beräkningen av behovet av parkeringsplatser gjordes avdrag för det nuvarande antalet parkeringsplatser som certifierats i enlighet med EU:s standarder (4 943 stycken) från den uppskattade efterfrågan på 395 000 parkeringsplatser.

([12]) Det uppskattas att varje parkeringsområde i genomsnitt kommer att bestå av 120 parkeringsplatser. Denna uppskattning bygger på den genomsnittliga storleken på befintliga certifierade parkeringsområden (oavsett om de certifierats i linje med EU:s standarder eller inte).

([13]) De 483 000 parkeringsplatserna beräknades genom att dra av de prognostiserade 24 000 parkeringsplatser som certifierats i enlighet med EU:s standarder från den uppskattade efterfrågan på 507 000 säkra parkeringsplatser 2040.

([14]) En detaljerad kartläggning av efterfrågan på och utbudet av parkeringsanläggningar finns i bilaga I till studien på https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/71d155f0-167e-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en.

gäller trygga och säkra parkeringsområden, både EU-certifierade och icke-certifierade, anser omkring 55 % av de tillfrågade att anläggningarna är ”rena” eller ”godtagbara”.

3.4. Kostnader för utnyttjande av parkeringsanläggningar

Förare och transportföretag är överens om att förarna inte bör stå för parkeringskostnaderna. Analysen av parkeringsområden med högre säkerhet, dvs. på platina- och guldnivå, visar att de nuvarande priserna varierar från cirka 15 euro till cirka 35 euro per natt. Parkeringsområden med lägre säkerhet, nämligen på silver- och bronsnivå, tar ut en avgift på mellan 5 och 15 euro. Transportföretagen tycks anse att 15 euro per natt per parkeringsplats är ett högt pris. På grund av denna låga vilja att betala för parkering är det osannolikt att transportföretagen kommer att vara villiga att betala för hotellvistelse.

3.5. Tekniska utmaningar

Det finns en anmärkningsvärd brist på heltäckande data om ruttplanering och bokningssystem för parkering. Bristfällig datahantering hindrar förare från att få tillgång till realtidsinformation om tillgängliga säkra parkeringsområden. Många befintliga parkeringsanläggningar saknar den infrastruktur som krävs för intelligenta transportsystem ([15]). Om dessa system skulle införas skulle de avsevärt kunna minska stressen när det gäller att hitta säker parkering i överbelastade områden genom att erbjuda realtidsuppdateringar och bokningar via digitala plattformar.

De flesta transportföretag anser att tillgång i realtid till information om lediga parkeringsplatser är avgörande för ruttplaneringen, även om endast 27 % anser att den aktuella parkeringsinformationen är tillförlitlig. Dessutom anser 75 % av företagen att korrekta uppgifter om tillgängliga trygga och säkra parkeringsområden förbättrar ruttplaneringen och bidrar till efterlevnaden av bestämmelserna om kör- och vilotider. När det gäller tillgång till data och datahantering för ruttplanering och bokningar uppger transportföretagen att de saknar ett ruttplaneringssystem eller en fast plan för stopp, och över 50 % anger att de inte bokar parkeringsområden över huvud taget.

3.6. Könsspecifika frågor

Den tydligt ojämna könsfördelningen i branschen, där endast 6 % av förarna är kvinnor, visar på behovet av anläggningar där hänsyn har tagits till kön. Kvinnliga förare står inför ytterligare svårigheter, såsom behov rörande personlig säkerhet och hygien, som de nuvarande anläggningarna inte tillgodoser på lämpligt sätt.

4. SLUTSATSER

De viktiga frågor som presenteras i del 3 i denna rapport måste hanteras genom strategiska investeringar och anpassning av politiken. Detta är avgörande för att förbättra effektiviteten och

([15]) Direktivet om intelligenta transportsystem innehåller riktlinjer och åtgärder för införandet av digitala och tekniska framsteg som kommer att driva på moderniseringen av och konnektiviteten för långdistansfordonsflottor och, följaktligen, trygga och säkra parkeringsområden.

säkerheten inom EU:s vägtransportsektor och för att förbättra arbetsvillkoren och därmed yrkets attraktionskraft för förare.

Den ökande efterfrågan på godstransporter på väg understryker det akuta behovet av utökad parkeringsinfrastruktur, särskilt certifierade trygga och säkra parkeringsområden. Det nuvarande utbudet kan inte tillgodose efterfrågan, och i och med att efterfrågan förväntas öka ytterligare behövs omedelbara investeringar och omedelbar certifiering av befintliga parkeringsområden med säkerhets- och skyddsfunktioner. Denna brådska understryks ytterligare av kravet på att medlemsstaterna senast den 31 december 2040 ska säkerställa utbyggnad av certifierade trygga och säkra parkeringsområden utmed vägarna i stomnätet och det utvidgade stomnätet för TEN-T, eller inom ett köravstånd på 3 km från närmaste avfart från vägen på det transeuropeiska transportnätet, med ett avstånd på i genomsnitt 150 km mellan två sådana områden. Flera uppföljande lagstiftningsåtgärder och andra uppföljningsåtgärder kan identifieras.

Följande tänkbara initiativ baseras på studiens analyser och resultat, och bör därför ses som bidrag till en mer omfattande diskussion. Syftet med initiativen är fungera som underlag för och stöd i vidare diskussioner utan att föregripa eller påverka beslut som gäller framtida åtgärder.

4.1. Initiativ som inte rör rättsakter

4.1.1. Incitament till uppgraderingar med snabba resultat

Kommissionen anser att det mer effektiva sättet att överbrygga klyftan mellan det antal trygga och säkra parkeringsområden som behövs och det nuvarande antalet sådana områden är att **uppgradera parkeringsanläggningar utan säkerhet längs motorvägarna.** Detta kan göras **genom arbeten och investeringar** så att sådana anläggningar kan certifieras på bronsnivå eller högre.

Fokus bör ligga på centrala säkerhetsåtgärder såsom upplysning av området, visuell avskräckning, rutinmässiga övervakningskontroller, övervakning vid in- och utfartspunkter och tydlig skyltning så att enbart godkända fordon parkerar där. Det kan också bli nödvändigt att investera i rastplatser längs motorvägar som ursprungligen var avsedda främst för passagerare i personbilar.

Kommissionen rekommenderar medlemsstaterna att noggrant bedöma detta alternativ för att uppfylla kraven i TEN-T-förordningen. Företag som ansvarar för rastplatser längs motorvägar uppmuntras att utvärdera hur relevanta sådana investeringar är för deras affärsmodeller. Om enbart privata investeringar inte är en hållbar affärsmodell kan offentliga stödmekanismer och samordnad planering vara nödvändiga för att säkerställa att nödvändig infrastruktur står klar i tid.

I regioner där stölder av last förekommer oftare bör medlemsstaterna också **prioritera anläggning av och uppgradering till platinacertifierade trygga och säkra parkeringsområden** för att garantera maximal säkerhet och maximalt skydd för förare och last. Offentliga stödmekanismer bör prioriteras i dessa regioner.

4.1.2. Främjande av samarbete mellan och medvetenhet hos berörda parter

Medlemsstaterna bör inkludera utvecklingen av trygga och säkra parkeringsområden i sina **nationella transportplaner** ([16]). De europeiska samordnare som utsetts enligt artikel 52 i förordning (EU) 2024/1679 stöder ett samordnat genomförande av de europeiska transportkorridorerna. Enligt artikel 54 i förordning (EU) 2024/1679 ska varje europeisk samordnare senast den 19 juli 2026 och därefter vart fjärde år utarbeta en arbetsplan med en detaljerad analys av läget i genomförandet av korridoren och dess överensstämmelse med kraven i denna förordning, inbegripet när det gäller utbyggnaden av rastplatser och trygga och säkra parkeringsområden samt prioriteringarna för dess framtida utveckling.

Kommissionen anser också att **långdistanstransportföretag bör uppmuntra sina förare att vila på trygga och säkra parkeringsområden**. Trygga och säkra parkeringsområden bör tas upp i expertgruppen för mobilitet i städer (European Group for Urban Mobility, EGUM) och forumet för digitala transporter och digital logistik (DTLF) ([17]). Trygga och säkra parkeringsområden skulle också kunna tas upp i grundutbildningen och fortbildningen för förare som ett nytt inslag som är särskilt utformat för förarnas välbefinnande, tillsammans med digitalisering och tekniska uppdateringar.

4.1.3. Förbättrad konnektivitet för trygga och säkra parkeringsområden

Företagen som ansvarar för trygga och säkra parkeringsområden skulle kunna inrätta en gemensam EU-omfattande digital plattform (observatorium), tillgänglig även som en smarttelefonapp, som gör det möjligt för förare och transportföretag att få tillgång till realtidsinformation om tillgängliga parkeringar, göra bokningar och kommunicera med parkeringsanläggningarna. Kommissionen har också inlett ett projekt för att utveckla en app som samlar in synpunkter från förare och deras betyg på viktiga platser av intresse längs lastbilsrutter, inklusive servicepunkter och rastplatser ([18]).

4.1.4. Förbättring av säkerhet, trygghet, välbefinnande och inkludering

Förare anser att parkeringsområden är mer attraktiva när de

- är **säkra** när det gäller hur både lastbilar och fotgängare **rör sig** på området,
- är **rena** och uppfyller **stränga hygienstandarder** i hela anläggningen,
- främjar **program för välbefinnande** som är inriktade på att stödja långdistansförarnas psykiska hälsa och tillhandahålla rekreationsanläggningar och sociala utrymmen,

---

([16]) Se artikel 60 i förordning (EU) 2024/1679.

([17]) EGUM är kommissionens högnivåexpertgrupp för mobilitet i städer, medan DTLF är forumet för digitala transporter och digital logistik med experter från medlemsstaterna, offentliga organ och privata organisationer som samordnar politiken på dessa områden.

([18]) Pilotprojekt: ”Empowering truck drivers-Revolutionising European logistics”, https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/opportunities/topic-details/PPPA-2025-EMPOWERTD?isExactMatch=true&status=31094501,31094502,31094503&frameworkProgramme=43637601&order=DESC&pageNumber=1&pageSize=50&sortBy=startDate.

- erbjuder **könsinkluderande åtgärder**, till exempel särskilda parkeringsplatser nära säkerhetskontor för kvinnliga förare för att förhindra att kvinnor ska tvingas gå ensamma genom parkeringsområdet, särskilt nattetid,
- tillhandahåller **tjänster som är särskilt anpassade till olika kulturella och religiösa behov**, såsom olika kostalternativ och flerspråkiga informationssystem.

Lastbilschaufförer skulle också i hög grad uppskatta en **säkerhetsnärvaro på platsen**.

Lastbilschaufförer skulle också kunna utnyttja **överkomlig och tillgänglig inkvartering**, exempelvis motell som ligger nära trygga och säkra parkeringsområden, om de uppförs i tättrafikerade regioner där gods transporteras. Detta skull säkerställa permanenta och tillförlitliga övernattningsalternativ för förare.

4.1.5. Finansiering

Finansieringen av trygga och säkra parkeringsområden, bland annat genom EU-medel, har visat sig vara ett mycket viktigt och effektivt instrument. För att fortsätta med detta viktiga stödverktyg föreslog kommissionen den 16 juli 2025 Fonden för ett sammanlänkat Europa 3 med en transportbudget på 51,5 miljarder euro i den fleråriga budgetramen för 2028–2034([19]).

4.2. Initiativ som rör rättsakter

4.2.1. Delegerad förordning (EU) 2022/1012

Vid bedömningen av huruvida förordning (EU) 2022/1012 bör ses över mot bakgrund av det aktuella tekniska utvecklingsläget([20]) bör kommissionen, på grundval av samrådet med medlemsstaterna och berörda parter, även överväga om den ska

- införa certifieringar på mellannivå för att underlätta och därmed ge incitament till snabba uppgraderingar av befintliga trygga och säkra parkeringsområden; ett parkeringsområde på silvernivå som investerar i service på hög nivå skulle till exempel kunna få certifieringen silver+,
- inkludera en skyldighet för säkerhetspersonal på plats i trygga och säkra parkeringsområden på platinanivå att utöka de fysiska säkerhetsstandarderna,
- utveckla ett signalsystem för trygga och säkra parkeringsområden som informerar om parkeringsplatser som är reserverade för kvinnliga förare,
- lägga till särskild kostinformation och samla in könsuppdelade uppgifter om förarna på toaletterna.

4.2.2. Förordning (EG) nr 561/2006

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

([20]) Enligt den översynsklausul som fastställs i artikel 3 i förordning (EU) 2022/1012 ska kommissionen senast den 7 april 2026 bedöma huruvida standarderna och certifieringsförfarandena i bilagorna I och II behöver ändras mot bakgrund av det aktuella tekniska utvecklingsläget och för att kontinuerligt förbättra förarnas arbetsförhållanden.

Om och när en mer omfattande översyn av förordning (EG) nr 561/2006 sker skulle kommissionen när det gäller trygga och säkra parkeringsområden kunna föreslå följande ändringar av förordning (EG) nr 561/2006:

- Införa ytterligare kriterier som rör förarnas välbefinnande i standarderna för servicenivåer för trygga och säkra parkeringsområden. Detta skulle till exempel kunna bestå av åtgärder för att ta emot förare med olika kulturell eller språklig bakgrund.
- Göra det möjligt för förare att ta sin regelbundna vila i förarhytten om den är utrustad med alla nödvändiga bekvämlighetsfunktioner och de står parkerade på trygga och säkra parkeringsområden av hög kvalitet. Detta skulle ge förarna möjlighet att umgås och vila på platser med höga säkerhets- och servicenivåer.

Kommissionen kommer att noga övervaka utvecklingen av lämpliga rast- och parkeringsanläggningar för yrkesförare, särskilt trygga och säkra parkeringsområden som certifierats i enlighet med fastställda standarder enligt delegerad förordning (EU) 2022/1012. Kommissionen kommer också att fastställa det lämpligaste sättet att stödja rekommendationerna, med beaktande av politiska prioriteringar, genomförbarhet och synpunkter från alla berörda parter. I sin bedömning kommer kommissionen att fokusera på de åtgärder som kommer att förbättra kvaliteten på parkeringsanläggningar och öka antalet trygga och säkra parkeringsområden.

Kommissionen betonar att medlemsstaterna är ansvariga för att säkerställa en lämplig utbyggnad av nätverket av trygga och säkra parkeringsområden. Även om det är viktigt med fortsatt FSE-finansiering är den begränsad till sin natur. Därför är nationellt privat och offentligt stöd avgörande för att säkerställa att luckor och vita fläckar i TEN-T-nätet åtgärdas på ett effektivt sätt så att tillgången till trygga och säkra parkeringsområden är tillräcklig.