EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2025 11 21
COM(2025) 703 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

dėl turimų vairuotojams tinkamų poilsio patalpų ir saugomų stovėjimo aikštelių ir dėl saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių, sertifikuotų pagal Deleguotąjį reglamentą (ES) 2022/1012, įrengimo

1. ĮVADAS

Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ([1]) (toliau – Reglamentas (EB) Nr. 561/2006) nustatytos taisyklės dėl vairuotojų, vežančių krovinius ir keleivius, vairavimo trukmės, pertraukų ir poilsio laikotarpių. Reglamento (EB) Nr. 561/2006 ([2]) 8a straipsnio 2 dalyje Europos Komisijai suteikti įgaliojimai nustatyti išsamius saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių aptarnavimo ir saugumo lygio ir tų stovėjimo aikštelių sertifikavimo procedūrų standartus.

Komisija pasinaudojo šiais įgaliojimais ir 2022 m. balandžio 7 d. priėmė Deleguotąjį reglamentą (ES) 2022/1012 ([3]), kuriuo sprendžiami labai svarbūs kelių transporto sektoriuje kylantys klausimai ir prisidedama prie efektyvesnės ir darnesnės transporto sistemos visoje Europos Sąjungoje užtikrinimo. Deleguotajame reglamente (ES) 2022/1012 nustatyti **išsamūs standartai**, kuriuos turi atitikti stovėjimo aikštelės, kad galėtų būti sertifikuotos kaip saugios ir apsaugotos. Šie standartai apima įvairius aspektus, įskaitant fizinio saugumo priemones, stebėjimą, apšvietimą ir patekimo kontrolę. Saugiose ir apsaugotose stovėjimo aikštelėse turi būti įrengtos vairuotojams tinkamos patalpos, pavyzdžiui, tualetai, dušai ir maitinimo paslaugų teikimo vietos, ir taip užtikrinta, kad vairuotojai galėtų patogiai ir saugiai pailsėti.

Nustatyti keturi saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių **saugumo lygiai**: i) bronzinis; ii) sidabrinis; iii) auksinis ir iv) platininis. Taip siekiama patenkinti įvairius poreikius ir vežėjams nustatyti aiškią sistemą, pagal kurią jie galėtų pasirinkti tinkamą saugumo lygį, be kita ko, remdamiesi vežamų krovinių verte. Saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių **sertifikavimo procedūros** apima reguliarius patikrinimus ir auditą, kuriais siekiama užtikrinti atitiktį nustatytiems standartams, taip užtikrinant, kad vairuotojams būtų sukurta patikima ir saugi aplinka, o kroviniai – veiksmingai apsaugoti.

Reglamento (EB) Nr. 561/2006 8a straipsnio 4 dalyje reikalaujama, kad Komisija pateiktų Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą dėl turimų vairuotojams tinkamų poilsio patalpų ir saugomų stovėjimo aikštelių. Komisija taip pat turėtų pateikti ataskaitą dėl saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių, sertifikuotų pagal Deleguotajame reglamente (ES) 2022/1012 nustatytus standartus, įrengimo. Į Komisijos ataskaitą taip pat gali būti įtrauktas rekomenduojamų priemonių,

---

([1]) 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1).

([2]) Su pakeitimais, padarytais 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2020/1054, kuriuo iš dalies keičiami Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, kiek tai susiję su būtiniausiais reikalavimais dėl maksimalios kasdienio bei kassavaitinio vairavimo trukmės, minimalių pertraukų ir kasdienio bei kassavaitinio poilsio laikotarpių, ir Reglamentas (ES) Nr. 165/2014, kiek tai susiję su vietos nustatymu tachografais, (OL L 249, 2020 7 31, p. 1).

([3]) 2022 m. balandžio 7 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2022/1012, kuriuo dėl standartų, kuriuose išsamiai aprašoma saugiose ir apsaugotose stovėjimo aikštelėse teikiamų paslaugų kokybė ir tų aikštelių saugumo lygis, nustatymo ir tų aikštelių sertifikavimo procedūrų papildomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006, (OL L 170, 2022 6 28, p. 27).

kuriomis siekiama didinti saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių skaičių ir gerinti jų kokybę, sąrašas.

Be to, Reglamento (EB) Nr. 561/2006 8a straipsnio 3 dalyje reikalaujama, kad valstybės narės skatintų įrengti stovėjimo vietas komerciniams kelių naudotojams, kaip numatyta Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 ([4]) dėl transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) 39 straipsnio 2 dalies c punkte; pastarasis reglamentas vėliau pakeistas Reglamentu (ES) 2024/1679 ([5]). Reglamento (ES) 2024/1679 31 straipsnio 4 dalyje reikalaujama, kad valstybės narės iki 2040 m. gruodžio 31 d. palei pagrindinio tinklo ir išplėstinio pagrindinio tinklo kelius arba ne toliau kaip 3 km važiavimo atstumu nuo artimiausio išvažiavimo iš transeuropinio transporto tinklo kelio įrengtų pagal ES standartus sertifikuotas saugias ir apsaugotas stovėjimo aikšteles, viena nuo kitos vidutiniškai nutolusias ne daugiau kaip 150 km atstumu.

Ši ataskaita parengta remiantis Komisijos užsakymu atliktu tyrimu dėl esamų profesionaliems vairuotojams skirtų poilsio patalpų ir stovėjimo aikštelių ([6]). Šiame tyrime analizuojama dabartinė profesionaliems vairuotojams skirtų stovėjimo vietų paklausa ir pasiūla ir galimybės pagal Reglamentą (ES) 2024/1679 išplėsti esamą saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių tinklą. Tyrimas grindžiamas išsamiomis konsultacijomis su valstybių narių ekspertais, vežėjais ir stovėjimo aikštelių operatoriais, profesinėmis sąjungomis ir profesionaliais vairuotojais ([7]).

Ataskaitos 2 dalyje pateikiama profesionaliems vairuotojams skirtų stovėjimo aikštelių ES apžvalga, o 3 dalyje aptariami iššūkiai, susiję su saugiomis ir apsaugotomis stovėjimo aikštelėmis. 4 dalyje pateikiamos išvados, įskaitant pagrindines rekomendacijas dėl saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių tinklo plėtros.

2. STOVĖJIMO AIKŠTELIŲ ES APŽVALGA

Šioje dalyje pristatomos profesionaliems vairuotojams skirtų stovėjimo aikštelių rūšys visoje ES ir pateikiami pagrindiniai duomenys apie saugias ir apsaugotas stovėjimo aikšteles.

([4]) 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES, (OL L 348, 2013 12 20, p. 1).

([5]) 2024 m. birželio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/1679 dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros Sąjungos gairių, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) 2021/1153 ir (ES) Nr. 913/2010 ir panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013, (OL L, 2024/1679, 2024 6 28).

([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/lt/publication-detail/-/publication/42b15ca1-1680-11f0-b1a3-01aa75ed71a1.
Visi šioje ataskaitoje pateikti tyrimo rezultatai gauti iš šio tyrimo.

([7]) Daugiau informacijos apie konsultacijas ir suinteresuotuosius subjektus, su kuriais konsultuotasi, pateikiama tyrimo II priede, https://op.europa.eu/lt/publication-detail/-/publication/a21e19fe-167d-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-lt.

2.1. Stovėjimo aikštelių rūšys

Profesionalių vairuotojų naudojamos stovėjimo aikštelės pagal paskirtį ir saugumo lygį yra labai skirtingos. Jas galima suskirstyti į toliau išvardytas kategorijas.

a. Greitkeliuose įrengtos stovėjimo aikštelės

Šios stovėjimo aikštelės dažnai yra skirtos visų tipų transporto priemonėms, o tai reiškia, kad sunkvežimiai tokiose aikštelėse stovi kartu su asmeniniais automobiliais, tolimojo susisiekimo autobusais ir kitų tipų asmeninėmis transporto priemonėmis. Priklausomai nuo valstybės narės, tokios stovėjimo aikštelės dažnai priklauso valdžios institucijoms, yra jų eksploatuojamos arba pagal koncesijos sutartį suteikiamos kitiems subjektams.

b. Ne greitkeliuose įrengtos stovėjimo aikštelės

Tokios stovėjimo aikštelės paprastai būna maždaug 3 km atstumu nuo greitkelio. Jos yra skirtos sunkvežimiams ir komercinėms lengvosioms transporto priemonėms ir dažnai priklauso privatiems veiklos vykdytojams ir yra jų eksploatuojamos

c. Sunkvežimių laukimo zonos uostų ir geležinkelių terminaluose

Kitaip nei viešos stovėjimo aikštelės, šios vietos yra specialios zonos uostų ir geležinkelių terminaluose, kuriose vairuotojai gali laukti, kol galės įvažiuoti į terminalą. Priklausomai nuo valstybės narės, terminalai gali priklausyti ir juos gali eksploatuoti valdžios institucijos arba privačios bendrovės, nors labai dažnai jie priklauso viešiesiems subjektams.

d. Privačių transporto bendrovių aikštelės (bendrovių depai)

Šias stovėjimo aikšteles transporto bendrovėms priklausančiose stovėjimo teritorijose siūlo sunkvežimių stovėjimo vietų rezervavimo paslaugų tiekėjai. Pagal šią schemą transporto bendrovė savo stovėjimo aikštele leidžia naudotis kitų transporto bendrovių vairuotojams – tai panašu į trumpalaikės būsto nuomos paslaugą, kurią galima užsisakyti per mobiliąją programėlę. Alternatyvia šio modelio forma naudojasi nišinėse rinkose veiklą vykdantys vežėjai, pavyzdžiui, automobilius vežančios transporto bendrovės, kurios stato automobilius viena kitos stovėjimo aikštelėse.

e. Saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės

Saugias ir apsaugotas stovėjimo aikšteles galima suskirstyti į sertifikuotas ir nesertifikuotas stovėjimo aikšteles. Vieninteliai teisės aktuose nustatyti standartai yra Deleguotajame reglamente (ES) 2022/1012 nustatyti ES standartai. Šiais standartais nustatyti keturi saugumo lygiai ir, kaip viena iš išankstinių sertifikavimo sąlygų, bendras paslaugų lygis. Sertifikavimą atlieka nepriklausomos ir nešališkos audito įstaigos, akredituotos pagal deleguotajame reglamente nustatytas skaidrias taisykles.

Kiti pramonės standartai yra TAPA EMEA stovėjimo saugumo reikalavimai (angl. PSR) (Vežamų krovinių apsaugos asociacijos (angl. TAPA) standartas) ir Europos saugių transporto priemonių stovėjimo aikštelių organizacijos (angl. ESPORG) stovėjimo aikštelių ir patalpų sertifikavimas.

Taip pat taikomi regioniniai pramonės standartai, pavyzdžiui, pramonės asociacijos „Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V.“ (VEDA) sertifikatai (aukščiausios kokybės stovėjimo aikštelės ir kokybiškos stovėjimo aikštelės), tačiau jų nėra daug.

f. Tolimojo susisiekimo autobusų stovėjimo aikštelės

Tolimojo susisiekimo autobusų vairuotojai paprastai nenakvoja sunkvežimių vairuotojų naudojamose stovėjimo aikštelėse. Jie dažniausiai apsistoja viešbučiuose ir renkasi aptarnaujamas zonas bei specialias stovėjimo aikšteles, esančias netoli kelionės tikslo vietų ar terminalų. Atsižvelgdamos į šią tendenciją, kai kurios savivaldybės, pavyzdžiui, Pamplonos savivaldybė Ispanijoje ir Briuselio savivaldybė Belgijoje, miesto teritorijose įrengė specialias tolimojo susisiekimo autobusų stovėjimo aikšteles. Todėl tolimojo susisiekimo autobusais sektoriui, turint omenyje specifinius jo veiklos poreikius, saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės iš esmės nėra svarbios.

g. Kita infrastruktūra

27 šalių Europos Sąjungoje yra apie 123 000 viešbučių. 46 proc. ES sertifikuotų stovėjimo aikštelių 3 kilometrų atstumu galima rasti bent vieną nakvynės įstaigą. Maždaug pusėje visų kategorijų stovėjimo aikštelių šiuo atstumu yra bent viena įstaiga. Svarbiausi atstumai yra 1 kilometras, t. y. atstumas, kurį galima nueiti pėsčiomis, ir 3 kilometrai, kuriuos galima įveikti švytuoklinio maršruto transporto priemonėmis. Vis dėlto, kadangi šie atstumai buvo matuojami tiesia linija, norint pasiekti apgyvendinimo vietą, laikomą esančia netoli stovėjimo aikštelės, iš tikrųjų gali tekti įveikti ilgesnius atstumus.

Taigi daugelyje stovėjimo aikštelių nėra netoliese esančių tinkamų apgyvendinimo vietų. Nors galbūt yra kitų, tolėliau esančių galimybių, sunkvežimių vairuotojai negali jomis pasinaudoti, nes jie paprastai neturi (motorinių) transporto priemonių, kai sunkvežimis pastatomas apsaugotoje stovėjimo aikštelėje.

Daugelis viešbučių, esančių šalia saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių, daugiausia aptarnauja turistus ir verslo reikalais keliaujančius asmenis, todėl sunkvežimių vairuotojams yra per brangūs. Iš tikrųjų, nustatytais faktais patvirtinama, kad daugumos viešbučių kainos sunkvežimių vairuotojams yra pernelyg didelės.

2.2. Pagrindiniai duomenys apie saugias ir apsaugotas stovėjimo aikšteles

Šiuo metu ES iš viso įrengta apie 380 000 (apsaugotų ir neapsaugotų) sunkvežimių stovėjimo vietų, iš jų 60 816 vietų yra aukštesnio nei bazinis lygio (t. y. nesertifikuotos, tačiau turinčios tam tikrų saugumo elementų), 23 651 stovėjimo vieta yra sertifikuota kaip apsaugota stovėjimo vieta pagal įvairius sertifikavimo metodus, o 4 943 stovėjimo vietos sertifikuotos pagal ES standartus (dauguma jų atitinka auksinio lygio standartus, kuriais užtikrinamas palyginti aukštas saugumo lygis). Dėl sertifikuotų stovėjimo vietų pasiskirstymo (jos sutelktos tik keliose šalyse / regionuose:

Belgijoje, Pirėnų regione, Šiaurės Italijoje ir Vengrijoje) atsiranda didelių spragų TEN-T pagrindiniame tinkle, pavyzdžiui, Austrijoje, Čekijoje, Lenkijoje, Slovakijoje ir Vokietijoje ([8]).

Visose stovėjimo aikštelėse, nesvarbu, ar jos sertifikuotos, taip pat įrengtos paslaugų teikimo zonos ir bazinė infrastruktūra. Saugumo lygis ir esami patogumai šiose vietose gali būti labai nevienodi. Prie pagrindinių kelių, įskaitant greitkelius ir dviejų eismo juostų kelius, esančiose paslaugų zonose vairuotojai gali pasinaudoti pagrindiniais patogumais. Šiose zonose veikia bent jau degalinės, maitinimo įstaigos ir viešieji tualetai. Daugelyje jų taip pat galima pasinaudoti papildomomis paslaugomis, pavyzdžiui, nusiprausti po dušu ir apsipirkti parduotuvėse, todėl jos tinka tiek trumpoms pertraukoms, tiek ilgesniems poilsio laikotarpiams tolimų kelionių metu.

Šiuo metu įrengiamos naujos saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės arba planuojama netrukus pradėti jas įrengti. Tai apima 49 pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę (EITP) ([9]) vykdomus projektus, pagal kuriuos numatoma įrengti 4 614 sunkvežimių stovėjimo vietų saugiose ir apsaugotose stovėjimo aikštelėse, beveik du kartus padidinant esamą pasiūlą.

Pagal paskutinį kvietimą teikti pasiūlymus dėl ES dotacijų veiksmams transporto srityje pagal EITP, kuris buvo paskelbtas 2024 m. ir pasibaigė 2025 m., finansavimui patvirtinta iš viso **14 pasiūlymų dėl saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių projektų** (12 pasiūlymų, finansuotinų bendrojo finansinio paketo lėšomis, ir du pasiūlymai, finansuotini sanglaudos finansinio paketo lėšomis), kurių **bendra finansavimo suma** viršija **91 mln. EUR** ([10]).

Projektų tikslas – pagal TEN-T iniciatyvą įvairiose ES valstybėse narėse įrengti saugias ir apsaugotas stovėjimo aikšteles. Šiais veiksmais siekiama didinti kelių eismo saugą ir saugumą ir sudaryti geresnes sąlygas profesionaliems vairuotojams, plečiant ir modernizuojant stovėjimo aikšteles, kad jos atitiktų ES reglamente nustatytus standartus.

Nors šios naujos vietos padės didinti saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių geografinę aprėptį visoje Europoje, dėl nuolat didėjančios paklausos ir laiko, reikalingo naujoms stovėjimo aikštelėms įrengti, gali išlikti didelių spragų.

3. DABARTINIAI IŠŠŪKIAI, SUSIJĘ SU SAUGIOMIS IR APSAUGOTOMIS STOVĖJIMO AIKŠTELĖMIS

ES kelių transporto sektoriuje kyla keletas itin svarbių iššūkių, susijusių su saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių prieinamumu ir funkcionalumu. Šie iššūkiai turi įtakos ne tik vairuotojų saugumui, saugai ir gerovei (o dėl to didėja profesionalių vairuotojų trūkumas), bet ir logistikos grandinių veiksmingumui ir bendram kelių eismo saugumui. Pagrindiniai veiksniai, turintys įtakos

([8]) Daugiau informacijos apie geografinį transporto priemonių stovėjimo vietų pasiskirstymą ES pateikiama minėto tyrimo I priede (visų pirma jo žemėlapiuose).

([9]) 2021 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1153, kuriuo nustatoma Europos infrastruktūros tinklų priemonė ir panaikinami reglamentai (ES) Nr. 1316/2013 ir (ES) Nr. 283/2014, (OL L 249, 2021 7 14, p. 38).

([10]) Iki šiol, neskaitant paskutinio kvietimo teikti pasiūlymus, ES lėšomis jau bendrai finansuotas 138 stovėjimo aikštelių ir apie 16 113 stovėjimo vietų (tiek sertifikuotų, tiek nesertifikuotų) įrengimas, pagal EITP skyrus daugiau kaip 231 mln. EUR.

naudojimuisi saugiomis ir apsaugotomis stovėjimo aikštelėmis, yra: i) infrastruktūros saugumas, sauga, švara ir patogumas ir ii) stovėjimo vietų prieinamumas. Respondentai taip pat pabrėžia, kad reikia gerinti duomenų valdymą ir prieigą prie tikruoju laiku atnaujinamos informacijos apie laisvas stovėjimo vietas. Be to, vienas iš svarbių veiksnių, lemiantis sprendimą pasirinkti stovėjimo aikšteles, kuriose saugumo ir paslaugų lygis yra žemesnis, gali būti išlaidos, susijusios su galimybe pasinaudoti atitinkama infrastruktūra.

3.1. Krovinių vagystės ir saugumo problemos

Saugumas yra vienas iš svarbiausių vežėjams kelių transportu ir vairuotojams susirūpinimą keliančių klausimų. Net 85 proc. vežėjų teigia, kad jų transporto priemonės, pastatytos nesaugomose aikštelėse, buvo apvogtos arba apgadintos. Nors saugomose stovėjimo aikštelėse šis skaičius sumažėja iki 41 proc., incidentų lygis išlieka aukštas ir iš to matyti, kad labai reikia imtis papildomų saugumo priemonių. Be to, 79 proc. vairuotojų teigia, kad tuo metu, kol jų transporto priemonė stovėjo, susidūrė su grėsme saugumui ir (arba) pavojumi, o tik 9 proc. vairuotojų teigia, kad Europos stovėjimo aikštelėse jaučiasi saugūs. Viena iš problemų tebėra krovinių vagystė, taip pat tokie incidentai kaip degalų vagystės, įsilaužimai į saloną ir neteisėtas keleivių įlaipinimas neteisėtos imigracijos tikslais. Taip pat pranešama apie smurtinius apiplėšimus, kurie kelia pavojų vairuotojų gyvybei.

3.2. Trūkumas ir pasiskirstymo spragos

Tiek vežėjai, tiek vairuotojai pranešė, kad trūksta prieinamų stovėjimo aikštelių. Be to, saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės nevienodai pasiskirsčiusios visoje ES, ypač tuose regionuose, kuriuose važinėja daug krovininio transporto priemonių. Daugelis ES regionų neatitinka reikalaujamo sertifikuotų saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių pasiskirstymo reikalavimų, todėl vairuotojai neturi daug galimybių saugiai pailsėti. Dėl šio trūkumo didėja neteisėto transporto priemonių stovėjimo problema, o kartu ir vairuotojų saugos rizika. Vairuotojų nuomone, šalys, kuriose esama mažiausiai galimybių naudotis saugiomis ir apsaugotomis stovėjimo aikštelėmis, yra Belgija, Ispanija, Italija, Nyderlandai, Portugalija, Prancūzija ir Vokietija.

Apskaičiuota, kad šiuo metu reikia apie 395 000 transporto priemonių stovėjimo vietų. Darant prielaidą, kad bendra paklausa turėtų būti patenkinta sertifikuotose saugiose ir apsaugotose stovėjimo aikštelėse teikiamomis paslaugomis, trūksta 390 057 stovėjimo vietų ([11]), arba 3 250 stovėjimo aikštelių ([12]). Prognozuojama, kad iki 2040 m. paklausa toliau didės, todėl atsižvelgiant į dabartines investicijų tendencijas numatoma, kad trūks 483 000 stovėjimo vietų, arba 4 025 pagal ES standartus sertifikuotų stovėjimo aikštelių ([13]). Paklausos ir pasiūlos atotrūkis jaučiamas visoje

([11]) Stovėjimo vietų poreikis apskaičiuotas iš nustatyto reikiamų stovėjimo vietų skaičiaus (395 000 vietų) atėmus esamų pagal ES standartus sertifikuotų stovėjimo vietų skaičių (4 943 vietas).

([12]) Numatoma, kad kiekvienoje stovėjimo aikštelėje bus įrengta vidutiniškai 120 stovėjimo vietų. Šis įvertis grindžiamas vidutiniu esamų sertifikuotų stovėjimo aikštelių (nepriklausomai nuo to, ar jos atitinka ES standartus) dydžiu.

([13]) Trūkstamos stovėjimo vietos (483 000 vietų) apskaičiuotos iš numatomo apsaugotų stovėjimo vietų, kurių reikės 2040 m., skaičiaus (507 000 vietų) atėmus numatomų įrengti pagal ES standartus sertifikuotų stovėjimo vietų skaičių (24 000 vietų).

ES, nors jo mastas įvairiuose regionuose ir valstybėse narėse yra nevienodas. Didžiausias atotrūkis pastebimas pietvakarinėje ir centrinėje Europos dalyse ([14]).

3.3. Esamų stovėjimo aikštelių kokybė

52 proc. apklaustų vairuotojų manė, kad stovėjimo aikštelių infrastruktūra yra nešvari, o 46 proc. – kad ji yra priimtina. Tik 2 proc. visų apklaustų vairuotojų manė, kad visų rūšių stovėjimo aikštelių infrastruktūra yra švari. Kalbant apie ES sertifikuotas ir nesertifikuotas saugias ir apsaugotas stovėjimo aikšteles, maždaug 55 proc. respondentų teigia, kad infrastruktūra yra švari arba priimtina.

3.4. Naudojimosi stovėjimo aikštelėmis kainos

Vairuotojai ir vežėjai sutinka, kad vairuotojai neturėtų padengti stovėjimo išlaidų. Iš saugesnių, t. y. platininio ir auksinio lygių, stovėjimo aikštelių analizės matyti, kad dabartinės kainos svyruoja nuo maždaug 15 EUR iki maždaug 35 EUR už naktį. Ne tokios saugios, t. y. sidabrinio ir bronzinio lygių, stovėjimo aikštelės kainuoja 5–15 EUR. Transporto bendrovėms atrodo, kad 15 EUR už naktį už vieną stovėjimo vietą yra didelė kaina. Turint omenyje tokį nenorą mokėti už stovėjimą, mažai tikėtina, kad vežėjai bus pasirengę mokėti už apgyvendinimą viešbutyje.

3.5. Technologiniai iššūkiai

Labai trūksta išsamių duomenų, kuriais remiantis būtų galima planuoti maršrutus ir kurie reikalingi stovėjimo vietų rezervavimo sistemoms. Dėl prasto duomenų tvarkymo vairuotojai negali tikruoju laiku gauti informacijos apie laisvas apsaugotas stovėjimo vietas. Daugelyje esamų stovėjimo aikštelių trūksta intelektinėms transporto sistemoms ([15]) reikalingos infrastruktūros. Įdiegus tokias sistemas būtų galima gerokai sumažinti stresą, patiriamą ieškant saugių stovėjimo vietų perpildytose vietovėse, nes skaitmeninėse platformose būtų teikiama tikruoju laiku atnaujinama informacija ir sudaromos sąlygos rezervuoti vietas.

Kalbant konkrečiai, dauguma vežėjų mano, kad galimybė tikruoju laiku gauti informaciją apie laisvas stovėjimo vietas yra labai svarbi planuojant maršrutus, tačiau tik 27 proc. jų mano, kad šiuo metu teikiama informacija apie stovėjimo vietas yra patikima. Be to, 75 proc. vežėjų mano, kad tikslūs duomenys apie esamas saugias ir apsaugotas stovėjimo aikšteles padeda geriau planuoti maršrutus ir laikytis vairavimo bei poilsio laiko taisyklių. Kiek tai sietina su duomenų prieinamumu ir valdymu maršrutų planavimo ir stovėjimo vietų rezervavimo tikslais, vežėjai teigia, kad jie neturi maršrutų planavimo sistemos arba nustatyto sustojimų plano, o daugiau kaip 50 proc. jų nurodo visiškai nerezervuojantys vietų stovėjimo aikštelėse.

([14]) Išsamus stovėjimo aikštelių paklausos ir pasiūlos žemėlapis pateikiamas tyrimo I priede adresu https://op.europa.eu/lt/publication-detail/-/publication/71d155f0-167e-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-lt.

([15]) Intelektinių transporto sistemų (angl. ITS) direktyvoje išdėstytos gairės ir veiksmai, padedantys diegti skaitmeninius ir technologinius patobulinimus, paskatinsiančius tolimojo susisiekimo transporto priemonių parkų, taigi ir saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių, modernizavimą ir tarpusavio sujungiamumą.

3.6. Su lytimi susiję klausimai

Šiame sektoriuje esama akivaizdžios lyčių nelygybės – moterys sudaro tik 6 proc. vairuotojų, ir iš to matyti, kad reikia aikštelių, kuriose būtų atsižvelgiama į abiejų lyčių poreikius. Moterys vairuotojos susiduria su papildomais iššūkiais, pavyzdžiui, turi asmeninio saugumo ir higienos poreikių, kurie dabartinėse aikštelėse tinkamai nepatenkinami.

4. IŠVADOS

Šios ataskaitos 3 dalyje išdėstyti iššūkiai turi būti atremiami imantis strateginių investicijų ir koreguojant politiką. Tai nepaprastai svarbu siekiant didinti ES kelių transporto sektoriaus efektyvumą ir saugumą, taip pat gerinti darbo sąlygas, taigi ir vairuotojams didinti šios profesijos patrauklumą.

Iš didėjančios krovininio kelių transporto paklausos matyti, kad skubiai reikia plėsti transporto priemonių stovėjimo infrastruktūrą, ypač įrengti daugiau sertifikuotų saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių. Dabartine pasiūla neįmanoma patenkinti paklausos, o kadangi tikimasi, kad paklausa toliau didės, reikia nedelsiant imtis investicijų ir sertifikuoti esamas stovėjimo aikšteles, turinčias saugos ir saugumo elementų. Ši būtinybė taip pat patvirtinama reikalavimu valstybėms narėms iki 2040 m. gruodžio 31 d. užtikrinti, kad pagrindiniame ir išplėstiniame pagrindiniame TEN-T tinkle arba ne toliau kaip 3 km važiavimo atstumu nuo artimiausio išvažiavimo iš transeuropinio tinklo kelio būtų įrengtos sertifikuotos saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės, viena nuo kitos vidutiniškai nutolusios ne daugiau kaip 150 km atstumu. Galima nurodyti keletą tolesnių teisėkūros ir su teisėkūra nesusijusių veiksmų.

Toliau nurodomos analize ir tyrimo išvadomis pagrįstos galimos iniciatyvos, todėl jos turėtų būti suprantamos kaip indėlis į platesnes diskusijas. Jomis siekiama informuoti ir prisidėti prie tolesnių svarstymų, neužbėgant už akių ir nedarant poveikio jokiems sprendimams, susijusiems su būsimais veiksmais.

4.1. Su teisės aktais nesusijusios iniciatyvos

4.1.1. Greitų rezultatų duodančio modernizavimo skatinimas

Komisija mano, kad veiksmingesnis būdas sumažinti atotrūkį tarp reikiamų ir esamų saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių – **modernizuoti greitkeliuose įrengtas neapsaugotas stovėjimo aikšteles**. Tai galima padaryti atliekant **atitinkamus darbus ir investuojant**, kad tokios aikštelės galėtų būti sertifikuojamos kaip atitinkančios bronzinio arba aukštesnio lygio reikalavimus.

Daugiausia dėmesio turėtų būti skiriama esminėms saugumo priemonėms, pavyzdžiui, perimetro apšvietimui, vaizdinėms atgrasomosioms priemonėms, įprastiems stebėjimo patikrinimams, stebėjimui įvažiavimo ir išvažiavimo vietose ir aiškiems ženklams, kuriais nurodoma, kad aikštelėmis gali naudotis tik leidimus turinčios transporto priemonės. Taip pat gali tekti investuoti į greitkeliuose esančias poilsio patalpas, kurios iš pradžių buvo skirtos pirmiausia asmeninių automobilių keleiviams.

Komisija rekomenduoja valstybėms narėms atidžiai įvertinti šią galimybę, kad būtų įvykdyti TEN-T reglamente nustatyti reikalavimai. Greitkeliuose esančių poilsio patalpų operatoriai raginami

įvertinti tokių investicijų svarbą jų verslo modeliams. Kai verslo perspektyvumui užtikrinti vien privačių investicijų nepakanka, gali prireikti viešosios paramos mechanizmų ir suderinto planavimo, kad būtų laiku įdiegta reikiama infrastruktūra.

Regionuose, kuriuose įvykdoma daugiau krovinių vagysčių, valstybės narės taip pat turėtų **teikti pirmenybę pagal platininio lygmens reikalavimus sertifikuotų saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių statybai ir modernizavimui**, kad būtų užtikrintas kuo didesnis vairuotojų ir krovinių saugumas ir apsauga. Šiuose regionuose pirmenybė turėtų būti teikiama viešosios paramos mechanizmams.

4.1.2. Suinteresuotųjų subjektų bendradarbiavimo ir informuotumo skatinimas

Valstybės narės turėtų saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių įrengimo procesą įtraukti į **nacionalinius transporto planus** ([16]). Pagal Reglamento (ES) 2024/1679 52 straipsnį paskirti Europos koordinatoriai remia koordinuotą Europos transporto koridorių įgyvendinimą. Pagal Reglamento (ES) 2024/1679 54 straipsnį, kiekvienas Europos koordinatorius ne vėliau kaip 2026 m. liepos 19 d., o vėliau kas ketverius metus parengia darbo planą, kuriame pateikia išsamią koridoriaus įgyvendinimo eigos ir jo atitikties Reglamento (ES) 2024/1679 reikalavimams, be kita ko, susijusiems su poilsio vietų ir saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių įrengimu, analizę, taip pat būsimos jo plėtros prioritetus.

Komisija taip pat mano, kad **tolimųjų reisų vežėjai turėtų skatinti savo vairuotojus ilsėtis saugiose ir apsaugotose stovėjimo aikštelėse**. Saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių klausimas turėtų būti įtrauktas į Judumo mieste Europos grupės (angl. EGUM) ir Skaitmeninio transporto ir logistikos forumo (angl. DTLF) ([17]) darbotvarkes. Saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių klausimas, kaip naujas dalykas, specialiai sukurtas vairuotojų gerovei užtikrinti, kartu su skaitmenizacija ir technologiniais atnaujinimais taip pat galėtų būti įtraukti į pradinį ir periodinį vairuotojų mokymą.

4.1.3. Saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių tarpusavio sujungiamumo gerinimas

Saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių operatoriai galėtų sukurti bendrą ES masto skaitmeninę platformą (stebėjimo centrą), kuria taip pat turėtų būti įmanoma naudotis kaip išmaniųjų telefonų programėle ir kurioje vairuotojai ir transporto bendrovės galėtų tikruoju laiku gauti duomenis apie esamas laisvas stovėjimo vietas, jas rezervuoti ir palaikyti ryšį su stovėjimo aikštelių operatoriais. Komisija taip pat pradėjo įgyvendinti projektą, kurio tikslas – sukurti mobiliąją programėlę, kurioje būtų kaupiami vairuotojų atsiliepimai apie svarbiausius vežimo

([16]) Žr. Reglamento (ES) 2024/1679 60 straipsnį.

([17]) EGUM yra Europos Komisijos aukšto lygio ekspertų grupė judumo mieste klausimais, o DTLF – Skaitmeninio transporto ir logistikos forume – suburiami valstybių narių, viešųjų subjektų ir privačių organizacijų ekspertai, siekiant koordinuoti šių sričių politiką.

sunkvežimiais maršrutų taškus, įskaitant paslaugų teikimo punktus ir poilsio zonas, ir jų įvertinimai ([18]).

4.1.4. Saugos, saugumo, gerovės ir įtraukumo didinimas

Stovėjimo aikštelės vairuotojams tampa patrauklesnės, kai:

- jose gali **saugiai judėti** tiek sunkvežimiai, tiek pėstieji;
- jos yra **švarios** ir visoje aikštelės teritorijoje laikomasi **griežtų higienos standartų**;
- jose skatinamos **gerovės programos**, daugiausia dėmesio skiriant tolimųjų reisų vairuotojų psichikos sveikatos rėmimui ir poilsio patalpų bei socialinių erdvių užtikrinimui;
- jose taikomos **lyčių požiūriu įtraukios priemonės**, pavyzdžiui, moterims vairuotojoms suteikiamos specialios stovėjimo vietos netoli saugos tarnybų, kad joms nereikėtų vienoms vaikščioti po automobilių stovėjimo aikšteles, ypač naktį;
- jose teikiamos **įvairiems kultūriniams ir religiniams poreikiams pritaikytos paslaugos**, pavyzdžiui, suteikiama įvairių maisto pasirinkimo galimybių ir sudaromos sąlygos naudotis daugiakalbėmis informacinėmis sistemomis.

Sunkvežimių vairuotojai taip pat labai palankiai vertintų tai, jeigu **aikštelėse budėtų saugos tarnybų darbuotojai**.

Be to, sunkvežimių vairuotojams būtų naudingos **įperkamos ir prieinamos apgyvendinimo vietos** (pvz., moteliai netoli saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių), jei jos būtų įrengtos regionuose, kuriuose važinėja daug krovininio transporto priemonių. Taip vairuotojams būtų nuosekliai užtikrintos patikimos nakvynės galimybės.

4.1.5. Finansavimas

Paaiškėjo, kad saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių finansavimas, be kita ko, ES fondų lėšomis, yra labai svarbi ir veiksminga priemonė. Siekdama toliau taikyti šią svarbią paramos priemonę, Komisija 2025 m. liepos 16 d. pateikė pasiūlymą dėl 3-iosios Europos infrastruktūros tinklų priemonės, pagal kurią transporto sektoriui pagal 2028–2034 m. daugiametę finansinę programą (DFP) numatytas 51,5 mlrd. EUR biudžetas ([19]).

([18]) Bandomasis projektas „Sunkvežimių vairuotojų įgalėjimas. Europos logistikos revoliucija“ (angl. *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.

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

4.2. Su teisės aktais susijusios iniciatyvos

4.2.1. Deleguotasis reglamentas (ES) 2022/1012

Vertindama, ar, atsižvelgiant į esamus technologinius pokyčius, reikėtų peržiūrėti Reglamentą (ES) 2022/1012 ([20]), Komisija, pasikonsultavusi su valstybėmis narėmis ir suinteresuotaisiais subjektais, taip pat galėtų apsvarstyti galimybes:

- nustatyti vidutinio lygio kategorijų sertifikatus, kad būtų palengvinamas ir taip skatinamas greitas esamų saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių modernizavimas. Pavyzdžiui, sidabrinio lygio stovėjimo aikštelei, kurioje investuojama į aukšto lygio paslaugas, galėtų būti suteiktas sidabrinio lygio plius sertifikatas;
- siekiant išplėsti fizinio saugumo standartus, į platininio lygio saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių reikalavimus įtraukti įpareigojimą užtikrinti, kad aikštelėse budėtų apsaugos darbuotojai;
- sukurti saugioms ir apsaugotoms stovėjimo aikštelėms skirtą signalizavimo sistemą, kurioje būtų informuojama apie moterims vairuotojoms skirtas stovėjimo vietas;
- įtraukti mitybos aspektus ir rinkti pagal lytis suskirstytus duomenis apie poilsio patalpomis besinaudojančius vairuotojus.

4.2.2. Reglamentas (EB) Nr. 561/2006

Jei ir kai būtų atliekamas platesnio masto Reglamento (EB) Nr. 561/2006 persvarstymas, Komisija galėtų pasiūlyti šiuos su saugiomis ir apsaugotomis stovėjimo aikštelėmis susijusius to reglamento pakeitimus:

- į saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių paslaugų lygio standartus įtraukti papildomus kriterijus, susijusius su vairuotojų gerove. Tai galėtų būti, pavyzdžiui, priemonės, padedančios prisitaikyti įvairios kultūrinės kilmės ar įvairiomis kalbomis kalbantiems vairuotojams;
- leisti vairuotojams reguliariai ilsėtis transporto priemonių kabinose, jeigu transporto priemonėse įdiegtos visos patogumui užtikrinti būtinos funkcijos ir jos stovi aukštos kokybės saugiose ir apsaugotose stovėjimo aikštelėse. Taip vairuotojams būtų suteikiama galimybė bendrauti ir ilsėtis vietose, kuriose užtikrinamas aukštas saugos ir paslaugų lygis.

Komisija atidžiai stebės, kaip įrengiamos profesionaliems vairuotojams tinkamos poilsio patalpos ir stovėjimo aikštelės, ypač saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės, sertifikuotos pagal Deleguotuoju reglamentu (ES) 2022/1012 nustatytus standartus. Komisija, atsižvelgdama į politikos prioritetus, įgyvendinamumą ir visų atitinkamų suinteresuotųjų subjektų nuomonę, taip pat nustatys tinkamiausią būdą padėti įgyvendinti šias rekomendacijas. Savo vertinime Komisija

([20]) Pagal Reglamento (ES) 2022/1012 3 straipsnyje nustatytą nuostatą dėl peržiūros reikalaujama, kad Komisija iki 2026 m. balandžio 7 d. įvertintų, ar, atsižvelgiant į esamus technologinius pokyčius ir siekiant nuolat gerinti vairuotojų darbo sąlygas, reikia iš dalies pakeisti I ir II prieduose nustatytus standartus ir sertifikavimo procedūras.

daugiausia dėmesio skirs priemonėms, kurios padėtų gerinti stovėjimo aikštelių kokybę ir didinti saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių skaičių.

Komisija pabrėžia, kad už tinkamą saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių tinklo plėtrą atsakingos valstybės narės. Nors tolesnis pagal EITP skiriamas finansavimas yra svarbus, jis yra ribotas. Todėl siekiant užtikrinti, kad būtų veiksmingai pašalintos TEN-T tinklo spragos ir nepakankamos aprėpties zonos ir išlaikytas tinkamas saugių ir apsaugotų stovėjimo aikštelių prieinamumas, labai svarbų vaidmenį atlieka nacionalinė privačioji ir viešoji parama.