



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 21.11.2025 r.
COM(2025) 703 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie dostępności odpowiednich stref odpoczynku dla kierowców oraz
bezpiecznych parkingów, a także tworzenia bezpiecznych i chronionych parkingów
certyfikowanych zgodnie z rozporządzeniem delegowanym (UE) 2022/1012**

1. WPROWADZENIE

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego⁽¹⁾ („rozporządzenie 561/2006”) ustanawia przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących przewóz towarów i osób. W art. 8a ust. 2 rozporządzenia 561/2006⁽²⁾ uprawniono Komisję Europejską do ustanowienia norm zawierających szczegółowe wymogi dotyczące poziomu usług i bezpieczeństwa na bezpiecznych i chronionych parkingach, a także dotyczące procedur certyfikacji tych parkingów.

Działając na podstawie tego upoważnienia, Komisja przyjęła rozporządzenie delegowane (UE) 2022/1012 z dnia 7 kwietnia 2022 r.⁽³⁾ dotyczące kluczowych problemów, z którymi mierzy się sektor transportu drogowego, i zmierzające do stworzenia bardziej efektywnego i harmonijnego systemu transportu w całej Unii Europejskiej. W rozporządzeniu delegowanym (UE) 2022/1012 ustanowiono **szczegółowe normy** dotyczące certyfikacji parkingów jako miejsc bezpiecznych i chronionych. Normy te obejmują różne aspekty, w tym środki bezpieczeństwa fizycznego, nadzór, oświetlenie i kontrolę dostępu. Bezpieczne i chronione parkingi muszą zapewniać kierowcom odpowiednie udogodnienia, takie jak toalety, prysznice i usługi gastronomiczne, umożliwiające kierowcom wygodny i bezpieczny odpoczynek.

Ustanowiono cztery **poziomy bezpieczeństwa** bezpiecznych i chronionych parkingów (i) brązowy; (ii) srebrny; (iii) złoty oraz (iv) platynowy. Mają one zaspokoić różne potrzeby i zapewnić przewoźnikom jasne ramy wyboru odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, również na podstawie wartości przewożonych przez nich towarów. **Procedury certyfikacji** bezpiecznych i chronionych parkingów obejmują regularne kontrole i audyty w celu zapewnienia zgodności z ustalonymi normami, a co za tym idzie zagwarantowania kierowcom godnego zaufania i bezpiecznego otoczenia oraz skutecznej ochrony ładunków.

W art. 8a ust. 4 rozporządzenia 561/2006 zobowiązano Komisję do przedstawienia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdania na temat dostępności odpowiednich miejsc odpoczynku dla kierowców i bezpiecznych parkingów. Komisja powinna również przedstawić sprawozdanie na temat tworzenia bezpiecznych i chronionych parkingów certyfikowanych zgodnie z normami

⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

⁽²⁾ Zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 1).

⁽³⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2022/1012 z dnia 7 kwietnia 2022 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do ustanowienia norm zawierających szczegółowe wymogi dotyczące poziomu usług i bezpieczeństwa w odniesieniu do bezpiecznych i chronionych parkingów oraz procedur ich certyfikacji (Dz.U. L 170 z 28.6.2022, s. 27).

określonymi w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2022/1012. Ponadto sprawozdanie Komisji może zawierać wykaz zalecanych środków służących zarówno zwiększeniu liczby, jak i poprawie jakości bezpiecznych i chronionych parkingów.

Jednocześnie w art. 8a ust. 3 rozporządzenia 561/2006 określono wymóg, aby państwa członkowskie zachęcały do tworzenia miejsc parkingowych dla komercyjnych użytkowników dróg zgodnie z art. 39 ust. 2 lit. c) rozporządzenia (UE) nr 1315/2013⁽⁴⁾ w sprawie transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), zastąpionego następnie rozporządzeniem (UE) 2024/1679⁽⁵⁾. W art. 31 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2024/1679 zobowiązano państwa członkowskie do stworzenia do dnia 31 grudnia 2040 r. bezpiecznych i chronionych parkingów certyfikowanych zgodnie z normami UE zlokalizowanych wzdłuż dróg sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej lub w miejscu niewymagającym przejechania więcej niż 3 km od najbliższego zjazdu z drogi transeuropejskiej sieci, przy średniej maksymalnej odległości 150 km między takimi parkingami.

Niniejsze sprawozdanie opiera się na przeprowadzonym dla Komisji badaniu dotyczącym dostępności stref odpoczynku i parkingów dla kierowców zawodowych⁽⁶⁾. W badaniu przeanalizowano obecny popyt na miejsca postojowe dla kierowców zawodowych i podaż tych miejsc oraz możliwości rozszerzenia istniejącej sieci bezpiecznych i chronionych parkingów, zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2024/1679. Badanie opierało się na szeroko zakrojonych konsultacjach z ekspertami z państw członkowskich, przewoźnikami i operatorami parkingów oraz związkami zawodowymi i kierowcami zawodowymi⁽⁷⁾.

Część 2 sprawozdania obejmuje przegląd parkingów dla kierowców zawodowych w UE, a w części 3 omówiono wyzwania związane z zapewnieniem bezpiecznych i chronionych parkingów. W części 4 przedstawiono wnioski z uwzględnieniem głównych zaleceń dotyczących rozszerzenia sieci bezpiecznych i chronionych parkingów.

2. PRZEGLĄD PARKINGÓW W UE

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (Dz.U. 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” [Badanie dotyczące dostępności odpowiednich stref odpoczynku dla kierowców zawodowych oraz bezpiecznych parkingów, a także tworzenia bezpiecznych i chronionych parkingów w UE], <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/42b15ca1-1680-11f0-b1a3-01aa75ed71a1>.

Wszystkie wyniki ankiety przytoczone w niniejszym sprawozdaniu pochodzą z tego badania.

⁽⁷⁾ Więcej informacji na temat konsultacji i uczestniczących w nich zainteresowanych stron można znaleźć w załączniku II do badania, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a21e19fe-167d-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en>.

W tej części przedstawiono typologię parkingów dla kierowców zawodowych w całej UE oraz najważniejsze dane liczbowe dotyczące bezpiecznych i chronionych parkingów.

2.1. Typologia parkingów

Parkingi, z których korzystają zawodowi kierowcy, są bardzo zróżnicowane pod względem celu i poziomu bezpieczeństwa. Można je sklasyfikować w następujący sposób:

a. Parkingi przy autostradach

Parkingi te są często dostępne dla wszystkich rodzajów pojazdów, co oznacza, że samochody ciężarowe parkują na ich terenie razem z samochodami osobowymi, autokarami i innymi rodzajami pojazdów prywatnych. W zależności od państwa członkowskiego takie parkingi często są własnością organów publicznych, organy te prowadzą je lub wydają koncesje na ich prowadzenie.

b. Parkingi poza autostradami

Parkingi te znajdują się zazwyczaj w odległości około 3 km od autostrady. Często są one własnością podmiotów prywatnych i są przez nie prowadzone oraz zarezerwowane dla samochodów ciężarowych i lekkich pojazdów użytkowych.

c. Strefy oczekiwania dla samochodów ciężarowych w terminalach portowych i kolejowych

W przeciwieństwie do publicznych parkingów są to specjalne strefy w terminalach portowych i kolejowych umożliwiające kierowcom zatrzymanie się na czas oczekiwania na wjazd do terminalu. W zależności od państwa członkowskiego terminale mogą być własnością organów publicznych lub przedsiębiorstw prywatnych i być przez nie prowadzone, chociaż dominuje własność publiczna.

d. Tereny należące do prywatnych przedsiębiorstw transportowych (parkingi firmowe)

Parkingi te są oferowane przez podmioty zajmujące się rezerwacją miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych na parkingach należących do przedsiębiorstw transportowych. W tym systemie przedsiębiorstwo transportowe otwiera swój plac dla kierowców z innych przedsiębiorstw transportowych, co przypomina nieco usługi krótkoterminowego najmu zakwaterowania z rezerwacją przez aplikację. Z alternatywnej formy tego modelu korzystają niszowi przewoźnicy, tacy jak przedsiębiorstwa transportowe przewożące samochody osobowe, których kierowcy parkują na placach należących do tych przedsiębiorstw.

e. Bezpieczne i chronione parkingi

Bezpieczne i chronione parkingi można podzielić na parkingi certyfikowane i niecertyfikowane. Jedyne normy określone w przepisach są normy unijne określone w rozporządzeniu

delegowanym (UE) 2022/1012. Normy te ustanawiają cztery poziomy bezpieczeństwa i wspólny poziom usług jako warunek wstępny certyfikacji. Certyfikację przeprowadzają niezależne i bezstronne organy audytowe akredytowane zgodnie z przejrzystymi zasadami określonymi w rozporządzeniu delegowanym.

Inne normy branżowe to wymagania dotyczące bezpieczeństwa parkowania (PSR) TAPA EMEA, która jest normą organizacji Transported Asset Protection Association (TAPA), oraz certyfikaty parkingów i obiektów wydawane przez Europejską Organizację Bezpiecznego Parkowania (ESPOG).

Istnieją także regionalne normy branżowe, takie jak certyfikaty Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V. (VEDA) (parking premium i parking najwyższej jakości), ale mają marginalne zastosowanie.

f. Parkingi dla autokarów

Kierowcy autokarów zasadniczo nie przebywają w ciągu nocy na parkingach, z których korzystają kierowcy samochodów ciężarowych. Zazwyczaj zatrzymują się w hotelach i preferują strefy usługowe i specjalne parkingi w pobliżu miejsc docelowych lub terminali. Zauważając tę tendencję, niektóre gminy, takie jak Pampeluna w Hiszpanii i Bruksela w Belgii, utworzyły specjalne terminale parkingowe dla autokarów na terenach miejskich. W związku z tym bezpieczne i chronione parkingi zasadniczo nie mają znaczenia dla sektora transportu autokarowego z uwagi na specyfikę jego funkcjonowania.

g. Inne obiekty

W UE-27 znajduje się około 123 000 hoteli. W przypadku 46 % parkingów certyfikowanych przez UE w odległości do 3 kilometrów znajduje się co najmniej jeden obiekt noclegowy. W tej odległości znajduje się co najmniej jeden obiekt w przypadku około połowy parkingów wszystkich kategorii. Najistotniejsze odległości progowe to 1 kilometr, który uważa się za odległość do pokonania na piechotę, i 3 kilometry, które można pokonać korzystając z transportu wahadłowego. Ponieważ jednak odległości te mierzono w linii prostej, obiekt noclegowy uważany za zlokalizowany w pobliżu parkingu może w rzeczywistości wymagać przebycia dłuższych odległości.

W rezultacie w pobliżu wielu parkingów nie ma odpowiednich miejsc noclegowych. Choć mogą istnieć możliwości nocowania zlokalizowane w większej odległości, ze względów praktycznych nie są one wygodne dla kierowców samochodów ciężarowych, ponieważ zazwyczaj nie mają oni transportu (zmotoryzowanego), kiedy swój samochód ciężarowy zaparkują na bezpiecznym parkingu.

Wiele hoteli znajdujących w pobliżu bezpiecznych i chronionych parkingów przyjmuje głównie turystów i osoby podróżujące służbowo, a kierowcy samochodów ciężarowych nie mogą sobie na nie pozwolić. Ustalenia potwierdzają bowiem, że ceny w większości hoteli przekraczają możliwości finansowe kierowców samochodów ciężarowych.

2.2. Najważniejsze dane liczbowe dotyczące bezpiecznych i chronionych parkingów

Obecna łączna liczba miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych w UE wynosi około 380 000 (chronionych i niechronionych), z czego 60 816 to miejsca na poziomie wyższym niż podstawowy (tj. nie są certyfikowane, ale posiadają pewne elementy ochrony), 23 651 miejsc postojowych jest certyfikowanych jako chronione w ramach różnych metod certyfikacji, a 4 943 miejsca postojowe są certyfikowane zgodnie z normami UE (z których większość to miejsca na poziomie złotym, które zapewniają stosunkowo wysoki poziom bezpieczeństwa). Rozmieszczenie certyfikowanych obiektów, które są skupione tylko w kilku krajach/regionach (Belgia, region Pirenejów, północne Włochy i Węgry), pozostawia znaczne luki w sieci bazowej TEN-T, np. w Austrii, Czechach, Niemczech, Polsce i na Słowacji⁽⁸⁾.

Wszystkie parkingi, niezależnie od tego, czy są certyfikowane, posiadają również strefy usługowe i podstawowe udogodnienia. Poziom bezpieczeństwa i dostępne udogodnienia mogą się znacznie różnić w zależności od lokalizacji. Strefy usług zlokalizowane wzdłuż głównych dróg, w tym autostrad i dróg dwujezdniowych, zapewniają kierowcom niezbędne udogodnienia. Są to co najmniej stacje benzynowe, możliwości spożycia posiłku i toalety publiczne. Wiele z nich oferuje również dodatkowe usługi, takie jak prysznice i sklepy, dzięki czemu nadają się one zarówno na krótkie przerwy, jak i dłuższe okresy odpoczynku podczas jazdy na duże odległości.

Nowe bezpieczne i chronione parkingi są obecnie w budowie albo ich budowa ma się wkrótce rozpocząć. Dotyczy to 49 projektów aktualnie realizowanych w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (CEF)⁹, które, jak się oczekuje, stworzą 4 614 dodatkowych miejsc postojowych na bezpiecznych i chronionych parkingach dla samochodów ciężarowych, co niemal podwoi obecną liczbę takich miejsc.

W ostatnim zaproszeniu do składania wniosków o unijne dotacje na działania w dziedzinie transportu w ramach instrumentu CEF, opublikowanym w 2024 r. i zamkniętym w 2025 r., do finansowania zatwierdzono łącznie **14 wniosków dotyczących projektów bezpiecznych i chronionych parkingów** (12 finansowanych z puli ogólnej i 2 z puli środków przeznaczonych na spójność), przy **finansowaniu skumulowanym** w wysokości ponad **91 mln EUR**⁽¹⁰⁾.

Projekty te mają na celu tworzenie bezpiecznych i chronionych parkingów w różnych państwach członkowskich UE w ramach inicjatywy TEN-T. Działania te zmierzają do zwiększenia bezpieczeństwa i ochrony ruchu drogowego oraz stworzenia lepszych warunków dla zawodowych kierowców przez rozbudowę i modernizację parkingów, tak aby spełniały normy określone w rozporządzeniu UE.

⁽⁸⁾ Więcej informacji na temat geograficznego rozmieszczenia miejsc parkingowych w UE znajduje się w załączniku I do wyżej wymienionego badania (a w szczególności w jego mapach).

⁽⁹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę” i uchylające rozporządzenia (UE) nr 1316/2013 i (UE) nr 283/2014 (Dz.U. L 249 z 14.7.2021, s. 38).

⁽¹⁰⁾ Do tej pory, bez uwzględnienia ostatniego zaproszenia do składania wniosków, UE współfinansowała już 138 parkingów i około 16 113 miejsc postojowych (zarówno certyfikowanych, jak i nie) dotacjami w wysokości ponad 231 mln EUR w ramach instrumentu CEF.

Chociaż te nowe lokalizacje poprawią zasięg geograficzny bezpiecznych i chronionych parkingów w całej Europie, istnieje ryzyko, że nadal będą się utrzymywać znaczne luki ze względu na stale rosnący popyt oraz czas potrzebny na utworzenie nowych parkingów.

3. BIEŻĄCE WYZWANIA ZWIĄZANE Z BEZPIECZNYMI I CHRONIONYMI PARKINGAMI

Unijny sektor transportu drogowego stoi w obliczu szeregu kluczowych wyzwań związanych z dostępnością i funkcjonalnością bezpiecznych i chronionych parkingów. Wyzwania te wpływają nie tylko na ochronę, bezpieczeństwo i dobrostan kierowców, pogłębiając niedobór kierowców zawodowych, ale również na efektywność łańcuchów logistycznych i ogólne bezpieczeństwo ruchu drogowego. Kluczowymi czynnikami wpływającymi na korzystanie z bezpiecznych i chronionych parkingów są (i) ochrona, bezpieczeństwo, czystość i komfort obiektów oraz (ii) dostępność parkingów. Respondenci podkreślają również potrzebę lepszego zarządzania danymi i dostępu w czasie rzeczywistym do aktualizowanych informacji o dostępności parkingów. Ponadto koszt dostępu do obiektów może być istotnym czynnikiem wyboru parkingów o niższym poziomie bezpieczeństwa i usług.

3.1. Kradzież ładunku i obawy związane z bezpieczeństwem

Bezpieczeństwo jest dla przewoźników drogowych i kierowców kwestią najwyższej wagi. Uderzający odsetek 85 % przewoźników twierdzi, że doświadczyło kradzieży lub aktów wandalizmu, gdy ich pojazdy były zaparkowane na obszarach niechronionych. Chociaż liczba ta spada do 41 % na parkingach chronionych, liczba incydentów pozostaje wysoka i podkreśla dramatyczną potrzebę wprowadzenia dalszych środków bezpieczeństwa. Ponadto 79 % kierowców twierdzi, że doświadczyło zagrożenia bezpieczeństwa lub znalazło się w niebezpiecznej sytuacji, kiedy ich pojazd był zaparkowany, a tylko 9 % kierowców twierdzi, że czuje się bezpiecznie na parkingach w Europie. Kradzież ładunku nadal stanowi problem, do czego dochodzą incydenty kradzieży paliwa, włamania do kabiny i nieuprawnionego wejścia do pojazdu pasażerów będących nielegalnymi imigrantami. Informowano również o brutalnych rozbojach zagrażających życiu kierowców.

3.2. Niedobory i luki w rozmieszczeniu parkingów

Zarówno przewoźnicy, jak i kierowcy informowali o niedoborze dostępnych parkingów. Ponadto bezpieczne i chronione parkingi nie są rozmieszczone równomiernie w całej UE, zwłaszcza w regionach o dużym natężeniu transportu towarowego. Wiele regionów w UE nie posiada wymaganej liczby certyfikowanych bezpiecznych i chronionych parkingów, co pozostawia kierowcom ograniczone możliwości korzystania z bezpiecznego odpoczynku. Niedobór ten pogłębia problem nielegalnego parkowania, które zwiększa zagrożenie dla bezpieczeństwa kierowców. Zdaniem kierowców obszary, na których jest najmniej bezpiecznych i chronionych parkingów, to Belgia, Francja, Niemcy, Włochy, Niderlandy, Portugalia i Hiszpania.

Szacuje się, że obecnie potrzeba około 395 000 miejsc postojowych. Zakładając, że całkowity popyt powinien zostać zaspokojony przez certyfikowane bezpieczne i chronione parkingi, brakuje

390 057 miejsc postojowych⁽¹¹⁾, co odpowiada 3 250 parkingom⁽¹²⁾. Przewiduje się, że do 2040 r. popyt jeszcze wzrośnie, i – biorąc pod uwagę obecną tendencję inwestycyjną – szacowana luka wyniesie 483 000 miejsc postojowych czyli 4 025 parkingów certyfikowanych zgodnie z normami UE⁽¹³⁾. Luka między popytem i podażą występuje w całej UE, chociaż jej skala różni się w zależności od regionu i państwa członkowskiego. Największe różnice obserwuje się w Europie południowo-zachodniej i środkowej⁽¹⁴⁾.

3.3. Jakość dostępnych parkingów

Jeśli chodzi o kierowców, 52 % respondentów uznało, że parkingi są brudne, natomiast 46 % uznało je za akceptowalne. Tylko 2 % respondentów spośród wszystkich kierowców uznało, że parkingi są czyste (dotyczy to wszystkich rodzajów parkingów). Jeżeli chodzi o bezpieczne i chronione parkingi, zarówno certyfikowane przez UE, jak i nie, około 55 % respondentów twierdzi, że są one „czyste” lub „akceptowalne”.

3.4. Koszty korzystania z parkingów

Kierowcy i przewoźnicy zgadzają się, że kierowcy nie powinni ponosić kosztów parkowania. Analiza dotycząca parkingów o wyższym poziomie bezpieczeństwa, tj. na poziomie platynowym i złotym, pokazuje, że aktualnie ceny wahają się od około 15 EUR do około 35 EUR za noc. Na parkingach o niższym poziomie bezpieczeństwa, tj. na poziomie srebrnym i brązowym, obowiązują opłaty od 5 do 15 EUR. Wydaje się, że 15 EUR za noc za jedno miejsce postojowe to wysoka cena dla przedsiębiorstw transportowych. Ze względu na tak niską gotowość do płacenia za parking mało prawdopodobne jest, aby przewoźnicy byli skłonni płacić za nocleg w hotelu.

3.5. Wyzwania technologiczne

Zauważalny jest brak kompleksowych danych potrzebnych do planowania trasy oraz systemów rezerwacji parkingów. Niewłaściwe zarządzanie danymi uniemożliwia kierowcom dostęp w czasie rzeczywistym do informacji o dostępnych bezpiecznych miejscach postojowych. Na wielu istniejących parkingach brakuje infrastruktury potrzebnej dla inteligentnych systemów transportowych⁽¹⁵⁾. Systemy te, jeśli zostaną wdrożone, mogłyby znacznie złagodzić stres

⁽¹¹⁾ Zapotrzebowanie na miejsca postojowe obliczono przez odjęcie obecnej liczby 4 943 miejsc postojowych certyfikowanych zgodnie z normami UE od szacowanego popytu na 395 000 miejsc postojowych.

⁽¹²⁾ Szacuje się, że każdy parking będzie składał się średnio ze 120 miejsc postojowych. Szacunki te opierają się na średniej wielkości obecnie funkcjonujących certyfikowanych parkingów (niezależnie od tego, czy są one zgodne z normami UE).

⁽¹³⁾ Liczbę 483 000 miejsc parkingowych otrzymano przez odjęcie 24 000 projektowanych miejsc postojowych certyfikowanych zgodnie z normami UE od popytu szacowanego na 507 000 bezpiecznych miejsc postojowych w 2040 r.

⁽¹⁴⁾ Szczegółowe mapy obrazujące popyt i podaż parkingów można znaleźć w załączniku I do badania pod adresem: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/71d155f0-167e-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en>.

⁽¹⁵⁾ Dyrektywa w sprawie inteligentnych systemów transportowych (ITS) zawiera zestaw wytycznych i działań umożliwiających wdrożenie nowości cyfrowych i technologicznych, które będą stymulować modernizację i możliwości połączenia flot pojazdów wykonujących przewozy długodystansowe, a w konsekwencji bezpiecznych i chronionych parkingów.

związany ze znalezieniem bezpiecznego parkingu na przeciążonych obszarach, gdyż oferowałyby aktualizacje i rezerwacje w czasie rzeczywistym za pośrednictwem platform cyfrowych.

W szczególności większość przewoźników uważa, że dostęp w czasie rzeczywistym do informacji o możliwościach parkowania ma kluczowe znaczenie dla planowania tras, chociaż tylko 27 % z nich jest zdania, że bieżące informacje o parkingach są wiarygodne. Ponadto 75 % przewoźników jest przekonanych, że dokładne dane na temat dostępnych bezpiecznych i chronionych parkingów ułatwiają planowanie tras i pomagają w przestrzeganiu przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku. W kwestii dostępności danych i zarządzania nimi w celu planowania trasy i dokonywania rezerwacji przewoźnicy oświadczają, że nie mają systemu planowania tras ani stałego planu postojów, przy czym ponad 50 % wskazuje, że w ogóle nie dokonuje rezerwacji parkingu.

3.6. Kwestie związane z płcią

Wyraźna nierównowaga płci w branży, w której tylko 6 % kierowców stanowią kobiety, kieruje uwagę na potrzebę zapewnienia udogodnień uwzględniających aspekt płci. Kobiety kierowcy napotykają dodatkowe wyzwania, takie jak potrzeby bezpieczeństwa osobistego i związane z higieną, które nie są w odpowiedni sposób zaspokojone w istniejących obiektach.

4. WNIOSKI

Sprostanie wyzwaniom przedstawionym w części 3 niniejszego sprawozdania wymaga inwestycji strategicznych i dostosowań w obszarze polityki. Ma to zasadnicze znaczenie dla poprawy wydajności i bezpieczeństwa unijnego sektora transportu drogowego oraz dla poprawy warunków pracy, a tym samym atrakcyjności tego zawodu dla kierowców.

Rosnący popyt na transport drogowy towarów uwidacznia pilną potrzebę rozszerzenia infrastruktury parkingowej, zwłaszcza zwiększenia liczby certyfikowanych bezpiecznych i chronionych parkingów. Obecna podaż nie jest w stanie zaspokoić popytu, a przy jego spodziewanym dalszym wzroście potrzebne są natychmiastowe inwestycje oraz certyfikacja istniejących parkingów wyposażonych w elementy bezpieczeństwa i ochrony. Tę pilną potrzebę dodatkowo podkreśla wymóg zapewnienia przez państwa członkowskie do dnia 31 grudnia 2040 r. certyfikowanych bezpiecznych i chronionych parkingów zlokalizowanych wzdłuż dróg sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej lub w miejscu niewymagającym przejechania więcej niż 3 km od najbliższego zjazdu z drogi transeuropejskiej sieci, przy średniej maksymalnej odległości 150 km między takimi parkingami. Można tu wskazać kilka działań następczych o charakterze ustawodawczym i nieustawodawczym.

Poniższe możliwe inicjatywy opierają się na analizie i ustaleniach badania i w związku z tym należy je rozumieć jako wkład w szerszą dyskusję. Ich celem jest dostarczanie informacji i wspieranie dalszych rozważań, bez przesądzania o decyzjach związanych z przyszłymi działaniami lub wpływania na nie.

4.1. Inicjatywy niezwiązane z aktami prawnymi

4.1.1. Zachęcanie do modernizacji przynoszących szybki efekt

Komisja uważa, że bardziej efektywnym sposobem na wyeliminowanie luki między liczbą potrzebnych bezpiecznych i chronionych parkingów a obecną liczbą takich parkingów **jest modernizacja niechronionych parkingów zlokalizowanych wzdłuż autostrad**. Można to zrealizować **dzięki pracom i inwestycjom** mającym sprawić, że takie obiekty uzyskają certyfikację na poziomie brązowym lub wyższym.

Należy skupić się na podstawowych środkach bezpieczeństwa, takich jak oświetlenie granicy, wizualne ostrzeżenia, rutynowe kontrole w ramach nadzoru, monitoring w punktach wjazdu i wyjazdu oraz wyraźne oznakowanie ograniczające dostęp dla pojazdów upoważnionych. Konieczne może być również dokonanie inwestycji w strefy odpoczynku zlokalizowane wzdłuż autostrad, które pierwotnie były przeznaczone przede wszystkim dla osób podróżujących samochodami osobowymi.

Komisja zaleca, aby państwa członkowskie starannie oceniły możliwość wykorzystania tego wariantu do spełnienia wymogów określonych w rozporządzeniu w sprawie TEN-T. Operatorów stref odpoczynku zlokalizowanych wzdłuż autostrad zachęca się do oceny stosowności takich inwestycji dla ich modeli biznesowych. W przypadku gdy same inwestycje prywatne nie mają realnego uzasadnienia biznesowego, aby zapewnić terminowe przygotowanie wymaganej infrastruktury konieczne mogą być publiczne mechanizmy wsparcia i skoordynowane planowanie.

W regionach, w których odnotowano większą liczbę przypadków kradzieży ładunku, państwa członkowskie powinny również **priorytetowo traktować budowę i modernizację bezpiecznych i chronionych parkingów certyfikowanych na poziomie platynowym**, aby zapewnić maksymalne bezpieczeństwo oraz ochronę kierowców i ładunków. W tych regionach należy nadać pierwszeństwo mechanizmom wsparcia publicznego.

4.1.2. Promowanie współpracy i podnoszenia świadomości zainteresowanych stron

Państwa członkowskie powinny ująć tworzenie bezpiecznych i chronionych parkingów w swoich **krajowych planach transportowych**⁽¹⁶⁾. Koordynatorzy europejscy wyznaczeni na podstawie art. 52 rozporządzenia (UE) 2024/1679 wspierają skoordynowane wdrażanie europejskich korytarzy transportowych. Zgodnie z art. 54 rozporządzenia (UE) 2024/1679 każdy koordynator europejski sporządza, najpóźniej do dnia 19 lipca 2026 r., a następnie co cztery lata, plan prac zawierający szczegółową analizę stanu wdrażania korytarza oraz zgodności tego planu z wymogami określonymi w tym rozporządzeniu, w tym pod względem rozmieszczenia stref odpoczynku oraz bezpiecznych i chronionych parkingów, jak również priorytety dotyczące jego przyszłego rozwoju.

Komisja uważa również, że **przewoźnicy zajmujący się przewozami długodystansowymi powinni zachęcać swoich kierowców do odpoczynku na bezpiecznych i chronionych parkingach**. Tematem bezpiecznych i chronionych parkingów powinny zająć się Grupa Ekspertów ds. Mobilności Miejskiej (EGUM) i Forum Cyfrowego Transportu i Logistyki

⁽¹⁶⁾ Zob. art. 60 rozporządzenia (UE) 2024/1679.

(DTLF)⁽¹⁷⁾. Temat bezpiecznych i chronionych parkingów można byłoby również uwzględnić we wstępnym i okresowym szkoleniu kierowców jako nowy element zaprojektowany specjalnie z myślą o dobrostanie kierowców, wraz z cyfryzacją i aktualizacjami technologicznymi.

4.1.3. Poprawa łączności związanej z bezpiecznymi i chronionymi parkingami

Operatorzy bezpiecznych i chronionych parkingów mogą utworzyć wspólną ogólnounijną platformę cyfrową (obserwatorium), dostępną również jako aplikacja na smartfony, która umożliwi kierowcom i przedsiębiorstwom transportowym dostęp w czasie rzeczywistym do danych dotyczących dostępności parkingów, dokonywanie rezerwacji i komunikowanie się z parkingami. Komisja uruchomiła również projekt mający na celu opracowanie aplikacji gromadzącej informacje zwrotne od kierowców oraz ich oceny kluczowych punktów zlokalizowanych wzdłuż tras transportu ciężarowego, w tym punktów obsługi i stref odpoczynku⁽¹⁸⁾.

4.1.4. Poprawa bezpieczeństwa, ochrony, dobrostanu i inkluzywności

Atrakcyjność parkingów dla kierowców wzrasta, gdy:

- są one **bezpieczne** dla **ruchu** zarówno samochodów ciężarowych, jak i pieszych;
- są **czyste** i zgodne z **rygorystycznymi zasadami higieny** na całym terenie obiektu;
- promują **programy sprzyjające dobrostanowi** koncentrujące się na wspieraniu zdrowia psychicznego kierowców zajmujących się przewozami długodystansowymi oraz zapewniają strefy odpoczynku i pomieszczenia socjalne;
- oferują **środki uwzględniające aspekt płci**, takie jak miejsca postojowe zarezerwowane dla kobiet kierowców w pobliżu biur ochrony, aby kobiety nie musiały poruszać się po parkingu same, zwłaszcza w nocy;
- świadczą usługi **dostosowane do różnych potrzeb kulturowych i religijnych**, np. różne opcje posiłków i wielojęzyczne systemy informacji.

Kierowcy samochodów ciężarowych wysoko oceniają również **obecność na miejscu pracowników ochrony**.

Kierowcy samochodów ciężarowych skorzystaliby również z **dostępnych i przystępnych cenowo możliwości noclegu**, takich jak motele w pobliżu bezpiecznych i chronionych parkingów, jeżeli są one udostępniane w regionach transportu towarowego o dużej gęstości; zapewni to kierowcom spójne i godne zaufania możliwości przenocowania.

⁽¹⁷⁾ EGUM jest grupą ekspertów wysokiego szczebla Komisji Europejskiej ds. mobilności miejskiej, natomiast DTLF to Forum Cyfrowego Transportu i Logistyki skupiające ekspertów z państw członkowskich, podmiotów publicznych i organizacji prywatnych w celu koordynacji polityki w tych dziedzinach.

⁽¹⁸⁾ Projekt pilotażowy: Empowering truck drivers-Revolutionising European logistics [Wzmocnienie pozycji kierowców samochodów ciężarowych – Rewolucja w logistyce europejskiej], <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. Finansowanie

Finansowanie bezpiecznych i chronionych parkingów, w tym z funduszy UE, okazało się bardzo ważnym i skutecznym instrumentem. Aby móc nadal korzystać z tego ważnego narzędzia wsparcia, 16 lipca 2025 r. Komisja zaproponowała instrument „Łącząc Europę” 3 z budżetem na transport w wysokości 51,5 mld EUR w wieloletnich ramach finansowych (WRF) na lata 2028–2034⁽¹⁹⁾.

4.2. Inicjatywy dotyczące aktów prawnych

4.2.1. Rozporządzenie delegowane (UE) 2022/1012

Podczas oceny czy rozporządzenie (UE) 2022/1012 wymaga zmian w kontekście aktualnego rozwoju technologicznego⁽²⁰⁾ Komisja mogłaby, na podstawie konsultacji z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami, rozważyć:

- wprowadzenie certyfikatów kategorii pośredniej w celu ułatwienia szybkiej modernizacji istniejących bezpiecznych i chronionych parkingów, a tym samym zachęcenia do jej przeprowadzania. Na przykład srebrny parking, który zainwestuje w usługi na wysokim poziomie, mógłby otrzymać certyfikat na poziomie srebrny+;
- wprowadzenie na bezpiecznych i chronionych parkingach na poziomie platynowym obowiązku obecności na miejscu pracowników ochrony w celu poprawy standardów bezpieczeństwa fizycznego;
- opracowanie systemu sygnalizacji dla bezpiecznych i chronionych parkingów informującego o miejscach postojowych zarezerwowanych dla kobiet kierowców;
- dodanie kwestii dotyczących diety i gromadzenie danych segregowanych według kryterium płci na temat toalet dla kierowców.

4.2.2. Rozporządzenie (WE) nr 561/2006

Jeżeli i kiedy zostanie przeprowadzony szerszy przegląd rozporządzenia (WE) nr 561/2006, w odniesieniu do bezpiecznych i chronionych parkingów Komisja mogłaby zaproponować następujące zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006:

- włączenie dodatkowych kryteriów odnoszących się do dobrostanu kierowców do norm dotyczących poziomu usług świadczonych na bezpiecznych i chronionych parkingach. Mogłoby to polegać np. na wprowadzeniu środków mających na celu dostosowanie do potrzeb kierowców o różnym pochodzeniu kulturowym lub językowym;
- zezwolenie kierowcom na spędzanie czasu przeznaczonego na regularny odpoczynek w kabinach pojazdów, jeżeli są one wyposażone we wszystkie funkcje niezbędne do

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

⁽²⁰⁾ Klauzula przeglądowa zawarta w art. 3 rozporządzenia (UE) 2022/1012 zobowiązuje Komisję do oceny do dnia 7 kwietnia 2026 r., czy normy i procedury certyfikacji przewidziane w załącznikach I i II wymagają zmian w świetle aktualnego rozwoju technologicznego oraz w celu ciągłej poprawy warunków pracy kierowców.

zapewnienia komfortu i zaparkowane na bezpiecznych i chronionych parkingach wysokiej jakości. Dałoby to kierowcom możliwość nawiązania kontaktu z innymi osobami i odpoczynku w miejscach o wysokim poziomie bezpieczeństwa i usług.

Komisja będzie ściśle monitorować tworzenie odpowiednich stref odpoczynku i parkingów dla kierowców zawodowych, w szczególności bezpiecznych i chronionych parkingów certyfikowanych zgodnie z normami ustanowionymi na podstawie rozporządzenia delegowanego (UE) 2022/1012. Komisja określi również najwłaściwszy sposób wsparcia realizacji zaleceń, biorąc pod uwagę priorytety polityczne, wykonalność i zaangażowanie wszystkich zainteresowanych stron. W swojej ocenie Komisja skoncentruje się na środkach, które poprawią jakość parkingów i zwiększą liczbę bezpiecznych i chronionych parkingów.

Komisja podkreśla, że państwa członkowskie są odpowiedzialne za zapewnienie właściwego rozwoju sieci bezpiecznych i chronionych parkingów. Chociaż kontynuacja finansowania ze środków CEF jest ważna, finansowanie to ma ograniczony charakter. W związku z tym aby utrzymać odpowiednią dostępność bezpiecznych i chronionych parkingów, zasadnicze znaczenie dla zapewnienia skutecznego wyeliminowania luk i białych plam w sieci TEN-T ma krajowe wsparcie prywatne i publiczne.