

Bruxelles, 24 noiembrie 2025  
(OR. en)

15852/25

TRANS 581  
SOC 803

## NOTĂ DE ÎNȘOȚIRE

---

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	21 noiembrie 2025
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Subiect:	RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU privind disponibilitatea locurilor de repaus adecvate pentru șoferi și a spațiilor de parcare securizate, precum și cu privire la amenajarea unor spații de parcare sigure și securizate certificate în conformitate cu Regulamentul delegat (UE) 2022/1012

---

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2025) 703 final.

Anexă: COM(2025) 703 final



Bruxelles, 21.11.2025  
COM(2025) 703 final

**RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU**

**privind disponibilitatea locurilor de repaus adecvate pentru șoferi și a spațiilor de  
parcare securizate, precum și cu privire la amenajarea unor spații de parcare sigure și  
securizate certificate în conformitate cu Regulamentul delegat (UE) 2022/1012**

## 1. INTRODUCERE

Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere <sup>(1)</sup> (denumit în continuare „Regulamentul 561/2006”) stabilește normele referitoare la perioadele de conducere, de repaus și la pauzele care trebuie respectate de către conducătorii auto ce asigură transportul rutier de mărfuri și de călători. Articolul 8a alineatul (2) din Regulamentul 561/2006 <sup>(2)</sup> împuternicește Comisia Europeană să stabilească standarde care să ofere detalii suplimentare referitoare la nivelul serviciilor și nivelul de securitate în ceea ce privește spațiile de parcare sigure și securizate (SSPA) și referitoare la procedurile de certificare a spațiilor de parcare.

Comisia a acționat pe baza acestei împuterniciri prin adoptarea Regulamentului delegat (UE) 2022/1012 la 7 aprilie 2022 <sup>(3)</sup>, care abordează problemele critice cu care se confruntă sectorul transportului rutier și contribuie la un sistem de transport mai eficient și mai armonios în întreaga Uniune Europeană. Regulamentul delegat (UE) 2022/1012 stabilește **standarde detaliate** pentru ca spațiile de parcare să fie certificate ca spații de parcare sigure și securizate. Aceste standarde acoperă diverse aspecte, inclusiv măsuri de securitate fizică, supraveghere, iluminat și controlul accesului. SSPA trebuie să asigure instalații adecvate pentru șoferi, cum ar fi instalațiile sanitare, dușurile și serviciile de alimentație, astfel încât aceștia să se poată odihni în condiții de confort și siguranță.

Sunt stabilite patru **niveluri de securitate** pentru SSPA (i) de bronz; (ii) de argint; (iii) de aur; și (iv) de platină. Acestea sunt concepute astfel încât să răspundă diferitelor nevoi și să ofere un cadru clar pentru ca operatorii de transport să aleagă nivelul adecvat de securitate, inclusiv pe baza valorii mărfurilor pe care le transportă. **Procedurile de certificare** a SSPA includ inspecții și audituri periodice pentru a asigura conformitatea cu standardele stabilite, asigurându-se astfel un mediu fiabil și sigur pentru șoferi și protejarea eficace a încărcăturilor.

Articolul 8a alineatul (4) din Regulamentul 561/2006 prevede obligația Comisiei de a prezenta Parlamentului European și Consiliului un raport privind disponibilitatea locurilor de repaus adecvate pentru conducătorii auto și a spațiilor de parcare securizate. Comisia ar trebui, de asemenea, să raporteze cu privire la amenajarea unor spații de parcare sigure și securizate

---

<sup>(1)</sup> Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1).

<sup>(2)</sup> Astfel cum a fost revizuit prin Regulamentul (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor (JO L 249, 31.7.2020, p. 1).

<sup>(3)</sup> Regulamentul delegat (UE) 2022/1012 al Comisiei din 7 aprilie 2022 de completare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește stabilirea de standarde care detaliază nivelul de servicii și de securitate al spațiilor de parcare sigure și securizate și procedurile de certificare a acestora (JO L 170, 28.6.2022, p. 27).

certIFICATE ÎN CONFORMITATE CU STANDARDELE PREVĂZUTE ÎN REGULAMENTUL DELEGAT (UE) 2022/1012. ÎN PLUS, RAPORTUL COMISIEI POATE INCLUDE O LISTĂ DE MĂSURI RECOMANDATE CARE SĂ VIZEZE CREȘTEREA ATÂT A NUMĂRULUI, CÂT ȘI A CALITĂȚII SSPA.

De asemenea, articolul 8a alineatul (3) din Regulamentul 561/2006 prevede că statele membre ar trebui să încurajeze crearea de spații de parcare pentru utilizatorii de vehicule comerciale, în conformitate cu articolul 39 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 <sup>(4)</sup> privind rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T), înlocuit ulterior de Regulamentul (UE) 2024/1679 <sup>(5)</sup>. Articolul 31 alineatul (4) din Regulamentul (UE) 2024/1679 impune statelor membre să asigure, până la 31 decembrie 2040, dezvoltarea unor zone de parcare sigure și securizate, certificate în conformitate cu standardele UE, de-a lungul căilor rutiere din rețeaua centrală și rețeaua centrală extinsă sau la o distanță de cel mult 3 km de cea mai apropiată ieșire rutieră a rețelei transeuropene, cu o distanță medie de maxim 150 de km între două astfel de zone.

Prezentul raport s-a bazat pe un studiu efectuat pentru Comisie cu privire la disponibilitatea locurilor de repaus și a spațiilor de parcare pentru șoferii profesioniști <sup>(6)</sup>. Studiul a analizat cererea și oferta actuală de locuri de parcare pentru șoferii profesioniști, precum și posibilitățile de extindere a rețelei existente de SSPA, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2024/1679. Studiul s-a bazat pe consultări ample cu experți din statele membre, operatori de transport și operatori ai spațiilor de parcare, sindicate și șoferi profesioniști <sup>(7)</sup>.

Partea a 2-a a raportului include o prezentare generală a spațiilor de parcare pentru șoferii profesioniști din UE, iar partea a 3-a abordează provocările cu care se confruntă SSPA. Partea a 4-a prezintă concluziile, inclusiv principalele recomandări pentru extinderea rețelei de SSPA.

## 2. PREZENTARE GENERALĂ A SPAȚIILOR DE PARCARE DIN UE

Această parte prezintă o tipologie a spațiilor de parcare pentru șoferii profesioniști din întreaga UE și principalele cifre referitoare la SSPA.

---

<sup>(4)</sup> Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1).

<sup>(5)</sup> Regulamentul 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 (JO L 2024/1679, 28.6.2024).

<sup>(6)</sup> „*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*” („Studiu privind disponibilitatea locurilor de repaus adecvate pentru șoferii profesioniști și a spațiilor de parcare securizate, precum și cu privire la amenajarea unor spații de parcare sigure și securizate în UE”), <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/42b15ca1-1680-11f0-b1a3-01aa75ed71a1>.

Toate rezultatele sondajului cuprinse în prezentul raport au fost obținute în cadrul acestui studiu.

<sup>(7)</sup> Mai multe detalii privind consultarea și părțile interesate consultate pot fi găsite în anexa II la studiu, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a21e19fe-167d-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en>.

## **2.1. Tipologia spațiilor de parcare**

Spațiile de parcare utilizate de șoferii profesioniști sunt caracterizate printr-o mare diversitate în ceea ce privește scopul și nivelul de securitate. Acestea pot fi clasificate după cum urmează:

### **a. Spații de parcare situate pe autostradă**

Aceste spații de parcare sunt adesea deschise tuturor tipurilor de vehicule, ceea ce înseamnă că spațiul este împărțit între camioane și autoturisme private, autocare, precum și alte tipuri de vehicule private. În funcție de statul membru, astfel de spații de parcare sunt adesea deținute, exploatate sau concesionate de autoritățile publice.

### **b. Spații de parcare situate în afara autostrăzii**

Aceste spații de parcare sunt, de obicei, situate la aproximativ 3 km de autostradă. Spațiile sunt adesea deținute și exploatate de operatori privați și sunt rezervate pentru camioane și vehicule comerciale ușoare.

### **c. Spații de așteptare pentru camioane în terminalele portuare și feroviare**

Spre deosebire de spațiile de parcare publice, acestea sunt zone speciale în terminalele portuare și feroviare, în care șoferii pot să aștepte până la intrarea în terminal. În funcție de statul membru, terminalele pot fi deținute și operate de autorități publice sau de societăți private, deși sunt foarte frecvente cazurile în care acestea se află în proprietate publică.

### **d. Terenuri ale societăților de transport private (depouri ale societăților)**

Aceste spații de parcare sunt oferite de furnizorii de servicii de rezervare a locurilor de parcare pentru camioane în parcările deținute de societățile de transport. În cadrul acestui sistem, societatea de transport își pune curtea la dispoziția șoferilor provenind de la alte societăți de transport – în mod similar unui serviciu de închiriere de locuințe pe termen scurt, unde pot fi efectuate rezervări prin intermediul unei aplicații. O formă alternativă a acestui model este utilizată de operatorii de transport de nișă, cum ar fi societățile de transport care transportă autovehicule, care se folosesc reciproc de curțile lor pentru parcare.

### **e. Spații de parcare sigure și securizate**

SSPA pot fi împărțite în spații de parcare certificate și spații de parcare necertificate. Standardele UE prevăzute în Regulamentul delegat (UE) 2022/1012 sunt singurele prevăzute în legislație. Aceste standarde stabilesc patru niveluri de securitate și un nivel comun al serviciilor drept condiție prealabilă pentru certificare. Certificarea este efectuată de organisme de audit independente și imparțiale, care sunt acreditate în conformitate cu normele transparente prevăzute în regulamentul delegat.

Printre alte standarde sectoriale se numără cerințele TAPA EMEA privind securitate spațiilor de parcare (PSR), care constituie standardul Asociației pentru protecția bunurilor transportate (TAPA), și certificarea pentru spațiile de parcare și instalațiile aferente a Organizației europene pentru parcări securizate (ESPORG).

Există, de asemenea, standarde sectoriale regionale, cum ar fi certificarea Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V. (VEDA) (parcare premium și parcare de calitate), dar acestea rămân marginale.

#### **f. Spații de parcare pentru autocare**

Șoferii de autocare nu rămân, în general, peste noapte în spațiile de parcare utilizate de șoferii de camioane. Aceștia tind să se cazeze la hotel și preferă zone de servicii și spații de parcare specifice în apropierea destinațiilor sau a terminalelor. Recunoscând această tendință, unele municipalități, cum ar fi Pamplona din Spania și Bruxelles din Belgia, au înființat terminale speciale de parcare pentru autocare în zonele urbane. Prin urmare, SSPA sunt în mare măsură irelevante pentru industria transportului cu autocarul, având în vedere nevoile sale operaționale distincte.

#### **g. Alte facilități**

Există aproximativ 123 000 de hoteluri în UE-27. 46 % din spațiile de parcare certificate de UE au cel puțin un serviciu de cazare peste noapte pe o rază de 3 km. În toate categoriile de parcări, aproximativ jumătate din spațiile de parcare dispun de cel puțin un serviciu pe această distanță. Cele mai relevante intervale de distanță sunt cea de 1 km, considerată distanța de mers pe jos, și cea de 3 km, care poate fi parcursă cu un serviciu de navetă. Cu toate acestea, întrucât aceste distanțe au fost măsurate în linie dreaptă, un spațiu de cazare considerat a fi situat în apropierea unui spațiu de parcare ar putea necesita, de fapt, parcurgerea unor distanțe mai lungi.

Prin urmare, multe spații de parcare nu dispun de spații de cazare adecvate în apropiere. Deși pot exista variante la distanțe mai mari, acestea nu sunt fezabile pentru șoferii de camioane, deoarece, de regulă, aceștia nu dispun de transport (motorizat) odată ce și-au parcat camionul într-un spațiu de parcare securizat.

Multe hoteluri identificate în apropierea SSPA se adresează în principal turiștilor și persoanelor care se deplasează în interes de serviciu și sunt inaccesibile pentru șoferii de camioane. Într-adevăr, constatările confirmă că majoritatea tarifelor hoteliere sunt prohibitive pentru șoferii de camioane.

## **2.2. Principalele cifre referitoare la SSPA**

Oferta totală actuală de locuri de parcare pentru camioane în UE se ridică la aproximativ 380 000 (securizate și nesecurizate), dintre care 60 816 sunt peste nivelul de bază (și anume necertificate, dar cu unele elemente de securitate), 23 651 de locuri de parcare sunt certificate ca fiind securizate prin diferite metode de certificare și 4 943 de locuri de parcare sunt certificate în conformitate cu standardele UE (majoritatea se încadrează la nivelul de aur, oferind un nivel relativ ridicat de securitate). Distribuția amplasamentelor certificate, care sunt grupate în doar câteva țări/regiuni

(Belgia, regiunea Pirineilor, nordul Italiei și Ungaria), conține lacune semnificative în cadrul rețelei centrale TEN-T, de exemplu în Austria, Cehia, Germania, Polonia și Slovacia <sup>(8)</sup>.

Toate spațiile de parcare, indiferent dacă sunt sau nu certificate, includ, de asemenea, zone de servicii și instalații de bază. Nivelul de securitate și facilitățile disponibile pot varia foarte mult de la o locație la alta. Zonele de servicii de-a lungul drumurilor principale, inclusiv autostrăzile și drumurile cu două benzi pe sens, oferă facilități esențiale pentru șoferi. Aceste zone includ cel puțin stații de benzină, opțiuni de luat masa și toalete publice. Multe dintre acestea oferă, de asemenea, facilități suplimentare, cum ar fi dușuri și magazine, făcându-le adecvate atât pentru pauzele scurte, cât și pentru perioadele de repaus prelungite în timpul călătoriilor pe distanțe lungi.

În prezent, sunt în curs de construcție noi SSPA sau construcția lor este programată să înceapă în curând. Aici sunt incluse 49 de proiecte în curs în cadrul Mecanismului pentru interconectarea Europei (MIE) <sup>(9)</sup>, care se preconizează că vor adăuga 4 614 SSPA pentru camioane, ceea ce înseamnă aproape dublul ofertei actuale.

În cadrul ultimei cereri de propuneri pentru granturi pentru acțiuni acordate de UE în domeniul transporturilor în cadrul MIE, publicată în 2024 și închisă în 2025, au fost aprobate pentru finanțare un total de **14 propuneri de proiecte pentru SSPA** (12 în cadrul pachetului general și 2 în cadrul pachetului de coeziune), pentru o **finanțare cumulată** de peste **91 de milioane EUR** <sup>(10)</sup>.

Proiectele vizează dezvoltarea de SSPA în diferite state membre ale UE în cadrul inițiativei TEN-T. Aceste evoluții urmăresc să sporească siguranța și securitatea rutieră și să ofere condiții mai bune șoferilor profesioniști prin extinderea și modernizarea spațiilor de parcare pentru a respecta standardele prevăzute în regulamentul UE.

Deși aceste noi amplasamente vor îmbunătăți acoperirea geografică a SSPA în întreaga Europă, există riscul persistenței unor lacune semnificative, din cauza creșterii continue a cererii și a timpului necesar pentru amenajarea unor spații de parcare noi.

### **3. PROVOCĂRILE ACTUALE ÎN SPAȚIILE DE PARCARE SIGURE ȘI SECURIZATE**

Sectorul transportului rutier din UE se confruntă cu o serie de provocări critice legate de disponibilitatea și funcționalitatea SSPA. Aceste provocări afectează nu numai securitatea, siguranța și bunăstarea șoferilor, exacerbând penuria de șoferi profesioniști, ci și eficiența lanțurilor logistice și siguranța rutieră generală. Factorii-cheie care influențează utilizarea SSPA sunt (i) securitatea, siguranța, curățenia și confortul instalațiilor și (ii) disponibilitatea locurilor de

---

<sup>(8)</sup> Pentru mai multe detalii privind distribuția geografică a locurilor de parcare în UE, a se vedea anexa I la studiul menționat mai sus (în special hărțile aferente).

<sup>(9)</sup> Regulamentul (UE) 2021/1153 al Parlamentului European și al Consiliului din 7 iulie 2021 de instituire a Mecanismului pentru interconectarea Europei și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 1316/2013 și (UE) nr. 283/2014 (JO L 249, 14.7.2021, p. 38).

<sup>(10)</sup> Până în prezent, fără a ține seama de ultima cerere de propuneri, UE a cofinanțat deja 138 de spații de parcare și aproximativ 16 113 locuri de parcare (atât certificate, cât și necertificate) cu peste 231 de milioane EUR în cadrul MIE.

parcare. Respondenții subliniază, de asemenea, necesitatea unei mai bune gestionări a datelor și a accesului la actualizări în timp real privind disponibilitatea locurilor de parcare. În plus, costul de acces la instalațiile respective poate constitui un factor semnificativ în preferința pentru spații de parcare cu un nivel mai scăzut de securitate și de servicii.

### **3.1. Furturile de marfă și preocupările în materie de securitate**

Securitatea reprezintă o preocupare majoră pentru operatorii de transport rutier și pentru șoferi. Un procent frapant de 85 % dintre operatorii de transport declară că s-au confruntat cu furturi sau vandalism atunci când vehiculele lor erau parcate în zone nesecurizate. Deși cifra scade la 41 % în zonele de parcare securizate, nivelul incidentelor rămâne ridicat și subliniază necesitatea critică a unor măsuri de securitate suplimentare. În plus, 79 % dintre șoferi declară că s-au confruntat cu o amenințare la adresa securității și/sau cu o situație periculoasă în timp ce vehiculul lor era parcat și doar 9 % dintre ei declară că se simt în siguranță în spațiile de parcare din Europa. Furturile de marfă continuă să fie o problemă, cu incidente care includ furtul de combustibil, pătrunderi prin efracție în cabină și accesul neautorizat al pasagerilor în vehicul în scopul imigrației ilegale. Sunt raportate, de asemenea, jafuri violente, care pun în pericol viețile șoferilor.

### **3.2. Deficite și decalaje în materie de distribuție**

Atât operatorii de transport, cât și șoferii au raportat un deficit de spații de parcare disponibile. În plus, SSPA sunt distribuite inegal în întreaga UE, în special în regiunile cu o densitate ridicată a transportului de mărfuri. Multe regiuni din UE nu respectă densitatea prevăzută în ceea ce privește SSPA certificate, lăsând șoferilor opțiuni limitate pentru a se odihni în condiții de siguranță. Această penurie exacerbează problema parcării ilegale, sporind riscurile la adresa siguranței șoferilor. Zonele pe care șoferii le consideră cel mai puțin deservite de SSPA sunt Belgia, Franța, Germania, Italia, Țările de Jos, Portugalia și Spania.

Se estimează că, în prezent, sunt necesare aproximativ 395 000 de locuri de parcare. Presupunând că cererea totală ar trebui să fie satisfăcută prin SSPA certificate, decalajul este de 390 057 de locuri de parcare <sup>(11)</sup>, echivalentul a 3 250 de spații de parcare <sup>(12)</sup>. Până în 2040, se preconizează că va crește și mai mult cererea și, având în vedere tendința actuală a investițiilor, decalajul estimat va fi de 483 000 de locuri de parcare sau 4 025 de spații de parcare certificate în conformitate cu standardele UE <sup>(13)</sup>. Decalajul dintre cerere și ofertă este prezent în întreaga UE, deși amploarea

---

<sup>(11)</sup> Necesarul de locuri de parcare a fost calculat scăzând numărul actual de 4 943 de locuri de parcare certificate în conformitate cu standardele UE din cererea estimată de 395 000 de locuri de parcare.

<sup>(12)</sup> Se estimează că fiecare spațiu de parcare va cuprinde, în medie, 120 de locuri de parcare. Această estimare se bazează pe dimensiunea medie a spațiilor de parcare certificate existente (indiferent dacă sunt sau nu în conformitate cu standardele UE).

<sup>(13)</sup> Numărul de 483 000 de locuri de parcare a fost calculat scăzându-se 24 000 de locuri de parcare proiectate, certificate în conformitate cu standardele UE, din cererea estimată de 507 000 de locuri de parcare securizate în 2040.

sa variaza de la o regiune la alta si de la un stat membru la altul. Cele mai semnificative decalaje sunt observate in Europa de Sud-Vest si in Europa Centrala <sup>(14)</sup>.

### **3.3. Calitatea spatiilor de parcare disponibile**

In randul soferilor, 52 % dintre respondenti au considerat ca spatiile de parcare nu sunt curate, iar 46 % au considerat ca sunt acceptabile. Doar 2 % dintre toti soferii respondenti au considerat ca spatiile de parcare sunt curate (acestea includ toate tipurile de spatii de parcare). In ceea ce priveste SSPA, atat cele certificate in conformitate cu standardele UE, cat si cele necertificate, aproximativ 55 % dintre respondenti afirma ca spatiile sunt „curate” sau „acceptabile”.

### **3.4. Costul de utilizare a spatiilor de parcare**

Potrivit acordului dintre soferi si operatorii de transport, soferii nu ar trebui sa suporte costurile de parcare. Analiza privind spatiile de parcare cu un nivel de securitate mai ridicat, si anume cele incadrate la nivelurile de platină si de aur, arata ca preturile actuale variaza intre aproximativ 15 EUR si aproximativ 35 EUR pe noapte. Spatiile de parcare cu un nivel de securitate inferior, si anume cele incadrate la nivelurile de argint si de bronz, percep tarife intre 5 si 15 EUR. Tarifal de 15 EUR pe noapte pe loc de parcare pare a fi un tarif ridicat pentru intreprinderile de transport. Avand in vedere disponibilitatea atat de scazuta de a plati pentru parcare, este putin probabil ca operatorii de transport sa fie dispusi sa plateasca pentru cazarea la hotel.

### **3.5. Provocari de natura tehnologica**

Exista o lipsa notabila de date cuprinzatoare pentru planificarea traseului si sistemele de rezervare pentru parcari. Gestionarea deficitara a datelor impiedica soferii sa acceseze informatii in timp real cu privire la locurile de parcare securizate disponibile. Multe spatii de parcare existente nu dispun de infrastructura necesara pentru sisteme de transport inteligente <sup>(15)</sup>. Daca sunt implementate, aceste sisteme ar putea reduce in mod semnificativ efortul depus pentru a gasi spatii de parcare sigure in zonele aglomerate, oferind actualizari si rezervari in timp real prin intermediul platformelor digitale.

Mai precis, majoritatea operatorilor de transport considera ca accesul in timp real la disponibilitatea spatiilor de parcare este esential pentru planificarea traseului, desi doar 27 % considera ca informatiile actuale privind spatiile de parcare sunt fiabile. In plus, 75 % dintre operatori considera ca datele exacte privind SSPA disponibile imbunatatesc planificarea traseului si contribuie la respectarea reglementarilor privind duratele de conducere si perioadele de repaus. In ceea ce priveste disponibilitatea si gestionarea datelor pentru planificarea traseului si rezervari,

---

<sup>(14)</sup> O cartografiere detaliata a cererii si ofertei de spatii de parcare poate fi gasita in anexa I la studiu, la adresa: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/71d155f0-167e-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en>.

<sup>(15)</sup> Directiva privind sistemele de transport inteligente (STI) prevede un set de orientari si actiuni in vederea implementarii progreselor digitale si tehnologice care vor impulsiona modernizarea si conectivitatea parcurilor de vehicule de transport pe distante lungi si, prin urmare, a SSPA.

operatorii de transport declară că nu dispun de un sistem de dirijare sau de un plan fix pentru opriri, peste 50 % indicând că nu fac deloc rezervări pentru spațiile de parcare.

### 3.6. Aspecte specifice legate de gen

Dezechilibrul clar de gen din cadrul sectorului, în care doar 6 % dintre șoferi sunt femei, subliniază necesitatea unor instalații sensibile la dimensiunea de gen. Femeile șofer se confruntă cu provocări suplimentare, cum ar fi nevoile personale în materie de siguranță și igienă, care nu sunt satisfăcute în mod corespunzător de instalațiile actuale.

## 4. Concluzii

Provocările prezentate în partea a 3-a a prezentului raport trebuie abordate prin investiții strategice și ajustări ale politicilor. Acest lucru este esențial pentru îmbunătățirea eficienței și securității sectorului transportului rutier din UE și pentru îmbunătățirea condițiilor de muncă și, prin urmare, a atractivității profesiei pentru șoferi.

Cererea tot mai mare de servicii de transport rutier de mărfuri subliniază nevoia stringentă de a dispune de mai multe infrastructuri de parcare, în special de SSPA certificate. Oferta actuală nu este în măsură să satisfacă cererea și, întrucât se preconizează că cererea va crește în continuare, sunt necesare investiții imediate și certificarea spațiilor de parcare existente cu elemente de siguranță și securitate. Această urgență este subliniată și de cerința ca statele membre să asigure, până la 31 decembrie 2040, dezvoltarea unor SSPA certificate de-a lungul rețelei centrale și a rețelei centrale TEN-T extinse sau la o distanță de cel mult 3 km de cea mai apropiată ieșire rutieră a rețelei transeuropene, cu o distanță medie de maxim 150 de km între două astfel de zone. Pot fi identificate mai multe măsuri subsecvente legislative și nelegislative.

Posibilele inițiative enumerate mai jos se bazează pe analiza și constatările studiului și, prin urmare, ar trebui înțelese drept contribuții la o discuție mai amplă. Scopul lor este de a documenta și de a sprijini reflecția ulterioară, fără a anticipa sau a influența deciziile legate de acțiunile viitoare.

### 4.1. Inițiative care nu au legătură cu actele juridice

#### 4.1.1. Stimularea modernizărilor cu beneficii imediate

Comisia consideră că modalitatea optimă de a reduce decalajul dintre numărul de SSPA necesare și numărul actual de SSPA constă în **modernizarea spațiilor de parcare nesecurizate existente de-a lungul autostrăzilor**. Acest lucru poate fi realizat **prin lucrări și investiții** care să ajute spațiile respective să obțină certificarea pentru nivelul de securitate de bronz sau pentru un nivel superior.

Accentul ar trebui pus pe măsurile de securitate esențiale, cum ar fi iluminatul perimetral, dispozitivele de intimidare vizuală, controalele de supraveghere de rutină, monitorizarea la punctele de intrare și de ieșire și semnalizarea clară a restricționării accesului la vehiculele autorizate. De asemenea, ar putea fi necesar să se facă investiții în locuri de repaus situate de-a lungul autostrăzilor, inițial proiectate în principal pentru pasagerii autoturismelor private.

Comisia recomandă statelor membre să evalueze cu atenție această opțiune pentru a îndeplini cerințele prevăzute în Regulamentul TEN-T. Operatorii locurilor de repaus situate de-a lungul autostrăzilor sunt încurajați să evalueze relevanța unor astfel de investiții pentru modelele lor de afaceri. În cazul în care doar investițiile private nu prezintă argumente economice viabile, ar putea fi necesare mecanisme de sprijin public și o planificare coordonată pentru a asigura furnizarea la timp a infrastructurii necesare.

În regiunile cu incidente mai grave de furturi de marfă, statele membre ar trebui, de asemenea, să **acorde prioritate construirii și modernizării de SSPA certificate cu nivel de securitate de platină**, care să garanteze un grad maxim de securitate și protecție pentru șoferi și mărfuri. În aceste regiuni ar trebui să se acorde prioritate mecanismelor de sprijin public.

#### **4.1.2. Promovarea colaborării cu părțile interesate și sensibilizarea acestora**

Statele membre ar trebui să includă amenajarea de SSPA în **planurile lor naționale de transport** <sup>(16)</sup>. Coordonatorii europeni desemnați în temeiul articolului 52 din Regulamentul (UE) 2024/1679 sprijină implementarea coordonată a coridoarelor europene de transport. În conformitate cu articolul 54 din Regulamentul (UE) 2024/1679, fiecare coordonator european elaborează, până la 19 iulie 2026 cel târziu și, ulterior, la fiecare patru ani, un plan de acțiune care oferă o analiză detaliată a stadiului de implementare a coridorului și a conformității acestuia cu cerințele Regulamentului (UE) 2024/1679, inclusiv în ceea ce privește amenajarea spațiilor de servicii și a SSPA, precum și prioritățile pentru dezvoltarea sa în viitor.

Comisia consideră, de asemenea, că **operatorii de transport pe distanțe lungi ar trebui să își încurajeze șoferii să efectueze perioada de repaus în SSPA**. SSPA ar trebui să fie integrate ca subiect în cadrul grupului european de experți privind mobilitatea urbană (EGUM) și al Forumului pentru transport și logistică digitală (DTLF) <sup>(17)</sup>. Subiectul referitor la SSPA ar putea fi, de asemenea, inclus în formarea inițială și periodică a șoferilor ca element nou, conceput special pentru bunăstarea acestora, alături de digitalizare și de actualizările tehnologice.

#### **4.1.3. Îmbunătățirea conectivității SSPA**

**Operatorii SSPA ar putea să instituie o platformă digitală comună la nivelul UE** (observator), disponibilă și ca aplicație pentru telefoane inteligente, care să le permită șoferilor și societăților de transport să acceseze date în timp real privind disponibilitatea spațiilor de parcare, să facă rezervări și să comunice cu furnizorii de servicii de parcare. Comisia a lansat, de asemenea, un proiect de dezvoltare a unei aplicații care colectează feedbackul și recenziile șoferilor cu privire la

---

<sup>(16)</sup> A se vedea articolul 60 din Regulamentul (UE) 2024/1679.

<sup>(17)</sup> EGUM este grupul de experți la nivel înalt al Comisiei Europene privind mobilitatea urbană, iar DTLF este Forumul pentru transport și logistică digitală, care reunește experți din statele membre, entități publice și organizații private pentru coordonarea politicilor în aceste domenii.

principalele puncte de interes de-a lungul rutelor de transport rutier de mărfuri, inclusiv punctele de servicii și locurile de repaus <sup>(18)</sup>.

#### 4.1.4. Îmbunătățirea siguranței, securității, bunăstării și incluziunii

Atractivitatea spațiilor de parcare pentru șoferi crește atunci când acestea:

- sunt **sigure**, atât în ceea ce privește **circulația** camioanelor, cât și a pietonilor;
- sunt **curate**, respectând **standarde de igienă riguroase** la nivelul întregii infrastructuri;
- promovează **programe de bunăstare** axate pe sprijinirea sănătății mintale a șoferilor pe distanțe lungi și pe furnizarea de servicii de recreere și spații de socializare;
- oferă **măsuri favorabile incluziunii din perspectiva genului**, cum ar fi locuri de parcare rezervate în apropierea birourilor de securitate pentru femeile șofer, pentru ca ele să nu fie nevoite să se deplaseze singure prin parcare, în special pe timp de noapte;
- furnizează **servicii adaptate diferitelor nevoi culturale și religioase**, cum ar fi opțiuni alimentare diverse și sisteme de informații multilingve.

Șoferii de camion ar aprecia, de asemenea, **existența unor măsuri de securitate la fața locului**.

Șoferii de camion ar putea să beneficieze, de asemenea, de **cazare abordabilă și accesibilă**, cum ar fi motelurile din apropierea SSPA, dacă sunt dezvoltate în regiuni de transport de marfă de mare densitate; acest lucru ar asigura opțiuni coerente și fiabile de înnoptare pentru conducătorii auto.

#### 4.1.5. Finanțare

Finanțarea SSPA, inclusiv prin intermediul fondurilor UE, s-a dovedit a fi un instrument foarte important și eficace. Pentru a continua punerea în aplicare a acestui important instrument de sprijin, Comisia a propus, la 16 iulie 2025, Mecanismul pentru interconectarea Europei 3, cu un buget alocat sectorului transporturilor de 51,5 miliarde EUR în cadrul financiar multianual („CFM”) pentru perioada 2028-2034 <sup>(19)</sup>.

### 4.2. Inițiative care au legătură cu actele juridice

#### 4.2.1. Regulamentul delegat (UE) 2022/1012

Atunci când evaluează dacă Regulamentul (UE) 2022/1012 ar trebui revizuit din perspectiva evoluțiilor tehnologice actuale <sup>(20)</sup>, Comisia ar putea, pe baza consultării cu statele membre și cu părțile interesate, să analizeze de asemenea dacă:

---

<sup>(18)</sup> Proiect-pilot: *Empowering truck drivers-Revolutionising European logistics* (Capacitarea șoferilor de camioane – Revoluționarea logisticii europene), <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>.

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

<sup>(20)</sup> Clauza de revizuire prevăzută la articolul 3 din Regulamentul (UE) 2022/1012 impune Comisiei, până la 7 aprilie 2026, să evalueze dacă standardele și procedurile de certificare prevăzute în anexele I și II trebuie modificate în lumina evoluțiilor tehnologice existente și pentru a îmbunătăți în permanență condițiile de muncă ale conducătorilor auto.

- să introducă certificări de categorie de nivel intermediar pentru a facilita și, astfel, a stimula modernizarea rapidă a SSPA existente. De exemplu, o zonă de parcare cu nivel de securitate de argint care investește în servicii de nivel înalt ar putea primi o certificare pentru nivelul de argint+;
- să includă obligația prezenței personalului de securitate la fața locului în cazul SSPA cu nivel de platină pentru a extinde standardele de securitate fizică;
- să dezvolte un sistem de semnalizare pentru SSPA, care să ofere informații cu privire la locurile de parcare rezervate pentru femeile șofer;
- să țină cont de rațiuni nutriționale și să introducă colectarea de date defalcate în funcție de gen cu privire la șoferi în instalațiile sanitare.

#### **4.2.2. Regulamentul (CE) nr. 561/2006**

Dacă și când va avea loc o revizuire mai amplă a Regulamentului (CE) nr. 561/2006, Comisia ar putea propune, în ceea ce privește SSPA, următoarele modificări ale Regulamentului (CE) nr. 561/2006:

- includerea unor criterii suplimentare legate de bunăstarea șoferilor în standardele privind nivelul de servicii al SSPA. Acestea ar putea consta, de exemplu, în măsuri de cazare a șoferilor din medii culturale sau lingvistice diverse.
- să permită șoferilor să își efectueze perioadele de repaus obișnuite în cabinele vehiculelor dacă sunt echipate cu toate funcțiile necesare pentru confort și sunt parcate în SSPA de înaltă calitate. Acest lucru ar putea oferi șoferilor posibilitatea de a socializa și de a se odihni în locuri cu un nivel ridicat de siguranță și servicii.

Comisia va monitoriza îndeaproape amenajarea unor locuri adecvate de repaus și parcare pentru șoferii profesioniști, în special SSPA certificate în conformitate cu standardele stabilite în temeiul Regulamentului delegat (UE) 2022/1012. Comisia va stabili, de asemenea, cea mai adecvată modalitate de a sprijini recomandările, ținând seama de prioritățile de politică, de fezabilitate și de contribuțiile tuturor părților interesate relevante. În evaluarea sa, Comisia se va concentra asupra măsurilor care vor îmbunătăți calitatea spațiilor de parcare și vor crește numărul de SSPA.

Comisia subliniază că statele membre au responsabilitatea de a asigura dezvoltarea corespunzătoare a rețelei de SSPA. Deși continuarea finanțării în cadrul MIE este importantă, aceasta are un caracter limitat. Prin urmare, sprijinul privat și public la nivel național este esențial pentru a se asigura că lacunele și zonele albe din rețeaua TEN-T sunt abordate în mod eficace, pentru a menține o disponibilitate adecvată a SSPA.