EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2025.11.21.
COM(2025) 703 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK ÉS A TANÁCSNAK

a járművezetők által igénybe vehető megfelelő pihenőhelyek és védett parkolók rendelkezésre állásáról, valamint az (EU) 2022/1012 felhatalmazáson alapuló rendeletnek megfelelően tanúsított biztonságos és védett parkolók kiépítéséről

1. BEVEZETÉS

A közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet([1]) (a továbbiakban: 561/2006/EK rendelet) szabályokat állapít meg az áru- és személyszállítást végző járművezetők vezetési idejére, szüneteire és pihenőidejére vonatkozóan. Az 561/2006/EK rendelet([2]) 8a. cikkének (2) bekezdése felhatalmazza az Európai Bizottságot arra, hogy részletes előírásokat állapítson meg a biztonságos és védett parkolók szolgáltatási szintjére és biztonságára, valamint e parkolók tanúsítási eljárásaira vonatkozóan.

A Bizottság e felhatalmazás alapján 2022. április 7-én elfogadta az (EU) 2022/1012 felhatalmazáson alapuló rendeletet([3]), amely a közúti szállítási ágazat előtt álló kritikus kérdésekkel foglalkozik, és hozzájárul ahhoz, hogy az Európai Unió egészében hatékonyabb és harmonikusabb közlekedési rendszer jöjjön létre. Az (EU) 2022/1012 felhatalmazáson alapuló rendelet **részletes előírásokat** állapít meg a biztonságosnak és védettnek minősítendő parkolókra vonatkozóan. Ezek az előírások különböző aspektusokat szabályoznak, beleértve a fizikai biztonsági intézkedéseket, a megfigyelést, a világítást és a belépés ellenőrzését. A biztonságos és védett parkolóknak megfelelő létesítményeket – például mellékhelyiségeket, zuhanyzókat és étkeztetési szolgáltatást – kell biztosítaniuk a járművezetők számára, biztosítva ezzel, hogy a járművezetők kényelmesen és biztonságosan pihenhessenek.

Az (EU) 2022/1012 felhatalmazáson alapuló rendelet a biztonságos és védett parkolók tekintetében négy **biztonsági szintet** állapít meg: i. bronz; ii. ezüst; iii. arany; és iv. platina. A négy szintet azzal a céllal alakították ki, hogy kielégítsék a különböző igényeket, és egyértelmű keretet biztosítsanak a fuvarozók számára a megfelelő biztonsági szintű parkoló kiválasztásához, többek között az általuk szállított áruk értéke alapján. A biztonságos és védett parkolók **tanúsítási eljárásai** többek között rendszeres szemléket és ellenőrzéseket foglalnak magukban a megállapított előírásoknak való megfelelés biztosítása érdekében, garantálva ezáltal a járművezetők számára a megbízható és biztonságos környezetet, a rakományok számára pedig a hatékony védelmet.

Az 561/2006/EK rendelet 8a. cikkének (4) bekezdése előírja a Bizottság számára, hogy jelentést nyújtson be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a járművezetők által igénybe vehető

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 561/2006/EK rendelete (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 1. o.).

([2]) Az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról szóló 2020. július 15-i (EU) 2020/1054 európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 249., 2020.7.31., 1. o.) módosítva.

([3]) A Bizottság (EU) 2022/1012 felhatalmazáson alapuló rendelete (2022. április 7.) az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a biztonságos és védett parkolók szolgáltatási és biztonsági szintjére vonatkozó előírások meghatározása, valamint az ilyen parkolók tanúsításával kapcsolatos eljárások tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 170., 2022.6.28., 27. o.).

megfelelő pihenőhelyek és a védett parkolók rendelkezésre állásáról. A Bizottságnak jelentést kell tennie az (EU) 2022/1012 felhatalmazáson alapuló rendeletben meghatározott előírások szerint tanúsított biztonságos és védett parkolók kiépítéséről is. Továbbá a jelentésben a Bizottság javasolhat olyan intézkedéseket, amelyek a biztonságos és védett parkolók számának növelését és minőségének javítását szolgálják.

Ezen túlmenően az 561/2006/EK rendelet 8a. cikkének (3) bekezdése előírja, hogy a tagállamoknak ösztönözniük kell parkolóhelyek létrehozását a kereskedelmi úthasználók számára a transzeurópai közlekedési hálózatról (TEN-T) szóló 1315/2013/EU rendelet([4]) 39. cikke (2) bekezdésének c) pontjával összhangban, amelyet később az (EU) 2024/1679 rendelet váltott fel([5]). Az (EU) 2024/1679 rendelet 31. cikkének (4) bekezdése előírja a tagállamok számára, hogy 2040. december 31-re biztosítsák olyan, uniós előírások alapján tanúsított biztonságos és védett parkolók létrehozását a törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat közútjain vagy a transzeurópai hálózathoz tartozó valamely közút legközelebbi kijáratától számított 3 km-es távolságon belül, amelyek átlagosan legfeljebb 150 km távolságra helyezkednek el egymástól.

E jelentés alapjául a hivatásos gépjárművezetők által igénybe vehető pihenőhelyek és parkolók rendelkezésre állásáról szóló, a Bizottság megbízásából készült tanulmány szolgált([6]). A tanulmány elemezte a hivatásos járművezetők által igénybe vehető parkolóhelyek iránti jelenlegi keresletet és e parkolóhelyek kínálatát, valamint azt, hogy milyen lehetőségek vannak a biztonságos és védett parkolók meglévő hálózatának az (EU) 2024/1679 rendelettel összhangban történő bővítésére. A tanulmány a tagállamok szakértőivel, fuvarozó vállalatokkal és parkolóüzemeltetőkkel, szakszervezetekkel és hivatásos gépjárművezetőkkel folytatott széles körű konzultációkon alapult([7]).

A jelentés 2. része áttekintést nyújt a hivatásos járművezetők által az EU-ban igénybe vehető parkolókról, a 3. rész pedig a biztonságos és védett parkolókkal kapcsolatos kihívásokat tárgyalja.

([4]) Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).

([5]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/1679 rendelete (2024. június 13.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, az (EU) 2021/1153 rendelet és a 913/2010/EU rendelet módosításáról, valamint az 1315/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL 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” (Tanulmány a hivatásos járművezetők által igénybe vehető megfelelő pihenőhelyek és védett parkolók rendelkezésre állásáról, valamint a biztonságos és védett parkolók kiépítéséről az EU-ban),https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/42b15ca1-1680-11f0-b1a3-01aa75ed71a1.
Az e jelentésben szereplő valamennyi felmérési eredmény ebből a tanulmányból származik.

([7]) A konzultációról és a konzultációban részt vevő érdekelt felekről további részletek a tanulmány II. mellékletében találhatókhttps://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a21e19fe-167d-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en.

A 4. rész a következtetéseket tartalmazza, beleértve a biztonságos és védett parkolók hálózatának bővítésére vonatkozó főbb ajánlásokat is.

2. AZ EU-BAN TALÁLHATÓ PARKOLÓK ÁTTEKINTÉSE

Ez a rész a hivatásos gépjárművezetők által az EU-ban igénybe vehető parkolók tipológiáját, valamint a biztonságos és védett parkolókra vonatkozó főbb adatokat ismerteti.

2.1. A parkolók tipológiája

A hivatásos gépjárművezetők által használt parkolók rendeltetésük és biztonsági szintjük tekintetében nagyon sokfélék. Ezek a parkolók a következő osztályokba sorolhatók:

a) Autópálya melletti parkolók

Ezek a parkolók gyakran minden típusú jármű előtt nyitva állnak, vagyis a tehergépkocsik mellett személygépkocsik, távolsági autóbuszok és más típusú magángépjárművek is igénybe vehetik őket. A tagállamtól függően az ilyen parkolók gyakran állami hatóságok tulajdonában vannak, azok üzemeltetik vagy adják koncesszióba őket.

b) Autópálya közelében lévő parkolók

Ezek a parkolók általában az autópályától körülbelül 3 km-re találhatók. Gyakran magánvállalatok tulajdonában vannak és azok üzemeltetik őket, és tehergépkocsik és könnyű haszongépjárművek számára vannak fenntartva.

c) Tehergépjárművek várakozási zónái a kikötői és vasúti terminálóknál

A nyilvános parkolóktól eltérően ezek olyan különleges területek a kikötői és vasúti terminálóknál, ahol a járművezetőknek a terminálba való belépésig tartózkodniuk kell. Az adott tagállamtól függően a terminálokat vagy hatóságok, vagy magánvállalatok birtokolják és üzemeltetik, bár legtöbb esetben állami tulajdonban vannak.

d) Magán-fuvarozóvállalatok garázsai (vállalati depók)

Ezeket a parkolóhelyeket foglalási rendszereken keresztül kínálják tehergépjárművek számára fuvarozóvállalatok tulajdonában lévő parkolókban. Ebben a rendszerben a fuvarozóvállalat megnyitja garázsát más fuvarozóvállalatok gépjárművezetői előtt, hasonlóan a rövid távú szálláshely-kiadási szolgáltatásokhoz, melyeket egy mobilalkalmazáson keresztül lehet lefoglalni. Ennek a modellnek az egyik alternatívája az a réspiaci fuvarozók – például személygépkocsikat szállító fuvarozócégek – körében használatos rendszer, amelynek keretében e cégek járművei egymás garázsaiban parkolnak.

e) Biztonságos és védett parkolók

A biztonságos és védett parkolók feloszthatók tanúsított parkolókra és nem tanúsított parkolókra. Az (EU) 2022/1012 felhatalmazáson alapuló rendeletben meghatározott uniós előírásokon kívül nem létezik más jogszabályi előírás. Ezek az előírások négy biztonsági szintet és a tanúsítás előfeltételeként egységes szolgáltatási minimumszinteket határoznak meg. A tanúsítást a felhatalmazáson alapuló rendeletben meghatározott átlátható szabályok szerint akkreditált független és pártatlan tanúsító szervek végzik.

További ágazati szabványok a TAPA EMEA parkolási biztonsági követelményei (PSR), amely a TAPA (Transported Assets Protection Associaton, vagyis a Szállítmányok Biztonságával Foglalkozó Szövetség) szabványa, valamint a European Secure Parking Organisation (ESPORG, vagyis az Európai Parkolásbiztonsági Szervezet) által a parkolókra és a kapcsolódó létesítményekre vonatkozóan végzett tanúsítás.

Léteznek továbbá regionális iparági szabványok is, például a Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V. (VEDA) tanúsításai (Premium Parking és Quality Parking), de ezek továbbra is marginális jelentőségűek.

f) Távolsági buszok által igénybe vehető parkolók

A távolsági autóbuszok vezetői általában nem tartózkodnak éjszaka a tehergépjármű-vezetők által használt parkolókban. Jellemzően szállodákban szállnak meg, és előnyben részesítik a célállomások vagy terminálok közelében kialakított kiszolgálóterületeket és a számukra kijelölt parkolókat. Ezt a tendenciát felismerve egyes települések – például Spanyolországban Pamplona vagy Belgiumban Brüsszel – külön távolságibusz-parkolókat hoztak létre városi térségekben. Ezért a biztonságos és védett parkolók nagyrészt irrelevánsak a távolságiautóbusz-ágazat számára, tekintettel annak eltérő működési igényeire.

g) Egyéb létesítmények

Az EU 27 tagállamában összesen mintegy 123 000 szálloda működik. Az uniós tanúsítvánnyal rendelkező parkolóhelyek 46 %-a esetében található 3 kilométeren belül legalább egy olyan létesítmény, amely éjszakai szállást kínál. Az összes parkolókategórián belül a parkolóhelyek körülbelül fele rendelkezik legalább egy létesítménnyel e távolságon belül. A legrelevánsabb távolságsávok a gyalogos távolságnak tekintett 1 kilométer, valamint 3 kilométer, amelyhez transzferjáratot lehet biztosítani. Mivel azonban ezeket a távolságokat légvonalban mérték, előfordulhat, hogy egy olyan szálláshely, amelyet úgy tekintenek, hogy valamely parkoló közelében helyezkedik el, közúton valójában nagyobb távolságra van attól.

Ennek következtében számos parkoló közelében nincsenek megfelelő szálláshelyek. Bár nagyobb távolságon belül lehetnek szálláshelyek, ezek a tehergépjármű-vezetők számára nem jelentenek észszerű megoldást, mivel azt követően, hogy a teherautójukat leparkolták a biztonságos parkolóban, jellemzően nem áll rendelkezésükre (motorizált) közlekedési eszköz.

A biztonságos és védett parkolók közelében lévő szállodák közül sok elsősorban turistákat és üzleti ügyben utazókat fogad, és megfizethetetlen a tehergépjármű-vezetők számára. Sőt, a tanulmány azt állapította meg, hogy a legtöbb szálloda megfizethetetlen a tehergépjármű-vezetők számára.

2.2. A biztonságos és védett parkolókkal kapcsolatos legfontosabb adatok

Az EU-ban a tehergépkocsik számára jelenleg összesen mintegy 380 000 (biztonságos és nem biztonságos) parkolóhely áll rendelkezésre, amelyek közül 60 816 halad meg egy bizonyos alapszintet (azaz tanúsításuk nincs, de néhány biztonsági elemmel rendelkeznek), 23 651 parkolóhelyet különböző tanúsítási módszerek szerint biztonságosnak minősítettek, 4943 parkolóhelyet pedig az uniós szabványokkal összhangban tanúsítottak (amelyek többsége arany szintű, tehát viszonylag magas szintű biztonságot nyújt). Mivel a tanúsított parkolók néhány országban/régióban csoportosulnak (Belgium, Pireneusok régió, Észak-Olaszország és Magyarország), a TEN-T törzshálózat jelentős részében hiányoznak, például Ausztriában, Csehországban, Németországban, Lengyelországban és Szlovákiában([8]).

Minden parkoló, függetlenül attól, hogy tanúsított-e vagy sem, rendelkezik kiszolgálóterületekkel és alapvető létesítményekkel. A biztonsági szintjük és az elérhető szolgáltatások igen eltérőek lehetnek. Az elsődleges utak – beleértve az autópályákat és az osztott pályás utakat – mentén fekvő kiszolgálóterületek alapvető szolgáltatásokat biztosítanak a járművezetők számára. Ebbe beletartoznak az üzemanyagtöltő állomások, az étkezdék és a nyilvános WC-k. Sok parkoló további szolgáltatásokat is kínál, például zuhanyzókat és üzleteket, így alkalmasak mind a rövid szünetekre, mind a hosszabb pihenőidőre a távolsági utazások során.

Több új, biztonságos és védett parkoló építése jenleg is folyamatban van, vagy a tervek szerint hamarosan megkezdődik. 49 folyamatban lévő, az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF)([9]) keretében zajló projekt ismert, amelyek várhatóan 4614 új biztonságos és védett parkolót biztosítanak majd a tehergépkocsik számára, csaknem megkétszerezve a jelenlegi kínálatot.

Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretében a közlekedés területén nyújtott uniós tevékenységi támogatásokra vonatkozó, 2024-ben közzétett és 2025-ben lezárt legutóbbi pályázati felhívásban összesen **14 biztonságos és védett parkolóra vonatkozó projektre irányuló pályázatot** hagytak jóvá finanszírozásra (12-t az általános keretből és 2-t a kohéziós keretösszegből), amely több mint **91 millió EUR összegű kumulatív finanszírozást** jelent([10]).

A projektek célja a TEN-T kezdeményezés keretében biztonságos és védett parkolók fejlesztése különböző uniós tagállamokban. E fejlesztések célja a közúti biztonság és védelem fokozása, valamint jobb feltételek biztosítása a hivatásos járművezetők számára a parkolók oly módon

([8]) A parkolóhelyek Unión belüli elhelyezkedéséről részletesen tájékozódhat az említett tanulmány I. mellékletében, különösen a térképeken.

([9]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1153 rendelete (2021. július 7.) az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról, valamint az 1316/2013/EU és a 283/2014/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 249., 2021.7.14., 38. o.).

([10]) A legutóbbi pályázati felhívás figyelembevétele nélkül az EU eddig 138 parkolót és mintegy 16 113 (tanúsított és nem tanúsított) parkolóhelyet társfinanszírozott az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretében több mint 231 millió EUR értékben.

bővítése és fejlesztése révén, hogy azok megfeleljenek az uniós rendeletben meghatározott előírásoknak.

Bár ezek az új parkolók Európa-szerte javítani fogják a biztonságos és védett parkolók általi földrajzi lefedettséget, az egyre növekvő kereslet és az új parkolók létrehozásához szükséges idő miatt fennáll annak a kockázata, hogy továbbra is jelentős hiány lesz ezen parkolókból.

3. A BIZTONSÁGOS ÉS VÉDETT PARKOLÓKKAL KAPCSOLATOS JELENLEGI KIHÍVÁSOK

Az uniós közúti szállítási ágazat több kritikus kihívással néz szembe a biztonságos és védett parkolók rendelkezésre állásával és funkcionalitásával kapcsolatban. Ezek a kihívások nemcsak a járművezetők biztonságát, védelmét és jóllétét érintik – súlyosbítva ezzel a hivatásos járművezetők hiányát –, hanem a logisztikai láncok hatékonyságát és az általános közúti biztonságot is. A biztonságos és védett parkolók használatát befolyásoló fő tényezők a következők: i. a létesítmények védelme, biztonságossága, tisztasága és kényelme; és ii. a parkolóhelyek rendelkezésre állása. A válaszadók azt is hangsúlyozzák, hogy javítani kell az adatgazdálkodást és a parkolók rendelkezésre állására vonatkozó valós idejű frissítésekhez való hozzáférést. Továbbá a létesítményekhez való hozzáférés költségének jelentős szerepe lehet abban, hogy a járművezetők inkább az alacsonyabb biztonsági és szolgáltatási szintű parkolókat választják.

3.1. Rakománylopás és biztonsági aggályok

A biztonság különösen nagy probléma a közúti fuvarozók és járművezetők számára. A fuvarozók megdöbbentően nagy része, 85 %-a számolt be arról, hogy lopást vagy vandalizmust tapasztalt, amikor járművei nem biztonságos parkolókban parkoltak. Bár a védett parkolók esetében ez az arány csak 41 %, az incidensek száma így is magas, és rávilágít arra, hogy mindenképpen szükség van további biztonsági intézkedésekre. Ezenkívül a járművezetők 79 %-a számolt be arról, hogy amíg járműve a parkolóban állt, biztonsági fenyegetéssel és/vagy veszélyes problémával szembesült, és a járművezetőknek csak 9 %-a nyilatkozott úgy, hogy biztonságban érzi magát az európai parkolókban. A rakománylopás továbbra is problémát jelent, ideértve többek között üzemanyaglopást, a vezetőfülkébe történő betöréseket és a tehergépjárműben engedély nélkül megbújó illegális bevándorlókat. A járművezetők erőszakos rablásokról is beszámolnak, amelyek veszélyeztetik az életüket.

3.2. Kevés parkoló egyenlőtlen megoszlásban

Mind a fuvarozók, mind a járművezetők arról számoltak be, hogy nem áll rendelkezésre elegendő parkoló. Emellett a biztonságos és védett parkolók egyenlőtlenül oszlanak meg az EU területén, különösen azokban a régiókban, ahol nagy teherszállítási forgalom zajlik. Az EU számos régiója nem felel meg a tanúsított biztonságos és védett parkolók sűrűségére vonatkozó előírásnak, így a járművezetőknek korlátozott lehetőségük van a biztonságos pihenésre. A kevés parkoló miatt több az illegális parkolás, ami viszont növeli a járművezetőket érintő biztonsági kockázatokat. A járművezetők szerint Belgium, Franciaország, Németország, Olaszország, Hollandia, Portugália

és Spanyolország azok a területek, ahol a leginkább szükség lenne több biztonságos és védett parkolóra.

A becslések szerint jelenleg mintegy 395 000 parkolóhelyre van szükség. Feltételezve, hogy a teljes keresletet tanúsított biztonságos és védett parkolókkal kell kielégíteni, 390 057 parkolóhely([11]) hiányzik, ami 3250 parkolónak felel meg([12]). Az előrejelzések szerint 2040-re a kereslet tovább nő, és figyelembe véve a jelenlegi beruházási tendenciát, becslések szerint ekkor már 483 000 olyan parkolóhely (vagyis 4025 parkoló) fog hiányozni, amely az uniós előírások szerinti tanúsítással rendelkezik([13]). A kereslet és a kínálat közötti szakadék Unió-szerte fennáll, bár mértéke régiónként és tagállamonként eltérő. A legjelentősebb hiány Délnyugat- és Közép-Európában figyelhető meg([14]).

3.3. A rendelkezésre álló parkolói létesítmények minősége

A járművezetők körében a válaszadók 52 %-a vélte úgy, hogy a parkolói létesítmények nem tiszták, 46 %-uk pedig elfogadhatónak tartotta a létesítményeket. Az összes járművezetőnek csupán 2 %-a vélte úgy, hogy a parkolói létesítmények tiszták (ez minden típusú parkolót magában foglal). Az uniós tanúsítvánnyal rendelkező vagy nem rendelkező biztonságos és védett parkolók esetében a válaszadók mintegy 55 %-a nyilatkozott úgy, hogy a létesítmények „tiszták” vagy „elfogadhatók”.

3.4. A parkolók használatának költségei

A járművezetők és a fuvarozók egyetértenek abban, hogy nem a járművezetőknek kell viselniük a parkolás költségeit. A magasabb biztonsági szintű parkolókra, nevezetesen a platina és arany szintű parkolókra vonatkozó elemzés azt mutatja, hogy a jelenlegi árak körülbelül 15 és körülbelül 35 EUR/éjszaka között mozognak. Az alacsonyabb biztonsági szintű, nevezetesen az ezüst és bronz szintű parkolók díja 5 és 15 EUR között mozog. Úgy tűnik, hogy parkolóhelyenkénti 15 EUR/éjszaka magas árat jelent a közlekedési vállalatok számára. Mivel a parkolásért sem szívesen fizetnek, nem valószínű, hogy a fuvarozócégek hajlandóak lesznek fizetni a szállodáért.

3.5. Technológiai kihívások

Szembeszökő az útvonaltervezéshez és a parkolóhely-foglalási rendszerekhez szükséges átfogó adatok hiánya. A nem megfelelő adatgazdálkodás miatt a járművezetők nem tudnak valós idejű információhoz jutni a rendelkezésre álló biztonságos parkolóhelyekről. Számos meglévő parkoló

([11]) A parkolóhelyek iránti igényt úgy számították ki, hogy az uniós előírásokkal összhangban tanúsított jelenlegi 4943 parkolóhelyet levonták a 395 000 parkolóhely iránti becsült igényből.

([12]) A becslések szerint mindegyik parkoló átlagosan 120 parkolóhelyből fog állni. Ez a becslés a meglévő tanúsított parkolók átlagos méretén alapul (függetlenül attól, hogy összhangban vannak-e az uniós előírásokkal vagy sem).

([13]) A 483 000 parkolóhely mennyiségét úgy számították ki, hogy a biztonságos parkolóhelyek iránti, 2040-re várható becsült igényből (507 000 parkolóhely) levonták az uniós előírásoknak megfelelően tanúsított tervezett 24 000 parkolóhelyet.

([14]) A parkolók iránti kereslet és kínálat részletes feltérképezése a tanulmány I. mellékletében található: https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/71d155f0-167e-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en.

nem rendelkezik az intelligens közlekedési rendszerekhez szükséges infrastruktúrával([15]). Ezek a rendszerek – alkalmazásuk esetén – jelentősen enyhíthetik a zsúfolt területeken a biztonságos parkolóhely keresésével járó stresszt azáltal, hogy digitális platformokon keresztül valós időben frissülő adatokat szolgáltatnak és lehetővé teszik a parkolóhely-foglalást.

A legtöbb fuvarozó úgy véli, hogy a rendelkezésre álló parkolókra vonatkozó valós idejű információkhoz való hozzáférés alapvető fontosságú az útvonaltervezés szempontjából, bár csak 27 %-uk tartja megbízhatónak a jelenlegi parkolási információkat. Emellett a fuvarozók 75 %-a úgy véli, hogy a rendelkezésre álló biztonságos és védett parkolókra vonatkozó pontos adatok javítják az útvonaltervezést, és segítenek megfelelni a vezetési és pihenőidőre vonatkozó előírásoknak. Az útvonaltervezésre és a parkolóhely-foglalásokra vonatkozó adatok rendelkezésre állása és kezelése tekintetében a fuvarozók úgy nyilatkoztak, hogy nem rendelkeznek útválasztási rendszerrel vagy a megállókra vonatkozó rögzített tervvel, és több mint 50 %-uk jelezte, hogy egyáltalán nem szoktak parkolóhelyet foglalni.

3.6. Nemi vonatkozású kérdések

Az ágazaton belül a nemek között tapasztalható egyértelmű egyensúlyhiány – a járművezetőknek ugyanis mindössze 6 %-a nő – rávilágít arra, hogy a nemi szempontokat figyelembe vevő létesítményekre van szükség. A női járművezetőknek vannak olyan szükségleteik, például a személyes biztonság és a higiénia terén, amelyeket a jelenlegi létesítmények nem elégítenek ki megfelelően.

4. KÖVETKEZTETÉSEK

Az e jelentés 3. részében ismertetett kihívásokat stratégiai beruházások és szakpolitikai kiigazítások révén kell kezelni. Ez elengedhetetlen az uniós közúti szállítási ágazat hatékonyságának és biztonságának növeléséhez, valamint a járművezetők munkakörülményeinek javításához és ezáltal a szakma vonzerejének növeléséhez.

A közúti árufuvarozás iránti növekvő kereslet rávilágít arra, hogy égető szükség van a parkolási infrastruktúra bővítésére, ezen belül is különösen a tanúsított biztonságos és védett parkolókra. A jelenlegi kínálat nem képes kielégíteni a keresletet, és mivel a kereslet várhatóan tovább fog nőni, azonnali beruházásokra és a biztonsági és védelmi elemekkel rendelkező meglévő parkolók azonnali tanúsítására van szükség. A sürgős lépések szükségességét még inkább alátámasztja az a követelmény, hogy a tagállamoknak 2040. december 31-ig biztosítaniuk kell olyan tanúsított biztonságos és védett parkolók létrehozását a törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat közútjain vagy a transzeurópai hálózathoz tartozó valamely közút legközelebbi kijáratától számított 3 km-es távolságon belül, amelyek átlagosan legfeljebb 150 km távolságra helyezkednek el egymástól. Több jogalkotási és nem jogalkotási intézkedés is javasolható.

([15]) Az intelligens közlekedési rendszerekről (ITS) szóló irányelv iránymutatásokat és intézkedéseket határoz meg a digitális és technológiai újítások bevezetése érdekében, amely elő fogja mozdítani a távolsági járműflották korszerűsítését és konnektivitását, és következésképpen a biztonságos és védett parkolók kiépítését is.

Az alábbi lehetséges kezdeményezések kiindulópontjai az elvégzett elemzések és a tanulmány megállapításai. Csupán hozzájárulásként értelmezendők. A további közös gondolkodáshoz nyújtanak támpontokat, nem céljuk előrevetíteni vagy befolyásolni a jövőbeni fellépésekre vonatkozó döntéseket.

4.1. Jogi aktusokhoz nem kapcsolódó kezdeményezések

4.1.1. A gyors eredményeket hozó továbbfejlesztések ösztönzése

A Bizottság úgy véli, hogy a szükséges és a meglévő biztonságos és védett parkolók száma közötti különbséget úgy lehet hatékonyabban csökkenteni, ha **továbbfejlesztik az autópályák mentén található nem biztonságos parkolóhelyeket**. Ez **munkálatokkal és beruházásokkal** valósítható meg, amelyek révén az ilyen létesítmények elérhetik a bronz vagy magasabb szintű tanúsítást.

A hangsúlyt olyan alapvető biztonsági intézkedésekre kell helyezni, mint a parkoló határainak megvilágítása, a vizuális riasztóeszközök, a megfigyelőrendszer felvételeinek rutinszerű ellenőrzése, a be- és kilépési pontok megfigyelése, valamint egyértelmű jelzések arra vonatkozóan, hogy a parkolóba csak az engedélyezett járművek hajthatnak be. Szükség lehet az autópályák mentén található olyan pihenőhelyekre irányuló beruházásokra is, amelyeket eredetileg elsősorban személygépkocsi-utasok számára terveztek.

A Bizottság azt ajánlja, hogy a tagállamok gondosan vizsgálják meg ezt a lehetőséget annak érdekében, hogy megfeleljenek a TEN-T rendeletben meghatározott követelményeknek. Az autópályák mentén található pihenőhelyek üzemeltetőit arra ösztönzi a Bizottság, hogy értékeljék az ilyen beruházásoknak az üzleti modelljeik szempontjából való relevanciáját. Amennyiben a magánberuházások önmagukban nem eredményeznek életképes üzleti tervet, szükség lehet állami támogatási mechanizmusokra és összehangolt tervezésre a szükséges infrastruktúra időben történő kiépítése érdekében.

Azokban a régiókban, ahol nagyobb számban fordulnak elő rakománylopások, a tagállamoknak **elsősorban a platina szintű tanúsítvánnyal rendelkező biztonságos és védett parkolók építésére, illetve a meglévő parkolók erre a szintre emelésére kell törekedniük** a járművezetők és a rakomány maximális biztonsága és védelme érdekében. Ezekben a régiókban előnyben kell részesíteni az állami támogatási mechanizmusokat.

4.1.2. Az érdekelt felek együttműködésének és tudatosságának előmozdítása

A tagállamoknak **nemzeti közlekedési terveikbe** bele kell foglalniuk a biztonságos és védett parkolók kialakítását([16]). Az európai közlekedési folyosóknak az (EU) 2024/1679 rendelet 52. cikke alapján kinevezett európai koordinátorai támogatják az európai közlekedési folyosók összehangolt megvalósítását. Az (EU) 2024/1679 rendelet 54. cikke szerint minden európai koordinátor legkésőbb 2026. július 19-ig, majd azt követően négyévente munkatervet készít, amelyben részletesen elemzi a saját hatáskörébe tartozó folyosó vagy horizontális prioritás megvalósításának állását, az (EU) 2024/1679 rendelet követelményeinek való megfelelését –

([16]) Lásd az (EU) 2024/1679 rendelet 60. cikkét.

beleértve a pihenőhelyek és a biztonságos és védett parkolók kiépítésére vonatkozó követelményt is –, valamint jövőbeli fejlesztésének prioritásait.

A Bizottság továbbá úgy véli, hogy a **távolsági fuvarozóknak ösztönözniük kell a járművezetőiket arra, hogy biztonságos és védett parkolókban pihenjenek**. A biztonságos és védett parkolókat fel kell venni az Európai Városi Mobilitás Csoport (EGUM) és a Digitális Szállítási és Logisztikai Fórum (DTLF) témái közé([17]). A biztonságos és védett parkolók témáját be lehetne építeni a járművezetők alap- és továbbképzésébe is, mint olyan új elemet, amely kifejezetten a járművezetők jóllétét szolgálja, a digitalizációval és a technológiai korszerűsítésekkel együtt.

4.1.3. A biztonságos és védett parkolók összekapcsoltságának javítása

A biztonságos és védett parkolók üzemeltetői létrehozhatnak egy közös, az egész EU-ra kiterjedő digitális platformot (megfigyelő központot), amely okostelefon-alkalmazásként is elérhető, és amely lehetővé tenné a járművezetők és a fuvarozóvállalatok számára, hogy valós idejű adatokhoz férjenek hozzá a rendelkezésre álló parkolóhelyekkel kapcsolatban, lefoglalják azokat, és kommunikáljanak a parkolókkal. A Bizottság elindított továbbá egy projektet egy olyan alkalmazás kifejlesztésére, amely összegyűjti a járművezetők visszajelzéseit és értékeléseit a teherfuvarozási útvonalak legfontosabb pontjairól, beleértve a szolgáltatási pontokat és a pihenőhelyeket([18]).

4.1.4. A biztonság, a védelem, a jóllét és az inkluzivitás növelése

A parkolók vonzereje nő a járművezetők számára, ha:

- **biztonságosak** mind a tehergépkocsik, mind a gyalogosok **közlekedése** tekintetében,
- az egész létesítmény **tiszta**, és **szigorú higiéniai előírásoknak** felel meg,
- elősegítik az olyan **jólléti programokat**, amelyek célja a távolsági fuvarozást végző járművezetők mentális egészségének támogatása, valamint szabadidős létesítményeket és közösségi tereket biztosítanak számukra,
- **figyelembe veszik a nemi szempontokat**, például a biztonsági irodák közelében tartanak fenn parkolóhelyeket a női járművezetők számára azért, hogy a nőknek ne kelljen egyedül végigmenniük a parkoló területén, különösen éjszaka,
- **szolgáltatásait a különböző kulturális és vallási igényekhez igazítja**, például változatos ételkínálatot és többnyelvű tájékoztatási rendszert biztosít.

([17]) Az EGUM az Európai Bizottság városi mobilitással foglalkozó magas szintű szakértői csoportja, míg a DTLF, vagyis a Digitális Szállítási és Logisztikai Fórumban a tagállamok, állami szervek és magánszervezetek szakértői vesznek részt az e területekre vonatkozó szakpolitikák összehangolása céljából.

([18]) Kísérleti projekt: Empowering truck drivers-Revolutionising European logistics (A tehergépjármű-vezetők szerepének erősítése – Az európai logisztika forradalmasítása) 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.

A tehergépjármű-vezetők nagyra értékelnék azt is, ha a **parkolóban jelen lenne biztonsági személyzet**.

A tehergépjármű-vezetők számára előnyös volna a **megfizethető és hozzáférhető szálláshelyek** kialakítása a nagy áruforgalmat bonyolító régiókban. Így egyenletes színvonalú és megbízható éjszakai tartózkodási lehetőségek biztosíthatók számukra.

4.1.5. Finanszírozás

A biztonságos és védett parkolók finanszírozása többek között uniós alapokon keresztül történik, és nagyon fontos és hatékony eszköznek bizonyult. E fontos támogatási eszköz fenntartása érdekében a Bizottság 2025. július 16-án javaslatot nyújtott be a 3. Európai Hálózatfinanszírozási Eszközre vonatkozóan, és a 2028–2034 közötti időszakra szóló többéves pénzügyi keretben([19]) 51,5 milliárd EUR-t különített el a közlekedés számára.

4.2. Jogi aktusokhoz kapcsolódó kezdeményezések

4.2.1. A Bizottság (EU) 2022/1012 felhatalmazáson alapuló rendelete

Annak értékelésekor, hogy az (EU) 2022/1012 rendeletet felül kell-e vizsgálni a technológiai fejlődés fényében([20]), a Bizottság a tagállamokkal és az érdekelt felekkel folytatott konzultáció alapján mérlegelhetné, hogy:

- köztes szintű kategóriatanúsításokat vezessen be a meglévő biztonságos és védett parkolók gyors továbbfejlesztésének megkönnyítése és ösztönzése érdekében. Például egy olyan ezüst szintű parkoló, amely magas színvonalú szolgáltatásokba ruház be, ezüst+ tanúsítványt kaphatna,
- a platina szintű biztonságos és védett parkolók esetében előírja a biztonsági személyzet jelenlétét a fizikai biztonsági előírások szigorítása érdekében,
- jelzőrendszert dolgozzon ki a biztonságos és védett parkolók számára, amely tájékoztatást nyújt a női járművezetők számára fenntartott parkolóhelyekről,
- az előírások közé vegye fel az étkeztetéssel kapcsolatos szempontokat, és írja elő a járművezetőkre vonatkozó, nemek szerint lebontott adatok mellékhelyiségekben való gyűjtését.

4.2.2. 561/2006/EK rendelet

Amennyiben sor kerülne az 561/2006/EK rendelet szélesebb körű felülvizsgálatára, a Bizottság a következő módosításokat javasolhatná a biztonságos és védett parkolókkal kapcsolatban:

- a gépjárművezetők jóllétével kapcsolatos további kritériumok felvétele a biztonságos és védett parkolók szolgáltatási szintjére vonatkozó előírásokba. Ez magában foglalhatja

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

([20]) Az (EU) 2022/1012 rendelet 3. cikkében meghatározott felülvizsgálati rendelkezés előírja a Bizottság számára, hogy 2026. április 7-ig értékelje, hogy a technológiai fejlődés fényében és a járművezetők munkakörülményeinek folyamatos javítása érdekében szükséges-e módosítani az I. és II. mellékletben foglalt előírásokat és tanúsítási eljárásokat.

például a különböző kulturális vagy nyelvi háttérrel rendelkező járművezetők igényeinek kielégítésére irányuló intézkedéseket.

- annak lehetővé tétele a járművezetők számára, hogy rendszeres pihenőidejüket a jármű vezetőfülkéjében töltsék, amennyiben az fel van szerelve az összes szükséges kényelmi funkcióval, és a jármű magas színvonalú biztonságos és védett parkolóban parkol. Ez lehetőséget kínálna a járművezetőknek arra, hogy más járművezetőkkel közösségi életet éljenek, és magas szintű biztonságot és szolgáltatásokat nyújtó helyen pihenjenek.

A Bizottság szorosan nyomon fogja követni a hivatásos járművezetők számára megfelelő pihenőhelyek és parkolók kialakítását, ideértve különösen az (EU) 2022/1012 felhatalmazáson alapuló rendelet alapján megállapított előírások szerint tanúsított biztonságos és védett parkolókat. A Bizottság meghatározza továbbá az ajánlások támogatásának legmegfelelőbb módját, figyelembe véve a szakpolitikai prioritásokat, a megvalósíthatóságot és az összes érdekelt fél észrevételeit. Értékelésében a Bizottság azokra az intézkedésekre fog összpontosítani, amelyek javítani fogják a parkolók minőségét és növelni fogják a biztonságos és védett parkolók számát.

A Bizottság kiemeli, hogy a tagállamok felelősek a biztonságos és védett parkolók hálózata megfelelő fejlesztésének biztosításáért. Bár az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből nyújtott finanszírozás folytatása fontos, ez a finanszírozás a jellegéből adódóan korlátozott. Ezért a nemzeti magán- és állami támogatás elengedhetetlen a TEN-T hálózat hiányosságainak és „fehér foltjainak” hatékony kezeléséhez, biztosítva ezzel, hogy megfelelő számú biztonságos és védett parkoló álljon rendelkezésre.