COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 21.11.2025
COM(2025) 703 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

sobre a disponibilidade de instalações de repouso adequadas para os condutores e de zonas de estacionamento seguras, bem como sobre a criação de zonas de estacionamento seguras e protegidas certificadas em conformidade com o Regulamento Delegado (UE) 2022/1012

1. INTRODUÇÃO

O Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários ([1]) (a seguir designado por «Regulamento 561/2006») estabelece regras em matéria de tempos de condução, pausas e períodos de repouso para os condutores envolvidos no transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros. O artigo 8.º-A, n.º 2, do Regulamento 561/2006 ([2]) habilita a Comissão Europeia a estabelecer normas pormenorizadas relativas ao nível de serviço e de segurança das zonas de estacionamento seguras e protegidas (ZESP) e aos procedimentos de certificação dessas zonas de estacionamento.

A Comissão deu seguimento a esta habilitação com a adoção, em 7 de abril de 2022, do Regulamento Delegado (UE) 2022/1012 ([3]), que incide sobre os problemas críticos que se colocam ao setor dos transportes rodoviários e contribui para um sistema de transportes mais eficiente e harmonioso em toda a União Europeia. O Regulamento Delegado (UE) 2022/1012 estabelece **normas pormenorizadas** relativas às zonas de estacionamento a certificar como seguras e protegidas. Estas normas abrangem vários aspetos, nomeadamente medidas de segurança física, vigilância, iluminação e controlo do acesso. As ZESP devem disponibilizar instalações adequadas aos condutores, tais como instalações sanitárias, chuveiros e serviços de restauração, que lhes permitam repousar confortavelmente e em segurança.

São estabelecidos quatro **níveis de segurança** para as ZESP: i) bronze, ii) prata, iii) ouro, e iv) platina. Estes níveis visam responder a diferentes necessidades e constituem um quadro claro para os operadores de transportes escolherem o nível de segurança adequado, também com base no valor das mercadorias que transportam. Os **procedimentos de certificação** das ZESP incluem inspeções periódicas e auditorias para garantir o cumprimento das normas estabelecidas, assegurando assim um ambiente fiável e seguro para os condutores e a proteção eficaz das cargas.

O artigo 8.º-A, n.º 4, do Regulamento 561/2006 exige que a Comissão apresente ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a disponibilidade de instalações de repouso adequadas para os condutores e de zonas de estacionamento seguras. A Comissão deve também apresentar um relatório sobre a criação de ZESP certificadas em conformidade com as normas estabelecidas

([1]) Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

([2]) Conforme revisto pelo Regulamento (UE) 2020/1054 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos máximos de condução diária e semanal, à duração mínima das pausas e dos períodos de repouso diário e semanal e o Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos (JO L 249 de 31.7.2020, p. 1).

([3]) Regulamento Delegado (UE) 2022/1012 da Comissão, de 7 de abril de 2022, que completa o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante ao estabelecimento de normas pormenorizadas relativas ao nível de serviço e de segurança das zonas de estacionamento seguras e protegidas e aos procedimentos para a sua certificação (JO L 170 de 28.6.2022, p. 27).

no Regulamento Delegado (UE) 2022/1012. Além disso, o relatório da Comissão pode incluir uma lista de medidas recomendadas destinadas a aumentar o número e a qualidade das ZESP.

Adicionalmente, o artigo 8.º-A, n.º 3, do Regulamento 561/2006 exige que os Estados-Membros incentivem a criação de espaços de estacionamento para os utilizadores comerciais da estrada, em conformidade com o artigo 39.º, n.º 2, alínea c), do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 ([4]) relativo à rede transeuropeia de transportes (RTE-T), posteriormente substituído pelo Regulamento (UE) 2024/1679 ([5]). O artigo 31.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2024/1679 exige que os Estados-Membros criem, até 31 de dezembro de 2040, ZESP certificadas de acordo com as normas da UE ao longo das vias rodoviárias da rede principal e da rede principal alargada ou a uma distância máxima de 3 km da saída mais próxima da via rodoviária da rede transeuropeia, com uma distância máxima, em média, de 150 km entre duas ZESP.

O presente relatório foi elaborado com base num estudo realizado para a Comissão sobre a disponibilidade de instalações de repouso e de zonas de estacionamento para condutores profissionais ([6]). O estudo analisou os atuais níveis de procura e oferta de espaços de estacionamento para condutores profissionais e as possibilidades de expansão da rede existente de ZESP, em conformidade com o Regulamento (UE) 2024/1679. O estudo baseou-se em amplas consultas junto de peritos dos Estados-Membros, operadores de transportes e de estacionamento, sindicatos e condutores profissionais ([7]).

A parte 2 do relatório inclui uma síntese das áreas de estacionamento para condutores profissionais da UE e a parte 3 analisa os desafios enfrentados pelas ZESP. Por fim, a parte 4 apresenta as conclusões, incluindo as principais recomendações para a expansão da rede de ZESP.

2. SÍNTESE DAS ZONAS DE ESTACIONAMENTO DA UE

A presente parte apresenta uma tipologia das zonas de estacionamento para condutores profissionais existentes na UE e os dados principais sobre as ZESP.

([4]) Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE (JO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

([5]) Regulamento (UE) 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, que altera o Regulamento (UE) 2021/1153 e o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga o Regulamento (UE) n.º 1315/2013 (JO 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» (Estudo sobre a disponibilidade de instalações de repouso adequadas para os condutores profissionais e de zonas de estacionamento seguras, bem como sobre a criação de zonas de estacionamento seguras e protegidas, na UE), https://op.europa.eu/pt/publication-detail/-/publication/42b15ca1-1680-11f0-b1a3-01aa75ed71a1. Todos os resultados de inquéritos constantes do presente relatório foram extraídos deste estudo.

([7]) Mais informações sobre a consulta e as partes interessadas consultadas estão disponíveis no anexo II do estudo, https://op.europa.eu/pt/publication-detail/-/publication/a21e19fe-167d-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-pt.

2.1. Tipologia das zonas de estacionamento

As zonas de estacionamento utilizadas pelos condutores profissionais são muito diversificadas em termos de finalidade e de nível de segurança, podendo ser classificadas da seguinte forma:

a. Zonas de estacionamento na autoestrada

Estas zonas de estacionamento encontram-se geralmente abertas a todos os tipos de veículos, o que significa que são partilhadas por camiões, automóveis particulares, autocarros e outros tipos de veículos particulares. Dependendo do Estado-Membro, as zonas de estacionamento são frequentemente detidas, exploradas ou concessionadas por autoridades públicas.

b. Zonas de estacionamento fora da autoestrada

Normalmente, estas zonas de estacionamento situam-se a cerca de 3 quilómetros da autoestrada. São frequentemente detidas e exploradas por operadores privados, estando reservadas a camiões e veículos comerciais ligeiros.

c. Zonas de espera para camiões em terminais portuários e ferroviários

Ao contrário das zonas de estacionamento públicas, são zonas especiais criadas nos terminais portuários e ferroviários para permanência dos condutores enquanto estes aguardam a entrada no terminal. Dependendo do Estado-Membro, os terminais podem ser detidos e explorados por autoridades públicas ou empresas privadas, sendo a propriedade pública bastante comum.

d. Recintos privados de empresas de transporte (parques de empresas)

Estas zonas de estacionamento são disponibilizadas por fornecedores de reservas de estacionamento para camiões em parques de estacionamento pertencentes a empresas de transporte. Neste regime, a empresa de transporte abre o seu parque a condutores de outras empresas de transporte, à semelhança de um serviço de arrendamento para alojamento de curta duração disponível para reserva através de uma aplicação. Este modelo tem uma forma alternativa utilizada por operadores de transportes de nicho, como as transportadoras de veículos automóveis, que estacionam nos parques uns dos outros.

e. Zonas de estacionamento seguras e protegidas

As ZESP podem ser subdivididas em zonas de estacionamento certificadas e zonas de estacionamento não certificadas. As normas da UE estabelecidas no Regulamento Delegado (UE) 2022/1012 são as únicas definidas na legislação. Estabelecem quatro níveis de segurança e um nível comum de serviços como condição prévia para a certificação. A certificação é efetuada por organismos de auditoria independentes e imparciais acreditados de acordo com regras transparentes estabelecidas no referido regulamento delegado.

Outras normas do setor são os requisitos de segurança aplicáveis aos locais de estacionamento (PSR, do inglês Parking Security Requirements) da TAPA na região EMEA, que constituem a norma da Associação de Proteção de Ativos Transportados (TAPA), e a certificação de parques e instalações de estacionamento da Organização Europeia para o Estacionamento Seguro (ESPORG).

Existem também normas regionais do setor, como as certificações da Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V. (VEDA) («Estacionamento de Excelência e de Qualidade»), mas continuam a ser marginais.

f. Zonas de estacionamento para autocarros

Em geral, os condutores de autocarros não pernoitam nas zonas de estacionamento utilizadas pelos condutores de camiões. Tendem a alojar-se em hotéis e preferem áreas de serviço e parques de estacionamento específicos perto dos destinos ou terminais. Reconhecendo esta tendência, certos municípios, como os de Pamplona, em Espanha, e Bruxelas, na Bélgica, criaram terminais de estacionamento específicos para autocarros em zonas urbanas. Deste modo, as ZESP são, em grande medida, irrelevantes para o setor dos transportes por autocarro, que tem necessidades operacionais distintas.

g. Outras instalações

Existem cerca de 123 000 hotéis na UE27. De igual modo, 46 % das zonas de estacionamento certificadas da UE dispõem de, pelo menos, uma instalação de alojamento para pernoita a menos de 3 quilómetros. Em todas as categorias de estacionamento, cerca de metade das zonas de estacionamento têm, pelo menos, uma instalação de alojamento a esta distância. Os intervalos de distância mais habituais são 1 quilómetro, considerada uma distância passível de ser percorrida a pé, e 3 quilómetros, que podem dispor de um serviço de vaivém. Contudo, dado que estas distâncias foram medidas em linha reta, uma instalação de alojamento considerada próxima de uma zona de estacionamento pode, na realidade, obrigar a percorrer distâncias mais longas.

Assim, muitas zonas de estacionamento carecem de alojamento adequado nas proximidades. Embora possam existir opções a maiores distâncias, estas não são viáveis para os condutores de camiões, os quais não costumam dispor de transporte (motorizado) depois de estacionarem o camião numa zona de estacionamento protegida.

Muitos hotéis identificados perto das ZESP destinam-se principalmente a turistas e viajantes de negócios, sendo incomportáveis para os condutores de camiões. De facto, as constatações confirmam que, na sua maioria, os preços dos hotéis são proibitivos para os condutores de camiões.

2.2. Dados principais sobre as ZESP

A atual oferta total de espaços de estacionamento para camiões na UE ascende a cerca de 380 000 (protegidos e não protegidos), dos quais 60 816 acima do nível básico (ou seja, não certificados, mas com alguns elementos de segurança), 23 651 certificados como protegidos ao abrigo de diferentes métodos de certificação e 4 943 certificados em conformidade com as normas da UE (a maioria dos quais é de nível «ouro», proporcionando um nível relativamente elevado de segurança). A distribuição de sítios certificados, agrupados em apenas alguns países ou regiões (Bélgica, região dos Pirenéus, Norte de Itália e Hungria), deixa lacunas significativas em toda a

rede principal da RTE-T, por exemplo, na Alemanha, na Áustria, na Chéquia, na Eslováquia e na Polónia ([8]).

Todas as zonas de estacionamento, certificadas ou não, incluem também áreas de serviço e instalações básicas. O nível de segurança e os equipamentos públicos essenciais disponíveis podem variar consideravelmente entre estes locais. As áreas de serviço ao longo das vias principais, incluindo autoestradas e estradas com duas faixas de rodagem, oferecem equipamentos públicos essenciais aos condutores. No mínimo, incluem estações de serviço, zonas de restauração e sanitários públicos. Muitas oferecem também outros estabelecimentos e serviços de conveniência, como chuveiros e lojas, o que as torna adequadas para curtas pausas e períodos de repouso prolongados durante viagens de longo curso.

Decorre atualmente ou deverá ter início em breve a construção de novas ZESP. Esta inclui 49 projetos em curso no âmbito do Mecanismo Interligar a Europa (MIE) ([9]), que deverão acrescentar 4 614 espaços de estacionamento em ZESP para camiões, quase duplicando a oferta atual.

No último convite à apresentação de propostas para subvenções de ação da UE no domínio dos transportes ao abrigo do MIE, publicado em 2024 e encerrado em 2025, foi aprovado para financiamento um total de 1**4 propostas de projetos de ZESP** (12 ao abrigo da dotação geral e duas ao abrigo da dotação da coesão), com um **financiamento cumulativo** superior a **91 milhões de EUR** ([10]).

Os projetos visam a criação de ZESP em vários Estados-Membros da UE no âmbito da RTE-T. Estes projetos visam reforçar a segurança rodoviária e a proteção e proporcionar melhores condições aos condutores profissionais, alargando e modernizando as instalações de estacionamento no cumprimento das normas estabelecidas no regulamento da UE.

Embora estas novas zonas de estacionamento melhorem a cobertura geográfica das ZESP à escala europeia, existe o risco de subsistirem lacunas significativas, devido ao aumento constante da procura e ao tempo necessário para a oferta de novas zonas de estacionamento.

3. DESAFIOS ATUAIS DAS ZONAS DE ESTACIONAMENTO SEGURAS E PROTEGIDAS

O setor do transporte rodoviário da UE enfrenta vários desafios críticos, relacionados com a disponibilidade e a funcionalidade das ZESP. Tais desafios afetam não só a proteção, a segurança e o bem-estar dos condutores, agravando a escassez de condutores profissionais, mas também a

([8]) Para mais informações sobre a distribuição geográfica dos lugares de estacionamento na UE, ver o anexo I do estudo supramencionado (e, em especial, os respetivos mapas).

([9]) Regulamento (UE) 2021/1153 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2021, que cria o Mecanismo Interligar a Europa e revoga os Regulamentos (UE) n.º 1316/2013 e (UE) n.º 283/2014 (JO L 249 de 14.7.2021, p. 38).

([10]) Até à data, sem ter em conta o último convite à apresentação de propostas, a UE já cofinanciou 138 zonas de estacionamento e cerca de 16 113 espaços de estacionamento (certificados e não certificados) com mais de 231 milhões de EUR ao abrigo do MIE.

eficiência das cadeias logísticas e a segurança rodoviária em geral. Os fatores que mais influenciam a utilização das ZESP são i) a proteção, a segurança, a limpeza e o conforto das instalações e ii) a disponibilidade de estacionamento. Os inquiridos salientam igualmente a necessidade de melhorar a gestão dos dados e o acesso a atualizações em tempo real sobre a disponibilidade de estacionamento. Além disso, o custo do acesso às instalações pode constituir um fator significativo na preferência por zonas de estacionamento com um nível de proteção e de serviço inferior.

3.1. Furto de mercadorias e preocupações em matéria de proteção

A proteção é uma preocupação fundamental para os transportadores rodoviários e os condutores. Uns expressivos 85 % dos operadores de transportes declararam ter sido vítimas de furto ou vandalismo quando estacionaram os seus veículos em zonas não protegidas. Embora a percentagem diminua para 41 % nas zonas de estacionamento protegidas, o nível de incidentes mantém-se elevado, realçando a necessidade premente de mais medidas de proteção. Além disso, 79 % dos condutores afirmam ter enfrentado uma ameaça para a segurança e/ou uma situação perigosa enquanto o seu veículo estava estacionado, e apenas 9 % dos condutores declaram sentir-se seguros nas zonas de estacionamento da Europa. O furto de mercadorias continua a ser um problema, com incidentes como o furto de combustível, o arrombamento de cabinas e o embarque não autorizado de passageiros para efeitos de imigração irregular. São também referidos roubos violentos, que põem em perigo a vida dos condutores.

3.2. Escassez e discrepâncias na distribuição

Tanto os transportadores como os condutores deram conta da escassez de instalações de estacionamento disponíveis. Além disso, as ZESP estão distribuídas de forma desigual pela UE, em especial nas regiões de alta densidade de transporte de mercadorias. Muitas regiões da UE não cumprem a densidade exigida de ZESP certificadas, deixando os condutores com opções limitadas para repousar em segurança. Esta escassez agrava o problema do estacionamento ilegal, aumentando os riscos para a segurança dos condutores. Os países que os condutores consideram menos servidos por ZESP são a Alemanha, Bélgica, Espanha, França, Itália, Países Baixos e Portugal.

Estima-se que sejam atualmente necessários cerca de 395 000 espaços de estacionamento. Partindo do princípio de que a procura total deve ser satisfeita por ZESP certificadas, a diferença é de 390 057 espaços de estacionamento ([11]), o equivalente a 3 250 zonas de estacionamento ([12]). Prevê-se que a procura continue a aumentar até 2040 e, tendo em conta a atual evolução do investimento, o défice estimado será de 483 000 espaços de estacionamento, ou seja, 4 025 zonas

([11]) A necessidade de espaços de estacionamento foi calculada subtraindo o número atual de 4 943 espaços de estacionamento certificados em conformidade com as normas da UE à procura estimada de 395 000 espaços de estacionamento.

([12]) Estima-se que cada zona de estacionamento venha a ser constituída, em média, por 120 espaços de estacionamento. Esta estimativa baseia-se na dimensão média das zonas de estacionamento certificadas existentes (em conformidade ou não com as normas da UE).

de estacionamento certificadas em conformidade com as normas da UE ([13]). O desfasamento entre a procura e a oferta existe em toda a UE, se bem que a uma escala variável consoante a região e o Estado-Membro. As disparidades mais significativas observam-se no sudoeste e no centro da Europa ([14]).

3.3. Qualidade das instalações de estacionamento disponíveis

De entre os condutores, 52 % dos inquiridos consideraram que as zonas de estacionamento não estavam limpas e 46 % consideraram-nas aceitáveis. Só 2 % de todos os condutores inquiridos consideraram as zonas de estacionamento limpas (isto para todos os tipos de zonas de estacionamento). No que respeita às ZESP, com ou sem certificação da UE, cerca de 55 % dos inquiridos afirmam que as instalações estão «limpas» ou «aceitáveis».

3.4. Custo de utilização das instalações de estacionamento

Os condutores e os operadores de transportes concordam que os condutores não devem suportar o custo do estacionamento. A análise das zonas de estacionamento mais protegidas, nomeadamente as de nível «platina» e «ouro», revela que os preços atuais variam entre cerca de 15 EUR e cerca de 35 EUR por noite. As zonas de estacionamento menos protegidas, nomeadamente com os níveis de proteção «prata» e «bronze», cobram entre 5 EUR e 15 EUR. As empresas de transporte entendem que 15 EUR/noite por espaço de estacionamento é um preço elevado. Tendo em conta a pouca disponibilidade para pagar o estacionamento, é pouco provável que os operadores de transportes estejam dispostos a pagar o alojamento em hotel.

3.5. Desafios tecnológicos

Existe uma notória falta de dados completos sobre o planeamento dos percursos e os sistemas de reserva de estacionamento. A gestão deficiente dos dados impede os condutores de aceder em tempo real à informação sobre os espaços de estacionamento protegidos disponíveis. Um grande número das instalações de estacionamento existentes não dispõe das infraestruturas necessárias para implantar sistemas de transporte inteligentes ([15]). Se implantados, estes sistemas poderão aliviar significativamente a pressão de encontrar estacionamento seguro em zonas congestionadas, apresentando atualizações e reservas em tempo real através de plataformas digitais.

Mais especificamente, a maioria dos operadores de transportes considera que o acesso em tempo real à disponibilidade de estacionamento é fundamental para o planeamento dos percursos, embora apenas 27 % considerem as informações atuais sobre o estacionamento fiáveis. Além disso, 75 %

([13]) A quantidade de 483 000 espaços de estacionamento foi calculada subtraindo os 24 000 espaços de estacionamento projetados certificados em conformidade com as normas da UE à procura estimada de 507 000 espaços de estacionamento protegidos em 2040.

([14]) É apresentando um levantamento exaustivo da procura e da oferta de instalações de estacionamento no anexo I do estudo, em: https://op.europa.eu/pt/publication-detail/-/publication/71d155f0-167e-11f0-b1a3-01aa75ed71a1.

([15]) A Diretiva Sistemas de Transporte Inteligentes (STI) estabelece um conjunto de orientações e ações para a implantação de progressos digitais e tecnológicos que impulsionarão a modernização e a conectividade das frotas de veículos de longo curso e, consequentemente, das ZESP.

dos operadores consideram que os dados exatos sobre as ZESP disponíveis melhoram o planeamento dos percursos e ajudam a cumprir a regulamentação em matéria de tempos de condução e de repouso. Quanto à disponibilidade e à gestão dos dados para o planeamento dos percursos e as reservas, os operadores de transportes declaram que não dispõem de um sistema de encaminhamento ou de um plano definido para as paragens, tendo mais de 50 % indicado que não efetuam quaisquer reservas em zonas de estacionamento.

3.6. Questões específicas de género

O claro desequilíbrio de género no setor, no qual apenas 6 % dos condutores são mulheres, salienta a necessidade de instalações que tenham em conta as questões de género. As condutoras enfrentam desafios adicionais, como o facto de as necessidades de segurança e higiene pessoais não serem devidamente satisfeitas pelas instalações atuais.

4. CONCLUSÕES

Os desafios apresentados na parte 3 do presente relatório devem ser enfrentados com investimentos estratégicos e o ajustamento das políticas. Este aspeto é essencial para melhorar a eficiência e a proteção no setor dos transportes rodoviários da UE e melhorar as condições de trabalho e, por conseguinte, a atratividade da profissão de condutor.

A procura crescente de transporte rodoviário de mercadorias sublinha a necessidade premente de mais infraestruturas de estacionamento, em especial de ZESP certificadas. A oferta atual é incapaz de responder à procura e, ante a expectativa de que esta continue a aumentar, são necessários um investimento imediato e a certificação das zonas de estacionamento existentes com dispositivos de segurança e proteção. Esta urgência é vincada pelo requisito de os Estados-Membros assegurarem, até 31 de dezembro de 2040, a criação de ZESP certificadas ao longo da rede principal e da rede principal alargada da RTE-T, ou a uma distância máxima de 3 km da saída mais próxima da estrada da rede transeuropeia, com uma distância máxima média de 150 km entre elas. É possível identificar várias ações de seguimento legislativas e não legislativas.

As iniciativas possíveis que se seguem baseiam-se na análise e nos resultados do estudo e devem, por conseguinte, ser entendidas como contributos para um debate mais amplo. O seu objetivo é informar e apoiar uma reflexão mais aprofundada, sem antecipar nem influenciar quaisquer decisões relacionadas com ações futuras.

4.1. Iniciativas não relacionadas com atos jurídicos

4.1.1. Incentivar uma modernização indutora de benefícios rápidos

A Comissão considera que a forma mais eficiente de colmatar o desfasamento entre o número de ZESP necessárias e o número atual de ZESP passa por **modernizar as instalações de estacionamento não protegidas ao longo das autoestradas**. Esta modernização pode ser efetuada **com obras e investimentos** que contribuam para a certificação dessas instalações com o nível «bronze» ou superior.

A tónica deve ser colocada em medidas de proteção essenciais, como a iluminação do perímetro, os dissuasores visuais, os controlos de vigilância de rotina, a vigilância dos pontos de entrada e de

saída e sinalização clara limitando o acesso a veículos autorizados. Poderá também ser necessário investir em instalações de repouso ao longo de autoestradas inicialmente concebidas sobretudo para passageiros de automóveis particulares.

A Comissão recomenda que os Estados-Membros avaliem atentamente esta opção, com vista ao cumprimento dos requisitos estabelecidos no Regulamento RTE-T. Os operadores das instalações de repouso ao longo das autoestradas são incentivados a avaliar a pertinência desses investimentos para os seus modelos de negócio. Caso o investimento privado, por si só, não apresente uma justificação económica viável, podem ser necessários mecanismos de apoio público e um planeamento coordenado para assegurar a disponibilização atempada das infraestruturas necessárias.

Nas regiões com um maior número de incidentes de furto de mercadorias, os Estados-Membros devem também **dar prioridade à construção e modernização de ZESP com a certificação de nível «platina»** para maximizar a segurança e a proteção de condutores e mercadorias. Nestas regiões, deve ser dada prioridade aos mecanismos de apoio público.

4.1.2. Promover a colaboração e a sensibilização das partes interessadas

Os Estados-Membros devem incluir a criação de ZESP no âmbito dos respetivos **planos nacionais de transportes** ([16]). Os coordenadores europeus designados nos termos do artigo 52.º do Regulamento (UE) 2024/1679 apoiam a implementação coordenada dos corredores europeus de transporte. Nos termos do artigo 54.º do Regulamento (UE) 2024/1679, cada coordenador europeu elabora, o mais tardar até 19 de julho de 2026 e, posteriormente, de quatro em quatro anos, um plano de trabalho contendo uma análise pormenorizada do estado de execução do corredor e da respetiva conformidade com os requisitos do mesmo regulamento, nomeadamente no que diz respeito à implantação de áreas de repouso e de ZESP, bem como as prioridades do seu desenvolvimento futuro.

A Comissão considera igualmente que **os operadores de longo curso devem incentivar os seus condutores a repousar em ZESP**. O tema das ZESP deve ser integrado nos trabalhos do grupo de peritos sobre mobilidade urbana (EGUM) e do Fórum de Transporte e Logística Digital (DTLF) ([17]). O tema das ZESP pode ainda ser incluído na formação inicial e contínua dos condutores como um novo elemento especificamente concebido para o seu bem-estar, juntamente com a digitalização e as atualizações tecnológicas.

4.1.3. Melhorar a conectividade das ZESP

Os operadores das ZESP devem criar uma plataforma digital comum à escala da UE (observatório), disponível também sob a forma de aplicação para telemóveis inteligentes, que permita aos condutores e às empresas de transportes aceder em tempo real a dados sobre a

([16]) Ver o artigo 60.º do Regulamento (UE) 2024/1679.

([17]) O EGUM é o grupo de peritos de alto nível da Comissão Europeia sobre mobilidade urbana e o DTLF é o Fórum de Transporte e Logística Digital, que reúne peritos dos Estados-Membros, de entidades públicas e de organizações privadas para coordenar as políticas nesses domínios.

disponibilidade de estacionamento, fazer reservas e comunicar com as instalações de estacionamento. A Comissão lançou também um projeto para desenvolver uma aplicação que reúna as observações e avaliações dos condutores sobre os principais pontos de interesse ao longo dos percursos de transporte de mercadorias, incluindo pontos de serviço e áreas de repouso ([18]).

4.1.4. Melhorar a segurança, a proteção, o bem-estar e a inclusividade

Na ótica dos condutores, a atratividade das zonas de estacionamento aumenta quando:

- são **seguras**, no que toca à **circulação** de camiões e peões,
- estão **limpas**, respeitando **normas de higiene rigorosas** em toda a instalação,
- promovem **programas de bem-estar** centrados no apoio à saúde mental dos condutores de longo curso e na disponibilização de instalações de lazer e espaços sociais,
- apresentam **medidas inclusivas em termos de género**, tais como espaços de estacionamento reservados perto dos serviços de segurança para condutoras, a fim de evitar que as mulheres tenham de percorrer sozinhas a zona de estacionamento, em especial durante a noite,
- oferecem **serviços adaptados às diferentes necessidades culturais e religiosas**, tais como opções alimentares diversificadas e sistemas de informação multilingues.

Os condutores de camiões também valorizariam sobremaneira a **presença de segurança no local**.

Os condutores de camiões também beneficiariam de **alojamento acessível e a preços comportáveis**, como motéis nas proximidades das ZESP, se forem desenvolvidos em regiões de transporte de mercadorias de elevada densidade; tal asseguraria opções coerentes e fiáveis de dormida para os condutores.

4.1.5. Financiamento

O financiamento das ZESP, nomeadamente com fundos da UE, revelou-se um instrumento muito importante e eficaz. A fim de dar continuidade a este importante instrumento de apoio, a Comissão propôs, em 16 de julho de 2025, o Mecanismo Interligar a Europa 3, com um orçamento para os transportes de 51,5 mil milhões de EUR no quadro financeiro plurianual («QFP») para o período de 2028-2034 ([19]).

4.2. Iniciativas relacionadas com atos jurídicos

4.2.1. Regulamento Delegado (UE) 2022/1012

([18]) Projeto-piloto: Capacitar os camionistas — Revolucionar a logística europeia, 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.

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

Ao avaliar a necessidade de rever o Regulamento (UE) 2022/1012 à luz dos avanços tecnológicos alcançados ([20]), a Comissão, com base na consulta dos Estados-Membros e das partes interessadas, poderia ponderar a possibilidade de:

- introduzir certificações de categorias de nível intermédio para facilitar e, desse modo, incentivar a rápida modernização das ZESP existentes. Por exemplo, uma zona de estacionamento de nível «prata» que investisse em serviços de alto nível poderia receber uma certificação «prata+»,
- estabelecer a obrigação de haver pessoal de segurança no local nas ZESP de nível «platina», a fim de alargar as normas de segurança física,
- desenvolver um sistema de sinalização para as ZESP informando sobre a existência de espaços de estacionamento reservados a condutoras,
- aditar considerações em matéria alimentar e a recolha de dados desagregados por género sobre a utilização das instalações sanitárias pelos condutores.

4.2.2. Regulamento (CE) n.º 561/2006

Se e quando se proceder a uma revisão mais ampla do Regulamento (CE) n.º 561/2006, a Comissão poderá propor, no que diz respeito às ZESP, as seguintes alterações ao Regulamento (CE) n.º 561/2006:

- inclusão de critérios adicionais relacionados com o bem-estar dos condutores nas normas relativas ao nível de serviço das ZESP, consistindo, por exemplo, em medidas destinadas a acolher condutores de diferentes origens culturais ou linguísticas,
- permitir aos condutores que gozem os seus períodos de repouso regulares nas cabinas dos veículos se estes estiverem equipados com todas as funções de conforto necessárias e forem estacionados em ZESP de elevada qualidade. Tal daria aos condutores a possibilidade de conviverem e repousarem em locais com elevados níveis de segurança e de serviços.

A Comissão acompanhará de perto a criação de instalações de repouso e estacionamento adequadas para condutores profissionais, em especial de ZESP certificadas em conformidade com as normas estabelecidas nos termos do Regulamento Delegado (UE) 2022/1012. A Comissão determinará igualmente a forma mais adequada de apoiar as recomendações, tendo em conta as prioridades políticas, a viabilidade e os contributos de todas as partes interessadas pertinentes. Na sua avaliação, a Comissão centrar-se-á nas medidas que irão melhorar a qualidade das instalações de estacionamento e aumentar o número de ZESP.

A Comissão salienta que os Estados-Membros são responsáveis por assegurar o desenvolvimento adequado da rede de ZESP. Embora a sua continuação seja importante, o financiamento do MIE é limitado. Por conseguinte, o apoio público e privado a nível nacional é essencial para assegurar o

([20]) A cláusula de revisão prevista no artigo 3.º do Regulamento (UE) 2022/1012 estabelece que, até 7 de abril de 2026, a Comissão deve avaliar a necessidade de alterar as normas e os procedimentos de certificação previstos nos anexos I e II à luz dos avanços tecnológicos alcançados, e a fim de melhorar continuamente as condições de trabalho dos condutores.

preenchimento eficaz das lacunas e das zonas «brancas» da rede RTE-T, a fim de manter uma disponibilidade adequada de ZESP.