EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 21.11.2025.
COM(2025) 703 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par transportlīdzekļu vadītājiem piemērotu atpūtas vietu un drošu stāvvietu pieejamību un par drošu un aizsargātu stāvvietu, kas sertificētas saskaņā ar Deleģēto regulu (ES) 2022/1012, izveidi

1. IEVADS

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 561/2006, ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu ([1]) (turpmāk tekstā – "Regula Nr. 561/2006"), ir paredzēti noteikumi par transportlīdzekļa vadīšanas laikposmiem, pārtraukumiem un atpūtas laikposmiem transportlīdzekļu vadītājiem, kas veic kravu un pasažieru autopārvadājumus. Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 561/2006 ([2]) 8.a panta 2. punktu Eiropas Komisija ir pilnvarota noteikt detalizētus standartus attiecībā uz drošu un aizsargātu stāvvietu ("DAS") pakalpojumu līmeni un drošību un attiecībā uz šādu stāvvietu sertifikācijas procedūrām.

Pamatojoties uz šo pilnvarojumu, Komisija 2022. gada 7. aprīlī pieņēma Deleģēto regulu (ES) 2022/1012 ([3]), kas pievēršas būtiskiem jautājumiem, ar kuriem saskaras autotransporta nozare, un veicina efektīvāku un saskaņotāku transporta sistēmu visā Eiropas Savienībā. Deleģētajā regulā (ES) 2022/1012 ir noteikti **detalizēti standarti**, kuriem ir jāatbilst stāvvietām, lai tās varētu sertificēt kā drošas un aizsargātas. Šie standarti aptver dažādus aspektus, t. sk. fiziskās drošības pasākumus, novērošanu/apsekošanu, apgaismojumu un piekļuves kontroli. DAS ir jānodrošina transportlīdzekļu vadītājiem piemērotas iespējas, piemēram, atpūtas telpas, dušas un ēdināšanas pakalpojumi, lai autovadītāji varētu ērti un droši atpūsties.

DAS ir izveidoti četri **drošības līmeņi**: i) bronzas, ii) sudraba, iii) zelta, un iv) platīna. Tie ir noteikti ar mērķi apmierināt pārvadātāju dažādās vajadzības un nodrošināt skaidru sistēmu, kas tiem palīdzētu izvēlēties piemērotu drošības līmeni, t. sk. pamatojoties uz pārvadāto preču vērtību. DAS **sertifikācijas procedūras** ietver regulāras inspekcijas un revīzijas, kuru nolūks ir pārliecināties par atbilstību noteiktajiem standartiem, tādējādi nodrošinot uzticamu un drošu vidi transportlīdzekļu vadītājiem un kravu efektīvu aizsardzību.

Regulas (EK) Nr. 561/2006 8.a panta 4. punktā ir noteikts, ka Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par transportlīdzekļu vadītājiem piemērotu atpūtas vietu/telpu un drošu stāvvietu pieejamību. Komisijai būtu arī jāziņo par tādu DAS izveidi, kas sertificētas saskaņā ar Deleģētajā regulā (ES) 2022/1012 noteiktajiem standartiem. Papildus tam Komisijas ziņojumā var iekļaut sarakstu ar ieteiktajiem pasākumiem, kuru mērķis ir palielināt DAS skaitu un uzlabot to kvalitāti.

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 (2006. gada 15. marts), ar ko paredz dažu sociālās jomas tiesību aktu saskaņošanu saistībā ar autotransportu, groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 un Padomes Regulu (EK) Nr. 2135/98 un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 3820/85 (OV L 102, 11.4.2006., 1. lpp.).

([2]) Kas pārskatīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2020/1054 (2020. gada 15. jūlijs), ar ko Regulu (EK) Nr. 561/2006 groza attiecībā uz minimālajām prasībām par maksimālajiem transportlīdzekļa ikdienas un iknedēļas vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem un ar ko Regulu (ES) Nr. 165/2014 groza attiecībā uz pozicionēšanu ar tahogrāfu palīdzību (OV L 249, 31.7.2020., 1. lpp.).

([3]) Komisijas Deleģētā regula (ES) 2022/1012 (2022. gada 7. aprīlis), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 561/2006 papildina attiecībā uz standartiem, ar kuriem nosaka drošu un aizsargātu stāvvietu pakalpojuma līmeni un drošību, un attiecībā uz to sertificēšanas procedūrām (OV L 170, 28.6.2022., 27. lpp.).

Turklāt Regulas (EK) Nr. 561/2006 8.a panta 3. punktā ir noteikts, ka dalībvalstīm būtu jāveicina stāvvietu izveidošana komerciālajiem ceļu lietotājiem saskaņā ar 39. panta 2. punkta c) apakšpunktu Regulā (ES) Nr. 1315/2013 ([4]) par Eiropas transporta tīklu (*TEN-T*), kas vēlāk aizstāta ar Regulu (ES) 2024/1679 ([5]). Regulas (ES) 2024/1679 31. panta 4. punktā ir noteikts, ka dalībvalstīm līdz 2040. gada 31. decembrim ir jāizveido atbilstoši ES standartiem sertificētas DAS pie pamattīkla un paplašinātā pamattīkla ceļiem vai 3 km brauciena attālumā no Eiropas transporta tīkla autoceļa tuvākās izejas, ar vidējo maksimālo attālumu 150 km starp divām šādām DAS.

Šis ziņojums ir balstīts uz informāciju, kas iegūta Komisijas uzdevumā veiktā pētījumā par atpūtas vietu un stāvvietu pieejamību profesionāliem transportlīdzekļu vadītājiem ([6]). Pētījumā tika analizēts pašreizējais pieprasījums pēc profesionāliem transportlīdzekļu vadītājiem paredzētām stāvvietām un to attiecīgais piedāvājums, un iespējas paplašināt esošo DAS tīklu saskaņā ar Regulu (ES) 2024/1679. Pētījums tika sagatavots, pamatojoties uz plašu apspriešanos ar dalībvalstu ekspertiem, pārvadātājiem, stāvvietu operatoriem, arodbiedrībām un profesionāliem transportlīdzekļu vadītājiem ([7]).

Šā ziņojuma 2. daļā ir ietverts pārskats par profesionāliem transportlīdzekļu vadītājiem paredzētām stāvvietām ES, savukārt 3. daļā ir aplūkotas problēmas, ar kurām saskaras DAS. 4. daļā ir izklāstīti secinājumi, t. sk. galvenie ieteikumi DAS tīkla paplašināšanai.

2. PĀRSKATS PAR STĀVVIETĀM ES

Šajā daļā ir aprakstīta ES esošo profesionāliem transportlīdzekļu vadītājiem paredzēto stāvvietu klasifikācija un galvenie skaitļi attiecībā uz DAS.

2.1. Stāvvietu klasifikācija

Autostāvvietas, ko izmanto profesionāli transportlīdzekļu vadītāji, ir ļoti atšķirīgas to attiecīgā mērķa un drošības līmeņa ziņā. Tās var klasificēt saskaņā ar turpmāk aprakstīto iedalījumu.

([4]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

([5]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1679 (2024. gada 13. jūnijs) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulas (ES) 2021/1153 un (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013 (OV 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" (Pētījums par profesionāliem transportlīdzekļu vadītājiem piemērotu atpūtas vietu un drošu stāvvietu pieejamību, kā arī par drošu un aizsargātu stāvvietu izveidi ES), https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/42b15ca1-1680-11f0-b1a3-01aa75ed71a1.
Visi šajā ziņojumā ietvertie apsekojuma rezultāti ir iegūti no šā pētījuma.

([7]) Sīkāka informācija par apspriešanos un aptaujātajām ieinteresētajām personām ir atrodama pētījuma II pielikumā, https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a21e19fe-167d-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en.

a. Stāvvietas pie automaģistrālēm

Šīs stāvvietas bieži vien ir atvērtas visu veidu transportlīdzekļiem, t. i., kravas automobiļi šādā teritorijā tiek novietoti kopā ar privātiem automobiļiem, tālsatiksmes autobusiem un citu veidu privātiem transportlīdzekļiem. Atkarībā no dalībvalsts šādas stāvvietas parasti ir publisko iestāžu īpašumā, pārvaldībā vai koncesijā.

b. Stāvvietas netālu no automaģistrālēm

Šīs stāvvietas parasti atrodas aptuveni 3 km attālumā no automaģistrāles. Tās bieži vien ir privātu uzņēmumu īpašumā un pārvaldībā un ir paredzētas kravas automobiļiem un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem.

c. Kravas automobiļu gaidīšanas zonas ostās un dzelzceļa terminālos

Atšķirībā no sabiedriskajām stāvvietām tās ir īpašas zonas ostās un dzelzceļa terminālos, kur autovadītāji var uzturēties, gaidot savu kārtu iebraukšanai terminālī. Atkarībā no dalībvalsts terminālī var būt publisko iestāžu vai privātu uzņēmumu īpašumā un pārvaldībā, tomēr visbiežāk tie ir publiskajā īpašumā.

d. Privātās transporta uzņēmumu teritorijas (uzņēmumu depo)

Šādas stāvvietas piedāvā kravas automobiļu stāvvietu rezervēšanas pakalpojumu sniedzēji autostāvvietās, kas pieder transporta uzņēmumiem. Šajā shēmā transporta uzņēmums piedāvā savu laukumu transportlīdzekļu vadītājiem no citiem transporta uzņēmumiem – līdzīgi izmitināšanas vietas īstermiņa īres pakalpojumam, ko var rezervēt, izmantojot lietotni. Šā modeļa citu paveidu izmanto specifiskas tirgus nišas pārvadātāji, piemēram transporta uzņēmumi, kuri pārvadā automašīnas, un tie novieto transportlīdzekļus viens otra laukumos.

e. Drošas un aizsargātas stāvvietas

DAS var sīkāk iedalīt sertificētās stāvvietās un nesertificētās stāvvietās. Deleģētajā regulā (ES) 2022/1012 paredzētie ES standarti ir vienīgie standarti, kas noteikti ar tiesību aktiem. Šie standarti nosaka četrus dažādus drošības līmeņus un [minimālo] vienoto pakalpojumu līmeni, kas ir izvirzīts kā priekšnoteikums sertifikācijai. Sertifikāciju veic neatkarīgas un objektīvas revīzijas struktūras, kas akreditētas saskaņā ar pārredzamiem noteikumiem, kuri izklāstīti šajā deleģētajā regulā.

Citi nozares standarti ir *TAPA* Eiropas, Tuvo Austrumu un Āfrikas stāvvietu drošības prasības (SDP), kas ir Pārvadāto aktīvu aizsardzības asociācijas (*TAPA*) standarts, un Eiropas Drošo stāvvietu organizācijas (*ESPORG*) stāvvietu un telpu sertifikāts.

Pastāv arī reģionāli nozares standarti, piemēram, *Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V.* (*VEDA*) sertifikāti (“Premium Parking” un “Quality Parking”), taču tie joprojām tiek izmantoti maz.

f. Tālsatiksmes autobusu stāvvietas

Tālsatiksmes autobusu vadītāji parasti nepārnakšņo stāvvietās, ko izmanto kravas automobiļu vadītāji. Viņi parasti paliek viesnīcās un dod priekšroku pakalpojumu zonām un specializētām stāvvietām, kas atrodas netālu no attiecīgā galamērķa vai terminālļa. Apzinoties šo tendenci, dažas pašvaldības, piemēram, Pamplona Spānijā un Brisele Beļģijā, ir izveidojušas specializētus tālsatiksmes autobusu stāvvietu terminālļus pilsētas teritorijā. Tāpēc, ņemot vērā tālsatiksmes autobusu nozares specifiskās operatīvās vajadzības, DAS tai lielākoties nav būtiskas.

g. Citas vietas

ES-27 valstīs ir aptuveni 123 000 viesnīcu. 46 % gadījumu ES sertificētajām stāvvietām 3 km attālumā atrodas vismaz viena nakšņošanas vieta. Visās stāvvietu kategorijās aptuveni pusei stāvvietu ir vismaz viena nakšņošanas vieta, kas atrodas šādā attālumā. Visbiežāk sastopamie attāluma diapazoni ir 1 km, ko uzskata par gājienā paveicamu attālumu, un 3 km, ko var nodrošināt ar "turp–atpakaļ" pārvadājumu transportu. Tomēr, tā kā šie attālumi ir mērīti taisnā līnijā, līdz izmitināšanas vietai, kas uzskatāma par tādu, kas atrodas netālu no stāvvietas, faktiski varētu būt paveicams lielāks attālums.

Tā rezultātā daudzām stāvvietām trūkst tuvumā esošu piemērotu izmitināšanas vietu. Lai gan šādas iespējas var būt pieejamas lielākā attālumā, kravas automobiļu vadītāji tās nevar praktiski izmantot, jo, kad kravas automobilis ir novietots drošā stāvvietā, viņu rīcībā parasti nav cita (motorizēta) transportlīdzekļa.

Daudzas DAS tuvumā identificētās viesnīcas galvenokārt apkalpo tūristus un darījumu braucienos esošus ceļotājus, un kravas automobiļu vadītājiem tās cenas ziņā nav pieejamas. Konstatētie fakti apliecina, ka lielākā daļa viesnīcas cenu kravas automobiļu vadītājiem ir pārmērīgas.

2.2. Galvenie skaitļi attiecībā uz DAS

Pašreizējais kravas automobiļu stāvvietu kopējais piedāvājums ES ir aptuveni 380 000 stāvvietu (gan drošās, gan nedrošās), no kurām 60 816 stāvvietas ir novērtētas augstāk par pamatlīmeni (t. i., nav sertificētas, bet ar dažiem drošības elementiem), 23 651 stāvvieta ir sertificēta kā droša, izmantojot dažādas sertifikācijas metodes, un 4943 stāvvietas ir sertificētas kā atbilstošas ES standartiem (lielākajai daļai no tām ir piešķirts zelta līmenis, kas nodrošina salīdzinoši augstu drošības līmeni). Sertificētu vietu izvietojums, tām lielākoties koncentrējoties vien dažās valstīs un reģionos (Beļģijā, Pireneju reģionā, Itālijas ziemeļos un Ungārijā), rada būtiskus iztrūkumus *TEN-T* pamattīklā, piemēram, Austrijā, Čehijā, Vācijā, Polijā un Slovākijā ([8]).

Visās stāvvietās – sertificētās vai nesertificētās – atrodas arī pakalpojumu zonas un pamata labierīcības. Drošības līmenis un pieejamās ērtības šajās vietās var ievērojami atšķirties. Pakalpojumu zonas, kas atrodas pie galvenajiem ceļiem, t. sk. automaģistrālēm un autoceļiem ar

([8]) Sīkāku informāciju par stāvvietu ģeogrāfisko izvietojumu Eiropas Savienībā skatīt iepriekš minētā pētījuma I pielikumā (konkrētāk, pielikuma kartēs).

divvirzienu brauktuvēm, nodrošina autovadītājiem pamatērtības. Šajās zonās kā minimums ir pieejamas vismaz degvielas uzpildes stacijas, ēdināšana iespējas un sabiedriskās tualetes. Daudzas zonas piedāvā arī papildu ērtības, piemēram, dušas un veikalus, tādējādi tās ir piemērotas gan īsiem pārtraukumiem, gan garākiem atpūtas laikposmiem tālsatiksmes braucienos.

Pašlaik notiek jaunu DAS būvniecība vai to ir plānots uzsākt tuvākajā laikā. Tas ietver 49 notiekošos Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) ([9]) projektus, ar kuriem paredzēts papildus izveidot 4614 DAS stāvvietas kravas automobiļiem, tādējādi gandrīz divkāršojot pašreizējo piedāvājumu.

Pēdējā uzaicinājumā iesniegt priekšlikumus par ES pasākumu dotācijām transporta jomā EISI ietvaros, kas tika publicēts 2024. gadā un noslēdzās 2025. gadā, finansējumam ir apstiprināti kopumā **14 priekšlikumi DAS projektiem** (12 no vispārējā finansējuma un 2 no kohēzijas finansējuma) ar **kumulatīvu finansējumu** vairāk nekā **91 miljona EUR apmērā** ([10]).

Projektu mērķis ir *TEN-T* iniciatīvas ietvaros izveidot DAS dažādās ES dalībvalstīs. Šie pasākumi tiek īstenoti nolūkā uzlabot ceļu satiksmes drošību un aizsardzības līmeni un piedāvāt labākus apstākļus profesionāliem transportlīdzekļu vadītājiem, paplašinot un modernizējot autostāvvietas tā, lai tās atbilstu ES Regulā [Nr. 561/2006] noteiktajiem standartiem.

Lai gan šīs jaunās vietas uzlabos DAS ģeogrāfisko pārklājumu Eiropas teritorijā, pastāv risks, ka joprojām saglabāsies būtisks stāvvietu trūkums, jo pieprasījums arvien pieaug, taču jaunu stāvvietu izveidei ir nepieciešams laiks.

3. PAŠREIZĒJĀS PROBLĒMAS DROŠĀS UN AIZSARGĀTĀS STĀVVIETĀS

ES autotransporta nozare saskaras ar vairākām kritiskām problēmām, kas saistītas ar DAS pieejamību un funkcionalitāti. Šīs problēmas ietekmē ne tikai transportlīdzekļu vadītāju drošību, aizsardzību un labbūtību, tādējādi pastiprinot profesionālu transportlīdzekļu vadītāju trūkumu, bet arī loģistikas ķēžu efektivitāti un vispārējo ceļu satiksmes drošību. Galvenie faktori, kas ietekmē DAS izmantošanu, ir i) telpu/labierīcību drošība, aizsardzība, tīrība un komforts, un ii) stāvvietu pieejamība. Respondenti arī uzsver, ka ir jāuzlabo datu pārvaldība un piekļuve reāllaika atjauninājumiem par stāvvietu pieejamību. Papildus tam būtisks faktors, kas liek izvēlēties stāvvietas ar zemāku drošības un pakalpojumu līmeni, var būt maksa par labierīcību izmantošanu.

3.1. Kravas zādzības un drošības apsvērumi

Drošība ir ļoti svarīgs apsvērums autopārvadātājiem un transportlīdzekļu vadītājiem. Pārsteidzoši liels īpatsvars (85 %) pārvadātāju ziņo, ka ir saskārušies ar zādzību vai vandālismu laikā, kad to transportlīdzekļi bija novietoti neaizsargātās vietās. Lai gan attiecībā uz aizsargātām stāvvietām

([9]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1153 (2021. gada 7. jūlijs), ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu un atceļ Regulas (ES) Nr. 1316/2013 un (ES) Nr. 283/2014 (OV L 249, 14.7.2021., 38. lpp.).

([10]) Neņemot vērā pēdējo uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus, ES līdz šim ir līdzfinansējusi jau 138 stāvvietu zonas un aptuveni 16 113 stāvvietas (gan sertificētas, gan nesertificētas), EISI ietvaros nodrošinot vairāk nekā 231 miljonu EUR.

šis īpatsvars samazinās līdz 41 %, incidentu līmenis joprojām ir augsts un spilgti parāda, ka ir ārkārtīgi svarīgi veikt papildu drošības pasākumus. Turklāt 79 % transportlīdzekļu vadītāju ziņo, ka viņi ir saskārušies ar drošības apdraudējumu un/vai kādu bīstamu aspektu laikā, kad to transportlīdzeklis bija novietots stāvvietā, un tikai 9 % vadītāju ziņo, ka stāvvietās Eiropā viņi jūtas droši. Joprojām aktuāla problēma ir kravas zādzības, t. sk. incidenti saistībā ar degvielas zagšanu, ielaušanos kabīnē un neatļautu pasažieru iekāpšanu nelegālas imigrācijas nolūkos. Tiek ziņots arī par vardarbīgām laupīšanām, kas apdraud transportlīdzekļu vadītāju dzīvību.

3.2. Stāvvietu trūkums un nevienmērīgs izvietojums

Gan pārvadātāji, gan transportlīdzekļu vadītāji ziņoja par pieejamu stāvvietu trūkumu. Papildus tam DAS izvietojums ES, it īpaši reģionos ar augstu kravu pārvadājumu intensitāti, ir nevienmērīgs. Daudzos ES reģionos netiek nenodrošināts sertificētu DAS nepieciešamais blīvums, tādējādi vadītājiem ir ierobežotas iespējas droši atpūsties. Šādu stāvvietu trūkums saasina problēmu, kas saistīta ar transportlīdzekļu novietošanas neatļautās vietās, kas savukārt palielina vadītāju drošības riskus. Reģioni, kurus autovadītāji uzskata par vismazāk nodrošinātiem ar DAS, ir Beļģija, Francija, Vācija, Itālija, Nīderlande, Portugāle un Spānija.

Tiek lēsts, ka pašlaik ir nepieciešami aptuveni 395 000 stāvvietu. Pieņemot, ka kopējais pieprasījums būtu jānodrošina ar sertificētām DAS, vēl trūkst 390 057 stāvvietas ([11]), kas atbilst 3250 stāvvietu zonām ([12]). Tiek prognozēts, ka līdz 2040. gadam pieprasījums turpinās pieaugt, un, ņemot vērā pašreizējo investīciju tendenci, aplēstais iztrūkums būs 483 000 stāvvietu jeb 4025 stāvvietu zonas, kas sertificētas saskaņā ar ES standartiem ([13]). Atšķirība starp pieprasījumu un piedāvājumu pastāv visā ES, tomēr tās apmērs katrā reģionā un dalībvalstī atšķiras. Būtiskākās atšķirības ir novērotas Eiropas dienvidrietumu daļā un Centrāleiropā ([14]).

3.3. Pieejamo stāvvietu kvalitāte

Aptaujājot transportlīdzekļu vadītājus, 52 % respondentu uzskatīja, ka autostāvvietu zonas ir netīras, savukārt 46 % uzskatīja, ka stāvvietu apstākļi ir pieņemami. Tikai 2 % no visiem aptaujātajiem vadītājiem uzskatīja, ka stāvvietas ir tīras (tas ietver visu veidu stāvvietas). Attiecībā uz DAS – gan ES sertificētām, gan nesertificētām – aptuveni 55 % respondentu apgalvo, ka stāvvietas ir "tīras" vai "pieņemamas".

3.4. Stāvvietu izmantošanas maksa

([11]) Vajadzība pēc stāvvietām tika aprēķināta, no aplēstā stāvvietu pieprasījuma, t. i., 395 000, atņemot saskaņā ar ES standartiem sertificēto stāvvietu pašreizējo skaitu – 4943.

([12]) Tiek lēsts, ka katrā stāvvietu zonā būs vidēji 120 stāvvietas. Šīs aplēses pamatā ir esošo sertificēto stāvvietu zonu vidējais lielums (neatkarīgi no tā, vai tās atbilst ES standartiem).

([13]) Stāvvietu skaits (483 000) tika aprēķināts, no aplēstā pieprasījuma 2040. gadā – 507 000 drošu stāvvietu – atņemot saskaņā ar ES standartiem sertificēto stāvvietu prognozēto skaitu – 24 000.

([14]) Detalizēts pārskats par stāvvietu pieprasījumu un piedāvājumu ir atrodams pētījuma I pielikumā: https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/71d155f0-167e-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en.

Transportlīdzekļu vadītāji un pārvadātāji ir vienisprātis, ka vadītājiem nebūtu jāsedz maksa par stāvvietu. Augstākas drošības, t. i., platīna un zelta līmeņa, stāvvietu analīze liecina, ka pašreizējās cenas ir aptuveni 15–35 EUR par nakti. Zemākas drošības, proti, sudraba un bronzas līmeņa, stāvvietas maksā 5–15 EUR. Transporta uzņēmumi uzskata, ka 15 EUR par nakti par vienu stāvvietu ir augsta cena. Ņemot vērā šo zemo gatavību maksāt par stāvvietu, ir maz ticams, ka pārvadātāji būs gatavi maksāt par izmitināšanu viesnīcā.

3.5. Tehnoloģiskās problēmas

Ievērojami trūkst visaptverošu datu maršrutu plānošanas un stāvvietu rezervēšanas sistēmām. Slikta datu pārvaldība neļauj transportlīdzekļu vadītājiem piekļūt reāllaika informācijai par pieejamām drošām stāvvietām. Daudzām esošajām stāvvietām trūkst intelektiskām transporta sistēmām nepieciešamās infrastruktūras ([15]). Ja šīs sistēmas tiktu ieviestas, tās varētu ievērojami mazināt spriedzi, kas saistīta ar drošu stāvvietu atrašanu pārslogotos reģionos, piedāvājot reāllaika informācijas atjauninājumus un rezervācijas digitālās platformās.

Konkrētāk, lielākā daļa pārvadātāju uzskata, ka piekļuvei reāllaika informācijai par stāvvietu pieejamību ir būtiska nozīme maršruta plānošanā, lai gan tikai 27 % no tiem uzskata, ka pašreizējā informācija par stāvvietām ir uzticama. Turklāt 75 % pārvadātāju uzskata, ka precīzi dati par pieejamajām DAS uzlabo maršrutu plānošanas iespējas un palīdz ievērot braukšanas un atpūtas laikposmu noteikumus. Attiecībā uz datu pieejamību un pārvaldību maršruta plānošanai un stāvvietu rezervēšanai pārvadātāji norāda, ka tiem nav savas maršrutēšanas sistēmas vai fiksēta pieturvietu plāna, un vairāk nekā 50 % norāda, ka tie vispār neveic stāvvietu rezervāciju.

3.6. Ar dzimumu saistītas problēmas

Acīmredzamā dzimumu nelīdzsvarotība šajā nozarē, proti, fakts, ka tikai 6 % transportlīdzekļu vadītāju ir sievietes, liecina, ka ir nepieciešamas dzimumsensitīvas stāvvietas/telpas. Sievietes, kas ir transportlīdzekļu vadītājas, saskaras ar papildu problēmām, piemēram, personiskās drošības un higiēnas vajadzībām, kuras pašreizējās stāvvietās netiek pienācīgi nodrošinātas.

4. SECINĀJUMI

Šā ziņojuma 3. daļā izklāstītās problēmas ir jārisina, veicot stratēģiskas investīcijas un politikas pielāgojumus. Tas ir būtisks nosacījums, lai palielinātu ES autotransporta nozares efektivitāti un drošību un lai uzlabotu transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus un līdz ar to arī šīs profesijas pievilcību.

Pieaugošais pieprasījums pēc kravu autopārvadājumiem skaidri liecina par steidzamu vajadzību pēc plašākas stāvvietu infrastruktūras, it īpaši sertificētām DAS. Pašreizējais piedāvājums nespēj apmierināt pieprasījumu, un tā kā ir paredzams, ka pieprasījums turpinās pieaugt, ir nepieciešams nekavējoties veikt investīcijas un esošo stāvvietu, kurās ir drošības un aizsardzības elementi, sertifikāciju. Šo steidzamību vēl vairāk pastiprina prasība dalībvalstīm līdz 2040. gada

([15]) Intelektisko transporta sistēmu (ITS) direktīva paredz virkni pamatnostādņu un pasākumu, ar kuriem ieviest digitālos un tehnoloģiskos sasniegumus, kas veicinās tālsatiksmes transportlīdzekļu autoparku un attiecīgi arī DAS modernizāciju un savienojamību.

31. decembrim nodrošināt sertificētu DAS izveidi pie *TEN-T* pamattīkla un paplašinātā pamattīkla ceļiem vai 3 km brauciena attālumā no Eiropas transporta tīkla autoceļa tuvākās izejas, ar vidējo maksimālo attālumu 150 km starp divām šādām DAS. Šajā nolūkā var noteikt vairākus leģislatīvus un neleģislatīvus turpmākos pasākumus.

Tālāk minētās iespējamās iniciatīvas balstās pētījuma analīzē un konstatējumos, un tās būtu jāsaprot kā ieguldījums plašākā diskusijā. To nolūks ir sniegt informāciju un atbalstu turpmākām pārdomām, nenosakot un neietekmējot lēmumus par turpmāko rīcību.

4.1. Iniciatīvas, kas neattiecas uz tiesību aktiem

4.1.1. Ātrus rezultātus nesošu modernizācijas pasākumu veicināšana

Komisija uzskata, ka efektīvākais veids, kā aizpildīt plaisu starp nepieciešamo DAS skaitu un pašreizējo DAS skaitu, ir **modernizēt nedrošās stāvvietas pie automaģistrālēm**. To var izdarīt, **veicot attiecīgus darbus un investīcijas**, kas palīdzētu šādām stāvvietām iegūt bronzas līmeņa vai augstāku sertifikāciju.

Galvenā uzmanība būtu jāpievērš būtiskiem drošības pasākumiem, piemēram, perimetra apgaismojumam, vizuāliem brīdinājumiem, regulārām apsekošanas pārbaudēm, uzraudzībai iebraukšanas un izbraukšanas punktos un skaidrām norādēm, kas informē, ka stāvvietā iebraukt atļauts tikai transportlīdzekļiem ar īpašām atļaujām. Varētu būt nepieciešams veikt investīcijas arī atpūtas vietās, kas ir izvietotas pie automaģistrālēm un sākotnēji ir bijušas paredzētas galvenokārt privāto automobiļu pasažieriem.

Komisija iesaka dalībvalstīm šo iespēju rūpīgi izvērtēt, lai varētu izpildīt *TEN-T* regulā noteiktās prasības. Savukārt atpūtas vietu operatori/uzņēmumi, kas atrodas pie automaģistrālēm, tiek mudināti izvērtēt šādu investīciju piemērotību to uzņēmējdarbības modelim. Ja ar privātām investīcijām vien nevar nodrošināt dzīvotspējīgu uzņēmējdarbības modeli, var būt nepieciešams izmantot valsts atbalsta mehānismus un koordinētu plānošanu, lai nodrošinātu nepieciešamās infrastruktūras savlaicīgu pabeigšanu.

Reģionos, kuros ir lielāks kravas zādzību skaits, dalībvalstīm **par prioritāti būtu jānosaka arī sertificētu platīna līmeņa DAS būvniecība un modernizācija**, kas palīdzētu nodrošināt maksimālu drošību un aizsardzību transportlīdzekļu vadītājiem un kravām. Šajos reģionos kā prioritāte būtu jāizvirza valsts atbalsta mehānismi.

4.1.2. Ieinteresēto personu sadarbības un informētības veicināšana

Dalībvalstīm savos **valsts transporta plānos** ([16]) būtu jāiekļauj DAS izveide. Eiropas koordinatori, kas norīkoti saskaņā ar Regulas (ES) 2024/1679 52. pantu, atbalsta Eiropas transporta koridoru koordinētu īstenošanu. Saskaņā ar Regulas (ES) 2024/1679 54. pantu katrs Eiropas koordinators vēlākais līdz 2026. gada 19. jūlijam un pēc tam reizi četros gados izstrādā darba plānu, kurā sīki analizēts attiecīgā koridora īstenošanas stāvoklis un tā atbilstība Regulas

([16]) Sk. Regulas (ES) 2024/1679 60. pantu.

(ES) 2024/1679 prasībām, t. sk. attiecībā uz atpūtas zonu un DAS izvietošanu, kā arī tā turpmākās attīstības prioritātes.

Komisija arī uzskata, ka **tālsatiksmes pārvadājumu uzņēmumiem būtu jāmudina savi transportlīdzekļu vadītāji atpūsties DAS**. DAS kā temats būtu jāintegrē Eiropas Komisijas Pilsētmobilitātes ekspertu grupas (*EGUM*) un Digitālā transporta un loģistikas foruma (*DTLF*) ([17]) darba kārtībā. Kā jaunu elementu, kas īpaši izstrādāts transportlīdzekļu vadītāju labbūtībai, DAS tematu kopā ar digitalizācijas un tehnoloģiju aktuālajām tendencēm varētu iekļaut arī transportlīdzekļu vadītāju sākotnējā un periodiskajā apmācībā.

4.1.3. DAS savienotības uzlabošana

DAS operatori varētu izveidot vienotu ES mēroga digitālo platformu (novērošanas centru), kas ir pieejama arī kā viedtālruņu lietotne un kas ļauj transportlīdzekļu vadītājiem un transporta uzņēmumiem piekļūt reāllaika datiem par stāvvietu pieejamību, veikt rezervāciju un sazināties ar attiecīgo stāvvietu. Komisija ir arī uzsākusi projektu, kura mērķis ir izstrādāt lietotni, kas apkopo transportlīdzekļu vadītāju atsauksmes un vērtējumus par galvenajām interesējošajām vietām autopārvadājumu maršrutos, t. sk. pakalpojumu sniegšanas punktiem un atpūtas zonām ([18]).

4.1.4. Drošības, aizsardzības, labbūtības un iekļautības uzlabošana

Saskaņā ar transportlīdzekļu vadītāju viedokli stāvvietu pievilcība palielinās, ja tās:

- ir **drošas** gan attiecībā uz kravas automobiļu, gan gājēju **kustību**;
- ir **tīras** un visā stāvvietās zonā tiek ievēroti **stingri higiēnas standarti**;
- īsteno **labbūtības programmas**, kas vērstas uz tālsatiksmes autovadītāju garīgās veselības atbalstu un atpūtas un sociālo telpu nodrošināšanu;
- piedāvā **dzimumiekļaujošus pasākumus**, piemēram, sievietēm–vadītājām rezervēt stāvvietu netālu no apsardzes posteņa, lai novērstu to, ka tām ir jāšķērso autostāvvieta vienām, it īpaši naktī;
- sniedz **pakalpojumus, kas īpaši pielāgoti dažādām kultūras un reliģiskajām vajadzībām**, piemēram, daudzveidīgs pārtikas produktu piedāvājums un daudzvalodu informācijas sistēmas.

Kravas automobiļu vadītāji augstu novērtētu arī **apsardzes klātbūtni stāvvietā**.

Kravas automobiļu vadītāji gūtu labumu arī no **cenas ziņā pieejamām un piekļūstamām naktsmītnēm**, piemēram, moteļiem DAS tuvumā, ja tie tiktu attīstīti reģionos ar augstu kravu

([17]) *EGUM* ir Eiropas Komisijas augsta līmeņa ekspertu grupa pilsētmobilitātes jautājumos, savukārt *DTLF* ir Digitālais transporta un loģistikas forums, kas pulcē ekspertus no dalībvalstīm, publiskām struktūrām un privātām organizācijām politikas koordinēšanai šajās jomās.

([18]) Izmēģinājuma projekts: "Empowering truck drivers-Revolutionising European logistics" (Pilnvērtīgu iespēju nodrošināšana kravas automobiļu vadītājiem – Eiropas loģistikas pārveide), 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.

pārvadājumu intensitāti; tādējādi autovadītājiem tiktu nodrošinātas noteiktas un uzticamas pārnakšņošanas iespējas.

4.1.5. Finansēšana

DAS finansēšana, t. sk. izmantojot ES fondus, ir pierādījusi sevi kā ļoti svarīgu un iedarbīgu instrumentu. Lai turpinātu šo svarīgo atbalsta instrumentu, Komisija 2025. gada 16. jūlijā ierosināja izveidot Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu 3, daudzgadu finanšu shēmā ("DFS") 2028.–2034. gadam tam paredzot transporta budžetu 51,5 miljardu EUR apmērā ([19]).

4.2. Iniciatīvas, kas attiecas uz tiesību aktiem

4.2.1. Deleģētā regula (ES) 2022/1012

Novērtējot, vai Regula (ES) 2022/1012 būtu jāpārskata, ņemot vērā pašreizējo tehnoloģisko attīstību ([20]), Komisija, apspriežoties ar dalībvalstīm un ieinteresētajām personām, varētu apsvērt arī, vai:

- ieviest starplīmeņa kategorijas sertifikātus, lai atvieglotu un tādējādi veicinātu esošo DAS ātru modernizāciju. Piemēram, sudraba līmeņa stāvvietas zona, kas investē augsta līmeņa pakalpojumos, varētu saņemt "sudrabs+" sertifikātu;
- iekļaut pienākumu platīna līmeņa DAS nodrošināt apsardzes personālu stāvvietā, lai paplašinātu fiziskās drošības standartus;
- izstrādāt signālu/norāžu sistēmu DAS, kas informē par stāvvietām, kuras rezervētas sievietēm–vadītājām;
- pievienot apsvērumus attiecībā uz specifisku uzturu un pēc dzimuma sadalītu datu apkopojumu par transportlīdzekļu vadītāju uzturēšanos atpūtas telpās.

4.2.2. Regula (EK) Nr. 561/2006

Regulas (EK) Nr. 561/2006 plašākā pārskatīšanā, ja un kad tāda notiks, Komisija attiecībā uz DAS varētu ierosināt šādus grozījumus Regulā (EK) Nr. 561/2006:

- iekļaut ar transportlīdzekļu vadītāju labbūtību saistītus papildu kritērijus DAS pakalpojumu līmeņa standartos. Tas varētu ietvert, piemēram, pasākumus dažādas kultūras vai valodas piederības vadītāju uzņemšanai;
- atļaut transportlīdzekļu vadītājiem pavadīt savas regulārās atpūtas laikposmus transportlīdzekļu kabīnēs, ja šie transportlīdzekļi ir aprīkoti ar visām nepieciešamajām komforta nodrošināšanas funkcijām un novietoti augsta kvalitātes līmeņa DAS. Tas sniegtu vadītājiem iespēju socializēties un atpūsties vietās, kas nodrošina augstu drošības un pakalpojumu līmeni.

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

([20]) Regulas (ES) 2022/1012 3. pantā noteiktā pārskatīšanas klauzula paredz, ka, lai pastāvīgi uzlabotu vadītāju darba apstākļus, Komisijai ne vēlāk kā 2026. gada 7. aprīlī jānovērtē, vai I un II pielikumā paredzētie standarti un sertifikācijas procedūras ir jāgroza, ņemot vērā pašreizējo tehnoloģiju attīstību.

Komisija cieši uzraudzīs, kā tiek īstenota profesionāliem transportlīdzekļu vadītājiem piemērotu atpūtas vietu un stāvvietu, it īpaši DAS, kas sertificētas saskaņā ar Deleģētajā regulā (ES) 2022/1012 noteiktajiem standartiem, izveide. Komisija arī noteiks vispiemērotāko veidu, kā atbalstīt ieteikumus, ņemot vērā politikas prioritātes, to īstenojamību un visu attiecīgo ieinteresēto personu sniegtos viedokļus. Savā novērtējumā Komisija koncentrēsies uz pasākumiem, kas uzlabos stāvvietu zonu kvalitāti un palielinās DAS skaitu.

Komisija uzsver, ka DAS tīkla pienācīga attīstība ir dalībvalstu atbildība. Lai gan ir svarīgi turpināt EISI finansējumu, tas pēc būtības ir ierobežots. Tādēļ, lai nodrošinātu, ka tiek efektīvi novērsts stāvvietu iztrūkums un "baltie laukumi" *TEN-T* tīklā un attiecīgi saglabāta pienācīga DAS pieejamība, būtisks ir valsts privātā un publiskā sektora atbalsts.