EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 21.11.2025
COM(2025) 703 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

sõidukijuhtidele sobivate puhkealade ja turvaliste parkimiskohtade kättesaadavuse ning delegeeritud määruse (EL) 2022/1012 kohaselt sertifitseeritud ohutute ja turvaliste parkimisalade arendamise kohta

1. SISSEJUHATUS

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist (edaspidi „määrus (EÜ) nr 561/2006“),([1]) on sätestatud eeskirjad kauba- ja reisijateveoga tegelevate sõidukijuhtide sõiduaegade, vaheaegade ja puhkeperioodide kohta. Määruse (EÜ) nr 561/2006([2]) artikli 8a lõikega 2 on Euroopa Komisjonile antud õigus kehtestada üksikasjalikud standardid ohutute ja turvaliste parkimisalade teenindustaseme ja turvalisuse ning nende parkimisalade sertifitseerimise menetluste kohta.

Komisjon tegutses oma volituse alusel ja võttis 7. aprillil 2022 vastu delegeeritud määruse (EL) 2022/1012,([3]) milles käsitletakse autoveosektori ees seisvaid kriitilisi probleeme ning millega aidatakse luua tõhusamat ja harmoonilisemat transpordisüsteemi kogu Euroopa Liidus. Delegeeritud määruses (EL) 2022/1012 on sätestatud ohutute ja turvaliste parkimisalade **üksikasjalikud sertifitseerimisstandardid**. Need standardid hõlmavad mitmesuguseid aspekte, sealhulgas füüsilisi turvameetmeid, valvet, valgustust ja juurdepääsukontrolli. Ohututel ja turvalistel parkimisaladel tuleb teha sõidukijuhtidele kättesaadavaks vajalikud sanitaarruumid (tualettruumid ja dušid) ja pakkuda toitlustusteenuseid, tagades, et sõidukijuhid saavad mugavalt ja ohutult puhata.

Ohutute ja turvaliste parkimisalade jaoks on kehtestatud **neli turvalisuse taset**, i) pronkstase, ii) hõbetase, iii) kuldtase ja iv) plaatinatase. Nende eesmärk on rahuldada erinevaid vajadusi ja luua veoettevõtjatele selge raamistik, et valida sobiv turvalisuse tase, mis põhineb ka transporditavate kaupade väärtusel. Ohutute ja turvaliste parkimisalade **sertifitseerimise kord** hõlmab korrapäraseid kontrolle ja auditeid, millega tagatakse kehtestatud standardite järgimine ja seega usaldusväärne ja turvaline keskkond sõidukijuhtidele ning veoste tõhus kaitse.

Määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 8a lõike 4 kohaselt peab komisjon esitama Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande sõidukijuhtidele sobivate puhkealade ja turvaliste parkimiskohtade kättesaadavuse kohta. Komisjoni aruanne peaks hõlmama ka delegeeritud määruses (EL) 2022/1012 sätestatud standardite kohaselt sertifitseeritud parkimisalade arendamist. Lisaks võidakse komisjoni aruandes esitada loetelu soovitatavatest meetmetest, mille eesmärk on suurendada nii ohutute ja turvaliste parkimisalade arvu kui ka kvaliteeti.

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1).

([2]) Mida on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrusega (EL) 2020/1054, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 maksimaalse ööpäevase ja iganädalase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja iganädalaste puhkeperioodide miinimumnõuete osas ning määrust (EL) nr 165/2014 sõidumeerikute abil positsioneerimise osas (ELT L 249, 31.7.2020, lk 1).

([3]) Komisjoni 7. aprilli 2022. aasta delegeeritud määrus (EL) 2022/1012, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006 seoses ohutute ja turvaliste parkimisalade teenuste ja turvalisuse taset täpsustavate standardite kehtestamise ning nende alade sertifitseerimise korraga (ELT L 170, 28.6.2022, lk 27).

Samuti on määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 8a lõikes 3 sätestatud, et kooskõlas määruse (EL) nr 1315/2013 (üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) kohta)([4]) artikli 39 lõike 2 punktiga c peavad liikmesriigid soodustama parkimiskohtade rajamist isikute jaoks, kes kasutavad maanteed ärieesmärgil (kõnealune määrus asendati hiljem määrusega (EL) 2024/1679([5])). Määruse (EL) 2024/1679 artikli 31 lõike 4 kohaselt peavad liikmesriigid arendama 31. detsembriks 2040 välja sellised ELi standardite kohaselt sertifitseeritud ning ohutud ja turvalised parkimisalad, mis asuvad põhivõrgu ja laiendatud põhivõrgu maanteede ääres või kuni 3 kilomeetrise sõidu kaugusel üleeuroopalise transpordivõrgu lähimast maanteelt mahasõidust, kusjuures keskmiselt võib kahe sellise parkimisala vahe olla maksimaalselt 150 kilomeetrit.

Käesoleva aruande aluseks on komisjoni tellitud uuring kutselistele sõidukijuhtidele pakutavate puhke- ja parkimisvõimaluste kohta([6]). Uuringus analüüsiti kooskõlas määrusega (EL) 2024/1679, kui palju kutselised sõidukijuhid praegu parkimiskohti vajavad ja kui suur on parkimiskohtade pakkumine ning millised on võimalused olemasolevate parkimisalade võrgustiku laiendamiseks. Uuring põhines ulatuslikel konsultatsioonidel liikmesriikide ekspertide, transpordi- ja parkimisettevõtjate, ametiühingute ja kutseliste sõidukijuhtidega([7]).

Aruande 2. osas antakse ülevaade kutselistele sõidukijuhtidele mõeldud parkimisaladest ELis ning 3. osas käsitletakse probleeme, millega need parkimisalad silmitsi seisavad. 4. osas esitatakse järeldused, sealhulgas peamised soovitused ohutute ja turvaliste parkimisalade võrgustiku laiendamiseks.

2. ÜLEVAADE PARKIMISALADEST ELis

Selles osas on esitatud kutselistele sõidukijuhtidele mõeldud parkimisalade tüübid ELis ja peamised arvandmed ohutute ja turvaliste parkimisalade kohta.

2.1. Parkimisalade tüübid

Kutseliste sõidukijuhtide kasutatavad parkimisalad on oma eesmärgi ja turvalisuse taseme poolest väga erinevad. Neid võib liigitada järgmiselt.

([4]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL (ELT L 348, 20.12.2013, lk 1).

([5]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuni 2024. aasta määrus (EL) 2024/1679, milles käsitletakse liidu suuniseid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise kohta ning millega muudetakse määrusi (EL) 2021/1153 ja (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 1315/2013 (ELT L, 2024/1679, 28.6.2024).

([6]) „Study on the availability of suitable rest facilities for professional drivers and of secured parking facilities, as well as on the development of safe and secure parking facilities in the EU“, https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/42b15ca1-1680-11f0-b1a3-01aa75ed71a1.
Kõik käesolevas aruandes sisalduvad uuringutulemused on saadud sellest uuringust.

([7]) Üksikasjalikum teave konsultatsioonide ja sidusrühmadega konsulteerimise kohta on esitatud uuringu II lisas https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a21e19fe-167d-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en.

a. Kiirteede ääres asuvad parkimisalad

Need parkimisalad on sageli avatud igat liiki sõidukitele, mis tähendab, et veokid jagavad seda ala eraautode, busside ja muud tüüpi erasõidukitega. Sõltuvalt liikmesriigist on sellised parkimisalad sageli avaliku sektori asutuste poolt hallatavad või käitatavad või siis toimivad nendega sõlmitud kontsessioonilepingu alusel.

b. Kiirteede lähedal asuvad parkimisalad

Need parkimisalad asuvad tavaliselt kiirteest umbes kolme kilomeetri kaugusel. Neid haldavad ja käitavad sageli eraettevõtjad ning need on ette nähtud üksnes veokitele ja väikestele tarbesõidukitele.

c. Veokite ootealad sadama- ja raudteeterminalides

Erinevalt avalikest parkimisaladest on need alad sadama- ja raudteeterminalides, kus sõidukijuhid võivad viibida ning oodata terminali sisenemist. Olenevalt liikmesriigist võivad terminale hallata ja käitada avaliku sektori asutused või eraettevõtjad, samas on ka riigi omand väga tavaline.

d. Eratranspordiettevõtte parkimisalad (ettevõtte depood)

Neid parkimisalasid pakuvad veokite parklabroneeringute pakkujad transpordiettevõtetele kuuluvates parklates. Selle kava raames avab transpordiettevõte oma territooriumi teiste transpordiettevõtete sõidukijuhtidele, sarnaselt lühiajalise majutuse üüriteenusega, mida saab broneerida rakenduse kaudu. Selle mudeli alternatiivset vormi kasutavad nišiveoettevõtjad, näiteks autosid vedavad veoettevõtjad, kes parkivad üksteise territooriumil.

e. Ohutud ja turvalised parkimisalad

Ohutud ja turvalised parkimisalad võib jagada sertifitseeritud parkimisaladeks ja sertifitseerimata parkimisaladeks. Delegeeritud määruses (EL) 2022/1012 sätestatud ELi standardid on ainsad õigusaktides sätestatud standardid. Nende standarditega on sertifitseerimise eeltingimusena määratletud neli turvalisuse taset ja ühtne teenuste tase. Sertifitseerimist teostavad sõltumatud ja erapooletud auditeerimisasutused, mis on akrediteeritud vastavalt delegeeritud määruses sätestatud läbipaistvatele eeskirjadele.

Muud selles tööstusharus kasutusel olevad standardid on parkimise turvanõuded (TAPA EMEA Parking Security Requirements), mis kujutavad endast transporditava vara kaitse assotsiatsiooni (TAPA) standardit, ning Euroopa turvalise parkimise organisatsiooni (ESPORG) parkimise ja rajatiste sertifitseerimise standardid.

Olemas on ka piirkondlikud standardid, nagu Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V. (VEDA) sertifikaadid (Premium Parking ja Quality Parking), kuid neid kasutatakse vähe.

f. Busside parkimisalad

Bussijuhid üldjuhul veokijuhtidele mõeldud parkimisaladel ei ööbi. Nad on pigem hotellides ning eelistavad sihtkohtade või terminalide lähedal paiknevaid teenindusalasid ja spetsiaalseid parkimiskohti. Seda suundumust tunnistades on mõni omavalitsus, nagu Pamplona Hispaanias ja Brüssel Belgias, loonud linnapiirkondades spetsiaalsed bussiparklad. Seetõttu ei ole ohutud ja turvalised parkimisalad bussivedude seisukohast kuigi olulised, kuna bussijuhtide vajadused on teist laadi.

g. Muud parkimisvõimalused

EL 27s on ligikaudu 123 000 hotelli. 46 %l ELi sertifitseeritud parkimisaladest on vähemalt üks ööbimisvõimalus kolme kilomeetri raadiuses. Kõigis parkimiskategooriates pakutakse selles kauguses ligikaudu pooltel parkimisaladel vähemalt ühte selleks otstarbeks loodud võimalust. Kõige sagedasemad parkimiskoha ja ööbimiskoha vahelised kaugused on üks kilomeeter, mida loetakse jalutuskäigu kauguseks, ja kolm kilomeetrit, mille läbimiseks pakutakse bussiteenust. Kuna aga neid vahemaasid mõõdeti linnulennul, võib parkimisala lähedal asuvaks peetud majutuskoha puhul olla tegelikult vaja läbida pikem vahemaa.

Seetõttu puuduvad paljudel parkimisaladel läheduses sobivad majutuskohad. Kuigi kaugemal võivad ööbimisvõimalused olemas olla, ei ole need veokijuhtide jaoks hästi toimivad, sest tavaliselt puudub neil (motoriseeritud) transport, kui nende veok on turvalisele parkimisalale pargitud.

Paljud ohutute ja turvaliste parkimisalade lähedal asuvad hotellid teenindavad peamiselt turiste ja ärireisijaid ning nende hinnad ei ole veokijuhtidele taskukohased. Uuringu tulemused kinnitavad tõepoolest, et enamik hotellihindu käivad veokijuhtidele üle jõu.

2.2. Peamised arvandmed ohutute ja turvaliste parkimisalade kohta

Veokite parkimiskohtade arv ELis kokku on praegu ligikaudu 380 000 (turvatud ja turvamata), millest 60 816 pakuvad põhitasemest paremaid tingimusi (st sertifitseerimata, kuid mõningate turvaelementidega), 23 651 parkimiskohta on sertifitseeritud erinevate sertifitseerimismeetoditega ja 4 943 parkimiskohta on sertifitseeritud kooskõlas ELi standarditega (enamik neist on kuldtasemega, mis tagab suhteliselt kõrge turvalisuse taseme). Sertifitseeritud parkimisalad, mille jaotus näitab, et need alad on koondunud vaid vähestesse riikidesse/piirkondadesse (Belgia, Püreneede piirkond, Põhja-Itaalia ja Ungari), tekitab märkimisväärseid lünki TEN-T põhivõrgus, näiteks Austrias, Tšehhis, Saksamaal, Poolas ja Slovakkias([8]).

Kõigil parkimisaladel, olenemata sellest, kas need on sertifitseeritud või mitte, on olemas ka teenuste alad ja neis osutatakse põhiteenuseid. Turvalisuse tase ja olemasolevad tingimused võivad neis kohtades olla väga erinevad. Põhimaanteede, sealhulgas kiirteed ja kahesuunaliste sõiduteede ääres asuvad teenindusalad pakuvad sõidukijuhtidele olulisi teenuseid. Neil aladel on olemas

([8]) Üksikasjalikum teave parkimiskohtade geograafilise jaotuse kohta ELis on esitatud eespool nimetatud uuringu I lisas (ja eelkõige seal toodud kaartidel).

vähemalt tanklad, söögivõimalused ja üldkasutatavad tualettruumid. Paljud pakuvad ka täiendavaid mugavusi, näiteks dušše ja kauplusi, muutes need sobivaks nii lühikeste pauside kui ka pikamaareiside ajal vajalike pikemate puhkeperioodide jaoks.

Praegu ehitatakse või peagi on kavas ehitada uusi parkimisalasid. Siia alla kuuluvad 49 käimasolevat Euroopa ühendamise rahastu (CEF)([9]) projekti, millega loodetakse lisada veokite jaoks 4 614 ohutut ja turvalist parkimiskohta, mis peaaegu kahekordistab praegust kohtade arvu.

Euroopa ühendamise rahastu raames avaldatud viimase ELi transpordivaldkonna meetmetoetuste konkursikutse (konkursikutse avaldati 2024. aastal ja taotluste esitamine lõppes 2025. aastal) alusel on heaks kiidetud kokku **14 ohutu ja turvalise parkimisala projekti taotlust** (12 üldeelarvest ja 2 ühtekuuluvuspoliitika rahastamispaketist), mille **kumulatiivsed rahastamisvahendid** ulatuvad üle **91 miljoni euro**([10]).

Projektide eesmärk on arendada TEN-T algatuse raames ohutute ja turvaliste parkimisalade rajamist erinevates ELi liikmesriikides. Sellega püütakse suurendada liiklusohutust ja turvalisust ning pakkuda kutselistele sõidukijuhtidele paremaid tingimusi, laiendades ja ajakohastades parkimisrajatisi, et need vastaksid ELi määruses sätestatud standarditele.

Kuigi need uued asukohad parandavad ohutute ja turvaliste parkimisalade geograafilist katvust kogu Euroopas, võivad märkimisväärsed lüngad püsida, kuna nõudlus parkimisalade järele kasvab pidevalt ja uute parkimisalade rajamiseks on vaja aega.

3. OHUTUTE JA TURVALISTE PARKIMISALADE PRAEGUSED PROBLEEMID

ELi maanteetranspordisektor seisab silmitsi mitme kriitilise probleemiga, mis on seotud ohutute ja turvaliste parkimisalade kättesaadavuse ja funktsionaalsusega. Need probleemid ei mõjuta mitte ainult sõidukijuhtide turvalisust, ohutust ja heaolu, mis süvendab kutseliste sõidukijuhtide nappust, vaid ka logistikaahelate tõhusust ja üldist liiklusohutust. Peamised parkimisalade kasutamist mõjutavad tegurid on i) rajatiste turvalisus, ohutus, puhtus ja mugavus ning ii) parkimiskohtade olemasolu. Vastajad rõhutasid ka seda, et vaja oleks paremat andmehaldust ja juurdepääsu reaalajas ajakohastatud parkimisvõimalustele. Lisaks võib madalama turvalisuse ja teenusetasemega parkimisalade eelistamise puhul olla oluline tegur rajatistele juurdepääsu kulu.

3.1. Veosevargus ja turvaprobleemid

Turvalisus on autoveo-ettevõtjate ja sõidukijuhtide jaoks esmatähtis küsimus. Koguni 85 % veoettevõtjatest teatas, et on kogenud vargust või vandalismi, kui nende sõidukid olid pargitud turvamata aladele. Kuigi turvalistel parkimisaladel langeb see näitaja 41 %le, on vahejuhtumite arv endiselt suur ja rõhutab tungivat vajadust täiendavate turvameetmete järele. Lisaks teatas 79 %

([9]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2021. aasta määrus (EL) 2021/1153, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EL) nr 1316/2013 ja (EL) nr 283/2014 (ELT L 249, 14.7.2021, lk 38).

([10]) Võtmata arvesse viimast projektikonkurssi on EL seni kaasrahastanud Euroopa ühendamise rahastust 138 parkimisala ja ligikaudu 16 113 parkimiskoha (nii sertifitseeritud kui ka mitte) rajamist rohkem kui 231 miljoni euro ulatuses.

sõidukijuhtidest, et nad on seisnud silmitsi turvaohu ja/või ohtliku olukorraga ajal, mil nende sõiduk oli pargitud, ning ainult 9 % sõidukijuhtidest tunneb end Euroopa parkimisaladel turvaliselt. Jätkuvalt on probleemiks veosevargus, sealhulgas kütusevargus, salongi sissemurdmine ja reisijate loata pardaleminek ebaseadusliku sisserände eesmärgil. Teatatud on ka vägivaldsetest röövimistest, mis ohustavad sõidukijuhtide elu.

3.2. Parkimiskohtade vähesus ja ebaühtlane jaotumine

Nii veoettevõtjad kui ka sõidukijuhid märkisid, et vabu parkimiskohti napib. Lisaks on ohutud ja turvalised parkimisalad ELis ebaühtlaselt jaotunud, eriti suure tihedusega kaubaveopiirkondades. Paljud ELi piirkonnad ei vasta sertifitseeritud ohutute ja turvaliste parkimisalade tiheduse nõudele ning sõidukijuhtidel on seal ohutuks puhkamiseks piiratud võimalused. Parkimiskohtade vähesus süvendab ebaseadusliku parkimise probleemi, mis omakorda suurendab sõidukijuhtide ohutusriske. Sõidukijuhtide arvates on kõige vähem ohutuid ja turvalisi parkimisalasid Belgias, Prantsusmaal, Saksamaal, Itaalias, Madalmaades, Portugalis ja Hispaanias.

Hinnanguliselt on praegu juurde vaja umbes 395 000 parkimiskohta. Eeldades, et kogunõudluse peaksid rahuldama sertifitseeritud ning ohutud ja turvalised parkimisalad, on puudu 390 057 parkimiskohta,([11]) mis vastab 3 250 parkimisalale([12]). Prognooside kohaselt suureneb nõudlus 2040. aastaks veelgi ning praegust investeerimissuundumust arvesse võttes on siis hinnanguline puudujääk 483 000 parkimiskohta ehk 4 025 parkimisala, mis on sertifitseeritud kooskõlas ELi standarditega([13]). Nõudluse ja pakkumise vahel on lõhe kogu ELis, kuigi selle ulatus on piirkonniti ja liikmesriigiti erinev. Kõige rohkem parkimiskohti on puudu Edela- ja Kesk-Euroopas([14]).

3.3. Olemasolevate parkimiskohtade kvaliteet

Sõidukijuhtide seas leidis 52 % vastanutest, et parkimisalad ei ole puhtad, 46 % pidas nende olukorda vastuvõetavaks. Ainult 2 % kõigist sõidukijuhtidest pidas parkimisala rajatisi puhtaks (see hõlmab igat liiki parkimisalasid). Ohutute ja turvaliste parkimisalade kohta (nii ELi nõuete kohaselt sertifitseeritud kui ka sertifitseerimata) ütleb ligikaudu 55 % vastanutest, et rajatised on „puhtad“ või „aktsepteeritavad“.

3.4. Parkimiskohtade kasutamise kulud

Sõidukijuhid ja veoettevõtjad nõustuvad, et sõidukijuhid ei peaks parkimise eest maksma. Kõrgema turvalisuse tasemega parklate, nimelt plaatina- ja kuldtaseme parklate analüüs näitab, et

([11]) Parkimiskohtade vajaduse arvutamiseks lahutati praegune 4 943 parkimiskohta, mis on sertifitseeritud kooskõlas ELi standarditega, hinnangulisest nõudlusest 395 000 parkimiskoha järele.

([12]) Hinnanguliselt koosneb iga parkimisala keskmiselt 120 parkimiskohast. See hinnang põhineb olemasolevate sertifitseeritud parkimisalade keskmisel suurusel (olenemata sellest, kas need vastavad ELi standarditele või mitte).

([13]) 483 000 parkimiskohta saadi nii, et kavandatud 24 000 parkimiskohta, mis on sertifitseeritud kooskõlas ELi standarditega, lahutati hinnangulisest nõudlusest 507 000 ohutu ja turvalise parkimiskoha järele 2040. aastal.

([14]) Parkimiskohtade nõudluse ja pakkumise üksikasjalik kaardistamine on esitatud uuringu I lisas aadressil: https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/71d155f0-167e-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en.

jooksevhinnad ulatuvad ligikaudu 15 eurost 35 euroni öö kohta. Madalama turvalisuse tasemega parkimisalad, nimelt hõbe- ja pronkstasemega alad, maksavad 5–15 eurot. 15 eurot öö kohta parkimiskoha eest näib transpordiettevõtete jaoks olevat kõrge hind. Kuna parkimise eest ei soovita kuigivõrd maksta, on ebatõenäoline, et veoettevõtjad oleksid valmis maksma hotellimajutuse eest.

3.5. Tehnoloogilised väljakutsed

Suur puudus on marsruudi planeerimise andmetest ja parkimise broneerimise süsteemist. Puuduliku andmehalduse tõttu ei saa sõidukijuhid reaalajas teavet olemasolevate turvaliste parkimiskohtade kohta. Paljudes olemasolevates parkimisrajatistes puudub intelligentsete transpordisüsteemide jaoks vajalik taristu([15]). Kui neid süsteeme rakendataks, võiksid need oluliselt leevendada stressi, mis tuleneb turvalise parkimise leidmisest ülekoormatud aladel, sest digiplatvormid võimaldaksid teha reaalajas uuendusi ja broneeringuid.

Eelkõige peab enamik veoettevõtjaid marsruudi planeerimisel väga oluliseks juurdepääsu reaalajas parkimisvõimalustele, kuid ainult 27 % leiab, et praegune parkimisteave on usaldusväärne. Lisaks usub 75 % ettevõtjatest, et täpsed andmed olemasolevate parkimiskohtade kohta parandavad marsruudi planeerimist ning aitavad järgida sõidu- ja puhkeaja eeskirju. Marsruudi planeerimise ja reserveerimise andmete kättesaadavuse ja haldamise kohta märgivad veoettevõtjad, et neil puudub marsruutimissüsteem või kindel peatuste kava, kusjuures üle 50 % märgib, et nad ei tee parkimisala broneeringuid.

3.6. Soospetsiifilised küsimused

Selge sooline tasakaalustamatus sektoris, kus ainult 6 % sõidukijuhtidest on naised, toob esile vajaduse sootundlike rajatiste järele. Naissoost sõidukijuhtidel on probleeme rohkem (ohutus ja isiklikud hügieenivajadused) ning praegused rajatised neid vajadusi nõuetekohaselt ei rahulda.

4. JÄRELDUSED

Käesoleva aruande 3. osas esitatud probleemide lahendamiseks tuleb teha strateegilisi investeeringuid ja kohandada poliitikat. See on väga oluline ELi maanteetranspordisektori tõhususe ja turvalisuse parandamiseks ning töötingimuste parandamiseks ja seega sõidukijuhtide elukutse populariseerimiseks.

Kasvav nõudlus maanteekaubaveo järele rõhutab tungivat vajadust suurema parkimistaristu järele, eelkõige selliste ohutute ja turvaliste parkimisalade järele, mis on sertifitseeritud. Praegune pakkumine ei suuda nõudlust rahuldada ning kuna nõudlus eeldatavasti kasvab, on vaja koheseid investeeringuid ning olemasolevate ohutus- ja turvaelementidega parkimisalade sertifitseerimist. Seda kiireloomulisust rõhutab veelgi nõue, et liikmesriigid peavad 31. detsembriks 2040 tagama sertifitseeritud parkimisalade arendamise TEN-T põhivõrgus ja laiendatud põhivõrgus või kolme kilomeetri raadiuses üleeuroopalise maanteevõrgu lähimast

([15]) Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivis on sätestatud suunised ja meetmed selliste digitaalsete ja tehnoloogiliste edusammude kasutuselevõtuks, mis soodustavad kaugveosõidukiparkide ja seega ka ohutute ja turvaliste parkimisalade ajakohastamist ja ühenduvust.

maanteest väljumisel, kusjuures nendevaheline keskmine kaugus tohib olla kõige rohkem 150 kilomeetrit. On olemas mitu seadusandlikku ja muud kui seadusandlikku järelmeedet.

Järgmised võimalikud algatused põhinevad uuringu põhjal tehtud analüüsil ja selle tulemustel ning seetõttu tuleks neid käsitada laiema arutelu alusmaterjalina. Nende eesmärk on anda teavet ja toetada edasist arutelu, prognoosimata või mõjutamata tulevaste meetmetega seotud otsuseid.

4.1. Algatused, mis ei ole seotud õigusaktidega

4.1.1. Kohest kasu toovate uuenduste intensiivistamine

Komisjon on seisukohal, et tõhusaim viis vajaliku ohutute ja turvaliste parkimisalade arvu ja selliste parkimisalade tegeliku arvu vahelise lõhe ületamiseks on **olemasolevate turvaelementideta parklate uuendamine kiirteede ääres**. Seda saab teha **tööde ja investeeringutega**, mis aitavad muuta praegused rajatised sobivaks pronkstaseme või sellest kõrgema taseme sertifitseerimise jaoks.

Keskenduda tuleks olulistele turvameetmetele, nagu liikumisanduriga kohalik valgustus, visuaalsed hoiatusvahendid, rutiinne järelevalvekontroll, seire sisenemis- ja väljumispunktides ning selge märgistus, et piirata juurdepääsu loata sõidukitele. Samuti võib osutuda vajalikuks investeerida kiirteede ääres paiknevatesse puhkerajatistesse, mis olid algselt mõeldud peamiselt eraautodega reisijatele.

Komisjon soovitab liikmesriikidel seda võimalust hoolikalt hinnata, et täita TEN-T määruses sätestatud nõudeid. Kiirteede ääres paiknevate puhkerajatiste käitajaid julgustatakse hindama selliste investeeringute asjakohasust oma ärimudelite seisukohast. Kui erasektori investeeringud üksi häid ärilisi tulemusi ei anna, võib olla vaja avaliku sektori toetusmehhanisme ja kooskõlastatud planeerimist, et tagada vajaliku taristu õigeaegne rajamine.

Sagedamate veosevarguse juhtumitega piirkondades peaksid liikmesriigid **ehitama esmajoones selliseid ohutuid ja turvalisi parkimisalasid, millel on plaatinataseme sertifikaat, või oma parkimisalasid selle tasemeni ajakohastama**, et tagada sõidukijuhtide ja veoste maksimaalne turvalisus ja kaitse. Nendes piirkondades tuleks esmatähtsaks pidada avaliku sektori toetusmehhanisme.

4.1.2. Sidusrühmade koostöö ja teadlikkuse edendamine

Liikmesriigid peaksid lisama parkimisalade arendamise oma **riiklikesse transpordikavadesse([16])**. Määruse (EL) 2024/1679 artikli 52 kohaselt ametisse nimetatud Euroopa koordinaatorid toetavad Euroopa transpordikoridoride koordineeritud rakendamist. Määruse (EL) 2024/1679 artikli 54 kohaselt koostab iga Euroopa koordinaator hiljemalt 19. juuliks 2026 ja seejärel iga nelja aasta tagant tööplaani, milles esitatakse üksikasjalik analüüs koridori rakendamise seisu ja koridori vastavuse kohta määruse (EL) 2024/1679 nõuetele, sealhulgas puhkealade ning ohutute ja turvaliste parkimisalade kasutuselevõtu ning nende edasise arendamise prioriteetide kohta.

([16]) Vt määruse (EL) 2024/1679 artikkel 60.

Samuti leiab komisjon, et **kaugveoettevõtjad peaksid julgustama oma veokijuhte, et nad puhkaksid ohututel ja turvalistel parkimisaladel**. Ohutud ja turvalised parkimisalad tuleks teemana integreerida Euroopa linnade liikumiskeskkonna rühma (EGUM) ning digitranspordi ja logistika foorumisse (DTLF)([17]). Ohutute ja turvaliste parkimisalade teema võiks lisada ka sõidukijuhtide alus- ja jätkuõppesse uue elemendina, mis on spetsiaalselt kavandatud sõidukijuhtide heaolu teadvustamiseks, ning õpetada võiks ka digitaliseerimist ja tehnoloogilisi ajakohastusi.

4.1.3. Ohutute ja turvaliste parkimisalade parem ühenduvus

Ohutute ja turvaliste parkimisalade käitajad võiksid luua kogu ELi hõlmava ühtse digiplatvormi (vaatluskeskus), mis on kättesaadav ka nutitelefoni rakendusena ning mis võimaldab sõidukijuhtidel ja transpordiettevõtjatel saada parkimisvõimaluste kohta reaalajas andmeid, teha broneeringuid ja suhelda parkimiskohtade haldajatega. Komisjon on käivitanud ka projekti, et töötada välja rakendus, mis kogub sõidukijuhtide tagasisidet ja hinnanguid veokitega toimuva kaubaveo marsruutidel paiknevate peamiste huvipunktide kohta, sealhulgas teeninduspunktide ja puhkealade kohta([18]).

4.1.4. Ohutuse, turvalisuse, heaolu ja kaasatuse parandamine

Parkimisalade atraktiivsus sõidukijuhtide jaoks suureneb, kui need

- on **ohutud** nii veokite kui ka jalakäijate **liikumise** seisukohast;
- on **puhtad** ja seal järgitakse **rangeid hügieenistandardeid**;
- soodustavad **heaolu tõstvaid tegevusi**, milles keskendutakse pikamaajuhtide vaimse tervise toetamisele ning vaba aja veetmise võimaluste ja sotsiaalse ruumi pakkumisele;
- pakuvad **sootundlikke meetmeid**, näiteks naissoost sõidukijuhtide jaoks reserveeritud parkimiskohad valvesüsteemide asukoha lähedal, et naised ei peaks parkimisalal üksi kõndima, eriti öösel;
- pakuvad **teenuseid, mis on kohandatud erinevatele kultuurilistele ja usulistele vajadustele**, nagu erinevad toiduvalikud ja mitmekeelsed infosüsteemid.

Veokijuhid hindaksid kõrgelt ka **kohapealse valve olemasolu**.

Veoautojuhid saaksid kasu ka **taskukohasest ja kättesaadavast majutusest**, näiteks parkimisalade lähedal asuvatest motellidest, kui need oleksid rajatud suure tihedusega kaubaveo piirkondadesse; see tagaks sõidukijuhtidele kindla vahemaa järel paiknevad ja usaldusväärsed ööbimise võimalused.

([17]) EGUM on Euroopa Komisjoni kõrgetasemeline linnaliikuvuse eksperdirühm, samas kui DTLF on digitranspordi ja logistika foorum, mis koondab liikmesriikide, avaliku sektori asutuste ja eraorganisatsioonide eksperte poliitika koordineerimiseks nendes valdkondades.

([18]) Katseprojekt „Veokijuhtide mõjuvõimu suurendamine – revolutsiooniline Euroopa logistika“, 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.

4.1.5. Rahastamine

Ohutute ja turvaliste parkimisalade rahastamine, sealhulgas ELi vahenditest, on osutunud väga oluliseks ja tõhusaks vahendiks. Selle olulise toetusvahendi edasiseks pakkumiseks tegi komisjon 16. juulil 2025 ettepaneku luua Euroopa ühendamise rahastu 3, mille transpordieelarve aastateks 2028–2034 ette nähtud mitmeaastases finantsraamistikus on 51,5 miljardit eurot([19]).

4.2. Algatused, mis on seotud õigusaktidega

4.2.1. Delegeeritud määrus (EL) 2022/1012

Hinnates, kas määrust (EL) 2022/1012 tuleks praeguste tehnoloogiliste arengute alusel muuta,([20]) võiks komisjon liikmesriikide ja sidusrühmadega peetud konsultatsioonide põhjal kaaluda, kas tuleks

- võtta kasutusele kesktaseme kategooria sertifitseerimine, et lihtsustada ja seeläbi soodustada olemasolevate parkimisalade kiiret ajakohastamist. Näiteks hõbetasemel parkimisala, kus investeeritakse kõrgetasemelistesse teenustesse, võiks saada hõbetase+ sertifikaadi;
- kehtestada kohapealsete turvatöötajate olemasolu kohustus plaatinataseme parkimisaladel, et laiendada füüsilise julgeoleku standardeid;
- töötada parkimisalade jaoks välja märguandesüsteem, mis annab naissoost sõidukijuhtidele teavet reserveeritud parkimiskohtade kohta;
- lisada toitumiskaalutlused ja koguda soo järgi rühmitatud andmeid sõidukijuhtide kohta tualettruumides.

4.2.2. Määrus (EÜ) nr 561/2006

Kui toimuks määruse (EÜ) nr 561/2006 laiem läbivaatamine, võiks komisjon teha ettepaneku, et ohutute ja turvaliste parkimisalade osas muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 järgmiselt:

- ohutute ja turvaliste parkimisalade teenusetaseme standarditesse võiks lisada sõidukijuhtide heaoluga seotud kriteeriume. Need kriteeriumid võiksid olla näiteks meetmed, millega võetakse arvesse sõidukijuhtide erinevat kultuurilist või keelelist tausta,
- millega lubatakse, et juhid võivad veeta regulaarse puhkeaja oma sõiduki kabiinis, kui seal on kõik mugavuse tagamiseks vajalikud funktsioonid ja sõiduk on pargitud kvaliteetsele ning ohutule ja turvalisele parkimisalale. See annaks sõidukijuhtidele võimaluse suhelda ja puhata kohtades, kus ohutuse ja teenuste tase on kõrge.

Komisjon jälgib tähelepanelikult kutselistele sõidukijuhtidele mõeldud sobivate puhke- ja parkimiskohtade, eelkõige delegeeritud määruse (EL) 2022/1012 alusel kehtestatud standardite kohaselt sertifitseeritud ohutute ja turvaliste parkimisalade rajamist. Samuti määrab komisjon

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

([20]) Määruse (EL) 2022/1012 artiklis 3 sätestatud läbivaatamisklausli kohaselt peab komisjon 7. aprilliks 2026 hindama, kas I ja II lisas sätestatud standardeid ja sertifitseerimise korda on vaja muuta, võttes arvesse tehnoloogia praegust arengut ja juhtide töötingimuste pidevat parandamist.

kindlaks kõige sobivama viisi soovituste toetamiseks, võttes arvesse poliitilisi prioriteete, teostatavust ja kõigi asjaomaste sidusrühmade panust. Oma hinnangus keskendub komisjon meetmetele, millega saab parandada parkimiskohtade kvaliteeti ja suurendada ohutute ja turvaliste parkimisalade arvu.

Komisjon rõhutab, et ohutute ja turvaliste parkimisalade võrgustiku nõuetekohase arendamise eest vastutavad liikmesriigid. Kuigi Euroopa ühendamise rahastu raames on oluline rahastamist jätkata, on see oma olemuselt piiratud. Seepärast on oluline riiklik era- ja avaliku sektori toetus, tagamaks TEN-T võrgu lünkade ja valgete alade tõhus kõrvaldamine, et ohutuid ja turvalisi parkimisalasid oleks piisavalt.