2025/1115

2.6.2025 г.

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2025/1115 НА СЪВЕТА

от 12 май 2025 година

относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в рамките на експертната група по Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR), както и в рамките на работната група по автомобилния транспорт към Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации във връзка с предложението за привеждане на AETR в съответствие с неотдавнашните съществени изменения на Регламент (ЕО) № 561/2006

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91, във връзка с член 218, параграф 9 от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като има предвид, че:

(1) Европейската спогодба за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR) ([1]), влезе в сила на 5 януари 1976 г. В решението си от 31 март 1971 г. по дело 22/70 Съдът на Европейския съюз признава, че въпросите, обхванати от AETR, са от изключителната компетентност на Съюза ([2]).

(2) Съгласно член 2, параграф 3, втора алинея от Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета ([3]) разпоредбите на AETR следва да бъдат приведени в съответствие с разпоредбите на посочения регламент. Регламент (ЕО) № 561/2006 е изменен с регламенти (ЕС) 2020/1054 ([4]) и (ЕС) 2024/1258 ([5]) на Европейския парламент и на Съвета. Освен това с Делегиран регламент (ЕС) 2022/1012 на Комисията ([6]) се допълва член 8а, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 561/2006, който е една от разпоредбите, въведени с Регламент (ЕС) 2020/1054. Поради това Съюзът следва да предложи изменение на AETR, за да се отразят измененията, въведени с регламенти (ЕС) 2020/1054 и (ЕС) 2024/1258 и допълнени с Делегиран регламент (ЕС) 2022/1012. Тези изменения обхващат нови разпоредби, свързани с приложното поле на AETR, условията, при които е възможно да се ползват последователни намалени седмични почивки, забрана за ползване на нормалната седмична почивка в кабината, правилата, съгласно които водачът трябва да се върне на мястото на установяване на работодателя или на мястото на пребиваване на водачите, условията, при които е възможно да има периоди на почивка на ферибот или влак, други възможни дерогации за водачите, извършващи случаен превоз на пътници, както и принципа и характеристиките на безопасните и сигурни зони за паркиране.

(3) В съответствие с член 21 AETR предложените изменения на AETR могат да бъдат представяни от всяка договаряща страна на генералния секретар на Организацията на обединените нации (ООН). Преди да бъдат представени на генералния секретар на ООН, предложенията по правило първо се представят, обсъждат и одобряват в работната група по автомобилен транспорт (SC.1) към Икономическата комисия за Европа на ООН (ИКЕ на ООН). В рамките на AETR ИКЕ на ООН създаде експертна група по AETR. Експертната група по AETR е орган, оправомощен да разработва и внася предложения в работната група по автомобилен транспорт на ИКЕ на ООН с цел изменение на AETR. Въз основа на това решение Съюзът следва да предложи на експертната група по AETR по време на 38-ото ѝ

([1]) ОВ L 95, 8.4.1978 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1977/2829/oj.
([2]) Решение на Съда от 31 март 1971 г., *Комисия/Съвет* („решението AETR“), 22/70, ECLI:EU:C:1971:32, т. 30.
([3]) Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, 11.4.2006 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).
([4]) Регламент (ЕС) 2020/1054 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 по отношение на минималните изисквания за максималното дневно и седмично време на управление, минималните прекъсвания и дневните и седмичните почивки, и на Регламент (ЕС) № 165/2014 по отношение на установяването на местоположението чрез тахографи (ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj).
([5]) Регламент (ЕС) 2024/1258 на Европейския парламент и на Съвета от 24 април 2024 година за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 по отношение на минималните изисквания за минимални почивки по време на работа и за дневните и седмичните почивки в сектора на случайния превоз на пътници и по отношение на правомощията на държавите членки да налагат санкции за нарушения на Регламент (ЕС) № 165/2014, извършени в друга държава членка или в трета страна (ОВ L, 2024/1258, 2.5.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj).
([6]) Делегиран регламент (ЕС) 2022/1012 на Комисията от 7 април 2022 г. за допълнение на Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на установяването на стандарти, предоставящи подробности относно нивото на обслужване и сигурност на безопасните и сигурни зони за паркиране и относно процедурите за тяхното сертифициране (ОВ L 170, 28.6.2022 г., стр. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/1012/oj).

редовно заседание през юни 2025 г. и на следващите заседания, както и на работната група на ИКЕ на ООН по автомобилен транспорт, по време на 120-ото ѝ редовно заседание през октомври 2025 г. и на следващи заседания да обсъдят измененията на AETR, свързани с подобряването на условията на труд на водачите, извършващи международни автомобилни превози, произтичащи от неотдавнашните изменения на Регламент (ЕО) № 561/2006, въведени с регламенти (ЕС) 2020/1054 и (ЕС) 2024/1258 и Делегиран регламент (ЕС) 2022/1012.

(4) Целесъобразно е да се определи позицията, която да се заеме от името на Съюза в рамките на експертната група по AETR и в рамките на работната група по автомобилен транспорт, тъй като измененията на AETR ще бъдат обвързващи съгласно международното право в съответствие с член 21, параграф 6 AETR.

(5) Държавите членки не следва да възразяват срещу нотификация от генералния секретар на ООН съгласно член 21, параграф 1 AETR относно предложените изменения, приложени към настоящото решение. Ако нотификацията от генералния секретар на ООН не се ограничава до предложените изменения, приложени към настоящото решение, държавите членки не следва да възразяват срещу предложените изменения, приложени към настоящото решение.

(6) Позицията на Съюза в рамките на експертната група по AETR трябва да бъде изразена от Комисията, а позицията на Съюза в рамките на работната група по автомобилен транспорт трябва да бъде изразена от държавите членки, действащи съвместно в интерес на Съюза,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза по време на 38-ото и на следващите заседания на експертната група по Европейското споразумение за работата на екипажите на превозните средства, извършващи международни автомобилни превози (AETR), и по време на 120-ото и на следващите заседания на работната група по автомобилен транспорт (SC.1) на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) във връзка с предложението за привеждане на AETR в съответствие с неотдавнашните изменения на Регламент (ЕО) № 561/2006, въведени с регламенти (ЕС) 2020/1054 и (ЕС) 2024/1258, и с Делегиран регламент (ЕС) 2022/1012, е приложена към настоящото решение.

Възможно е да се договарят формални и незначителни промени в позицията, посочена в първа алинея, без допълнително решение на Съвета.

Член 2

Позицията, посочена в член 1, се изразява от Комисията в рамките на експертната група по AETR и от държавите членки, действащи съвместно в интерес на Съюза, в рамките на работната група по автомобилен транспорт на ИКЕ на ООН.

Член 3

Когато предложено изменение, приложено към настоящото решение, бъде одобрено от работната група по автомобилен транспорт на ИКЕ на ООН, държавите членки, действащи съвместно в интерес на Съюза, го представят на генералния секретар на ООН в съответствие с член 21, параграф 1 AETR.

Държавите членки не възразяват срещу съобщение от генералния секретар на ООН съгласно член 21, параграф 1 AETR относно предложените изменения, приложени към настоящото решение.

Член 4

Адресати на настоящото решение са Комисията и държавите членки.

Съставено в Брюксел на 12 май 2025 година.

За Съвета

Председател

B. NOWACKA

ПРИЛОЖЕНИЕ

(1) В член 1 от AETR се добавя следното ново определение иа):

„иа) „случайни превози“ означава услуги за превоз на пътници, които не попадат в определението за редовни превози, включително специализирани редовни превози, и чиято основна характеристика е превозът на групи пътници, образувани по инициатива на клиента или на самия превозвач. Случаен превоз се извършва с пътен формуляр, който се попълва от превозвача преди всяко пътуване и съдържа най-малко информация относно вида на превоза, основния маршрут и съответния(те) превозвач(и).“

(2) Член 2, параграф 2, буква а) от AETR се заменя със следното:

„а) Превозни средства, предназначени за превоз на товари, чието максимално допустимо тегло, включително с ремарке или полуремарке, не превишава 2,5 тона.“

(3) В член 2, параграф 2 от AETR се добавя следната нова буква л):

„л) Превозни средства или състави от превозни средства с максимално допустима маса, непревишаваща 7,5 тона, които се използват за:

i) превоз на материали, оборудване или машини за ползване от водача в хода на неговата работа; или

ii) доставка на стоки, които са произведени по занаятчийски начин,

само в радиус от 100 километра от базата на предприятието и при условие че управлението на превозното средство не представлява основната дейност на водача и превозът не се извършва под наем или срещу възнаграждение.“

(4) В член 7, параграф 2 от AETR се добавят следните алинеи:

„За водач, който извършва случаен превоз, почивката по време на работа, посочена в параграф 1, може да бъде заменена и с две почивки по време на работа, всяка от поне 15 минути, разпределени през периода на управление, посочен в параграф 1, по такъв начин, че разпоредбите на параграф 1 да бъдат спазени.

Водач, извършващ екипно управление, може да ползва почивка по време на работа от 45 минути в превозно средство, управлявано от друг водач, при условие че водачът, който ползва почивката по време на работа, не помага на водача, който управлява превозното средство.“

(5) След член 8, параграф 2 от AETR се добавя следният параграф:

„2а. При условие че това не застрашава пътната безопасност и условията на труд на водача, водач, който извършва еднократен случаен превоз на пътници с продължителност най-малко шест последователни 24-часови периода, може да се отклони от параграф 2, първа алинея, като ползва дневната почивка веднъж в рамките на максимум 25 часа след края на предходната дневна или седмична почивка, ако общата продължителност на времето на управление за този ден не е надвишила седем часа. При същите условия тази дерогация може да се използва два пъти в хода на еднократен случаен превоз на пътници с продължителност най-малко осем последователни 24-часови периода. Използването на тази дерогация не засяга максималното работно време съгласно приложимото право.“

(6) В края на член 8, параграф 6, буква а) от AETR се добавя следната алинея:

„Чрез дерогация от първа алинея водач, който извършва международен превоз на товари, може да ползва две последователни намалени седмични почивки извън договарящата страна, където е установен работодателят, при условие че ползва най-малко четири седмични почивки в рамките на четири последователни седмици, от които поне две са нормални седмични почивки.

За целите на настоящия параграф се счита, че водачът извършва международен превоз, когато започва двете последователни намалени седмични почивки извън договарящата страна, където е установен работодателят, и извън държавата на мястото на пребиваване на водача.“

(7) Член 8, параграф 6, буква б) от AETR се заменя със следното:

„б) Чрез дерогация от параграф 6, буква а) водач, който извършва еднократен случаен превоз, може да отложи седмичната почивка за не повече от 12 последователни 24-часови периода след предходна нормална седмична почивка, при условие че:

— След използване на дерогацията водачът на превозно средство ползва:

— две нормални седмични почивки, или

— една нормална седмична почивка и една намалена седмична почивка от поне 24 часа. При все това намалената почивка се компенсира чрез непрекъсната почивка със същата продължителност, която се ползва преди края на третата седмица след края на периода на дерогацията;

— Четири години след като държавата на регистрация е въвела цифровия тахограф, превозното средство е оборудвано със записващо оборудване в съответствие с изискванията на допълнение 1Б към приложението, и

— Управлението през периода от 22:00 ч. до 6:00 ч. се осигурява от няколко водачи на превозното средство или периодът на управление, посочен в член 7, е намален на три часа.“

(8) Член 8, параграф 8 от AETR се заменя със следното:

„8. Нормалните седмични почивки и всяка седмична почивка от повече от 45 часа, ползвана като компенсация за предишни намалени седмични почивки, не се ползват в превозно средство. Те се ползват при подходящо, съобразено с особеностите на пола настаняване в подходящи условия за спане и санитарни съоръжения.

Всички разходи за настаняване извън кабината на превозното средство се покриват от работодателя.“

(9) След член 8, параграф 8 от AETR се добавя следният нов параграф 8а:

„8а. Транспортните предприятия организират работата на водача по такъв начин, че той да може да се върне в експлоатационния център на работодателя, където е нормално базиран и където започва седмичната му почивка, в договарящата страна, където е установен работодателят, или да се върне на мястото си на пребиваване в рамките на всеки период от четири последователни седмици, за да ползва поне една нормална седмична почивка или една седмична почивка от повече от 45 часа като компенсация за намалена седмична почивка.

Когато обаче водачът е ползвал две последователни намалени седмични почивки в съответствие с параграф 6, буква а), транспортното предприятие организира работата на водача по такъв начин, че той да може да се върне още преди началото на нормалната седмична почивка от повече от 45 часа, ползвана като компенсация.

Предприятието документира начина, по който изпълнява това задължение, и съхранява документацията в своите помещения, за да я предостави при поискване от контролните органи.“

(10) Първите два параграфа от член 8bis от AETR се заменят със следното:

„1. Чрез дерогация от член 8, когато водач придружава превозно средство, което се транспортира с ферибот или влак, и ползва нормална дневна почивка или намалена седмична почивка, тази почивка може да бъде прекъсвана не повече от два пъти за други дейности с обща продължителност не повече от един час. По време на посочената нормална дневна почивка или намалена седмична почивка водачът има достъп до спална кабина, койка или кушетка.

По отношение на нормалните седмични почивки тази дерогация се прилага само за пътувания с ферибот или влак, когато:

а) пътуването е с планирана продължителност 8 часа или повече; и

б) водачът има достъп до спална кабина във ферибота или във влака.

2. Всяко време, прекарано в пътуване до мястото на поемане на управлението на превозното средство, попадащо в обхвата на настоящата спогодба, или при завръщане от такова място, когато превозното средство не се намира в дома на водача, нито в експлоатационния център на работодателя, където водачът нормално е базиран, не се отчита за почивка или почивка по време на работа, освен ако водачът не е на ферибот или влак и има достъп до спална кабина, койка или кушетка.“

(11) Добавя се нов член 8ter, както следва:

„*Член 8ter*

Безопасни и сигурни зони за паркиране

1. Въз основа на информацията, предоставена от договарящите страни, секретариатът на ИКЕ на ООН гарантира, че информацията относно безопасните и сигурни зони за паркиране е лесно достъпна за водачите, извършващи автомобилен превоз на товари и пътници. Секретариатът на ИКЕ на ООН публикува списък на всички зони за паркиране, които са сертифицирани, за да осигури на водачите подходящи:

— установяване и предотвратяване на проникване,

— осветление и видимост,

— точки за контакт и процедури при извънредни случаи,

— съобразени с особеностите на половете санитарни съоръжения,

— възможности за закупуване на храни и напитки,

— връзки, позволяващи комуникация,

— електрозахранване.

Списъкът на тези зони за паркиране се предоставя на разположение на единен официален уебсайт и се актуализира редовно.

2. Стандартите, предоставящи допълнителни подробности относно нивото на обслужване и сигурност по отношение на зоните, изброени в параграф 1, и относно процедурите за сертифициране на зони за паркиране, са определени в допълнение 5.

3. Допълнение 5 може да се изменя с мнозинство от договарящите се страни, присъстващи и гласуващи в работната група по автомобилния транспорт към ИКЕ на ООН.

4. Договарящите страни трябва да насърчават създаването на места за паркиране за участниците в пътното движение с търговска цел.“

(12) Член 9 от AETR се заменя със следното:

„1. При условие че пътната безопасност не е застрашена и за да се улесни достигането на превозното средство до подходящо място за спиране, водачът може да се отклонява от разпоредбите на настоящата спогодба до необходимата степен за осигуряване на безопасност на лицата, превозното средство или неговия товар. Водачът посочва естеството и причината за своето отклонение от тези разпоредби в тахографския лист или на разпечатка от контролния уред или в графика за работа най-късно при пристигането на подходящо място за спиране.

2. При условие че пътната безопасност не е застрашена, водачът може също така, при извънредни обстоятелства, да се отклони от разпоредбите на член 6, параграфи 1 и 2, и член 8, параграф 2, като превиши дневното и седмичното време на управление с до един час, за да стигне до експлоатационния център на работодателя или до мястото на пребиваване на водача за ползване на седмична почивка.

3. При същите условия водачът може да превиши дневното и седмичното време на управление с до два часа, при условие че е ползвана непрекъсната почивка по време на работа от 30 минути непосредствено преди допълнителното време на управление, необходимо за достигане до експлоатационния център на работодателя или до мястото на пребиваване на водача за ползване на нормална седмична почивка.

4. Водачът ръчно посочва причината за това отклонение в регистрационния лист на записващото оборудване или на разпечатка от записващото оборудване, или в графика на своите дежурства най-късно при пристигането на желаното място или на подходящо място за спиране.

5. Всеки период на удължаване се компенсира с равностойна почивка, ползвана без прекъсване заедно с друга почивка преди края на третата седмица след въпросната седмица.“

(13) В AETR се добавя следното ново допълнение 5:

„*Допълнение 5*

1. За да бъде сертифицирана като безопасна и сигурна зона за паркиране, както е посочено в член 8ter, параграф 1 от AETR, зоната за паркиране отговаря на следните стандарти:

a) Всички стандарти относно минималното ниво на обслужване, определени в раздел А от настоящото допълнение.

б) Всички стандарти за едно от нивата на сигурност, определени в раздел Б от настоящото допълнение.

2. Сертифицирането на зоните за паркиране като безопасни и сигурни зони за паркиране, както е посочено в член 8ter, параграф 1 от AETR, отговаря на стандартите и процедурите, определени в раздел В от настоящото допълнение.

Раздел А — Минимално ниво на обслужване

Съобразени с особеностите на половете санитарни съоръжения	— Има работещи отделни тоалетни и душове за мъже и жени. На душовете има топла вода. — Има работещи умивалници с топла вода. Безплатно се осигурява сапун за ръце. — На обекта има кошчета за отпадъци, които се изпразват редовно. — Тоалетните, душовете и мивките се почистват и проверяват ежедневно на редовни интервали. Графикът за почистване е поставен на видно място.
Възможности за закупуване и консумация на храни и напитки	— Има възможност за закупуване на закуски и напитки по 24 часа на ден, 7 дни в седмицата. — Има зона за хранене за водачите.
Връзки, позволяващи комуникация	— Има безплатна интернет връзка.
Електрозахранване	— Има електрически контакти за лична употреба. — До 31 декември 2026 г. на място са налице електрически съоръжения за хладилни пътни превозни средства.
Точки за контакт и процедури при извънредни случаи	— Осигурени са ясни табели, за да се гарантира безопасно движение в рамките на паркинга. — Информацията за контакт при извънредни случаи е изложена на паркинга поне на националния официален език и на английски език. Тя е придружена от лесно разбираеми пиктограми.

Раздел Б — Нива на сигурност

а. Безопасните и сигурни зони за паркиране, сертифицирани по стандартите на AETR, отговарят на критериите, определени за някое от нивата на сигурност, описани в таблици 2—5.

б. Безопасните и сигурни зони за паркиране гарантират, че оборудването и процедурите, изброени за всяко ниво на сигурност, са напълно функциониращи.

в. Стандартите, определени в настоящата спогодба, не засягат националното законодателство, свързано със задачите, които трябва да се изпълняват от лицензирания и обучен вътрешен или външен персонал по сигурността. Всички служители по сигурността са преминали също така подходящо обучение, когато националното законодателство го изисква.

г. Сроковете за съхраняване на данни, събрани чрез видеонаблюдение (CCTV), не засягат приложимото законодателство в тази област. Те се прилагат за всички задължителни и доброволни изисквания съгласно тези стандарти.

д. Стойностите на осветеността (lux), посочени за различните нива на сигурност, са средни стойности.

е. Без да се засяга националното право, с което се установяват допълнителни изисквания по отношение на обучението, операторите на безопасните и сигурни зони за паркиране гарантират, че техните служители, които работят в безопасните и сигурни зони за паркиране на място и дистанционно, както и управителят на паркинга, преминават обучение в областта на стандартите на AETR за безопасни и сигурни зони за паркиране. Новите служители преминават това обучение в рамките на 6 месеца след започване на работа. Обучението обхваща следните теми:

— обучение и надзор на персонала;

— управление на инциденти;

— надзор и наблюдение;

— технологии.

ж. В безопасните и сигурни зони за паркиране се поставя на видно място в обекта информация за ползвателите как да подадат жалба до съответния сертифициращ орган.

Бронзово ниво

БРОНЗОВО НИВО	
Периметър	— Периметърът на безопасната и сигурна зона за паркиране е обезопасен чрез визуално възпиращо средство. Визуалното възпиращо средство е разположено на земята, за да обозначава периметъра на безопасната и сигурна зона за паркиране и че в зоната за паркиране се допускат само товарни превозни средства и разрешени превозни средства. — Осветеността на периметъра на безопасната и сигурна зона за паркиране е с интензитет на светлината 15 lux. — Растителността около периметъра на безопасната и сигурна зона за паркиране е подрязана, за да се осигури добра видимост.
Зона за паркиране	— С подходяща табела се указва, че в зоната за паркиране се допускат само товарни превозни средства и разрешени превозни средства. — Физически проверки или проверки чрез дистанционно наблюдение се извършват поне веднъж на всеки 24 часа. — Растителността в зоната за паркиране е подрязана, за да се осигури добра видимост. — Осветеността на всички съществуващи платна за превозни средства и пешеходци в зоната за паркиране е с интензитет на светлината 15 lux.
Вход/изход	— Осветеността на входовете и изходите на безопасната и сигурна зона за паркиране е с интензитет на светлината 25 lux. — На всички входове и изходи на безопасната и сигурна зона за паркиране е инсталирано работещо видеонаблюдение, осигуряващо добро качество на изображението. — Системата за видеонаблюдение е с минимално цифрово непрекъснато записване (5 кадъра в секунда) или се основава на датчици за движение с предварително и последващо записване, като се използват камери за дневно/нощно виждане с висока разделителна способност 720 пиксела. — Операторът на безопасната и сигурна зона за паркиране извършва рутинна проверка на системата за видеонаблюдение веднъж седмично, за която трябва да се съхранява запис в продължение на една седмица. Операторът на безопасната и сигурна зона за паркиране извършва проверка на функционирането на системата за видеонаблюдение поне веднъж на всеки 48 часа. — Данните от системата за видеонаблюдение се съхраняват за срок от 30 дни, освен ако приложимото законодателство не изисква по-кратък период на съхранение. В този случай се прилага най-дългият срок за съхранение, разрешен от закона. — Безопасната и сигурна зона за паркиране разполага с гаранционно обслужване на системата за видеонаблюдение, сключила е споразумение за ниво на обслужване или е доказала собствени възможности за техническа поддръжка. Със системите за видеонаблюдение в безопасната и сигурна зона за паркиране винаги работят квалифицирани техници.

Процедури на персонала	— Въз основа на годишна оценка на риска и без да се засяга националното законодателство, установяващо допълнителни изисквания, е налице план в областта на сигурността, който включва всички аспекти от предотвратяването и смекчаването на риска до реагирането в сътрудничество с правоприлагащите органи. — В безопасната и сигурна зона за паркиране се назначава лице, което да отговаря за процедурите на персонала в случай на инциденти. Персоналът на безопасната и сигурна зона за паркиране трябва да има достъп до пълен списък на местните правоприлагащи органи във всеки един момент. — Въведена е процедура за случаите, когато в безопасната и сигурна зона за паркиране са паркирани неразрешени превозни средства. Тази процедура е поставена на видно място в безопасната и сигурна зона за паркиране. — Докладването на инциденти и престъпления до персонала и полицията е улеснено благодарение на поставянето на ясна процедура на видно място в безопасната и сигурна зона за паркиране.

Сребърно ниво

СРЕБЪРНО НИВО

Периметър	— Периметърът на безопасната и сигурна зона за паркиране е обезопасен най-малкото чрез физическо възпиращо средство, което възпрепятства преминаването и позволява влизане във и излизане от безопасните и сигурни зони за паркиране само през определените за това входове и изходи. Периметърът на безопасната и сигурна зона за паркиране е обезопасен чрез непрекъснато видеонаблюдение и видеозаписи, както и чрез визуално възпиращо средство. — Системата за видеонаблюдение е с минимално цифрово непрекъснато записване от 5 кадъра в секунда или се основава на датчици за движение с предварително и последващо записване, като се използват камери за дневно/нощно виждане с висока разделителна способност 720 пиксела. — Операторът на безопасната и сигурна зона за паркиране извършва рутинна проверка на системата за видеонаблюдение на всеки 72 часа, за която трябва да се съхранява запис в продължение на една седмица. — Операторът на безопасната и сигурна зона за паркиране извършва проверка на функционирането на системата за видеонаблюдение поне веднъж на всеки 48 часа. — Данните от системата за видеонаблюдение се съхраняват за срок от 30 дни, освен ако приложимото законодателство не изисква по-кратък период на съхранение. В този случай се прилага най-дългият срок за съхранение, разрешен от закона. — Безопасната и сигурна зона за паркиране разполага с гаранционно обслужване на системата за видеонаблюдение, сключила е споразумение за ниво на обслужване или е доказала собствени възможности за техническа поддръжка. Със системите за видеонаблюдение в безопасната и сигурна зона за паркиране винаги работят квалифицирани техници. — Осветеността на периметъра на безопасната и сигурна зона за паркиране е с интензитет на светлината 20 lux. — Растителността около периметъра на безопасната и сигурна зона за паркиране е подрязана, за да се осигури добра видимост.
Зона за паркиране	— С подходяща табела се указва, че в зоната за паркиране се допускат само товарни превозни средства и разрешени превозни средства. — Физически проверки или проверки чрез дистанционно наблюдение се извършват поне два пъти на всеки 24 часа и поне веднъж през деня и веднъж през нощта. — Осветеността на всички съществуващи платна за превозни средства и пешеходци в зоната за паркиране е с интензитет на светлината 15 lux. — Растителността в зоната за паркиране е подрязана, за да се осигури добра видимост.

Вход/изход	— Осветеността на входовете и изходите на безопасната и сигурна зона за паркиране е с интензитет на светлината 25 lux, като входовете и изходите са обезопасени с бариери. Тези бариери са оборудвани с интерфонна уредба и система за издаване на билети. — На всички входове и изходи на безопасната и сигурна зона за паркиране е инсталирано работещо видеонаблюдение, осигуряващо добро качество на изображението. Изискванията за системата за видеонаблюдение по раздела „периметър“ за настоящото ниво на сигурност са приложими и за целите на видеонаблюдението на входовете и изходите.
Процедури на персонала	— Въз основа на годишна оценка на риска и без да се засяга националното законодателство, установяващо допълнителни изисквания, е налице план в областта на сигурността с цел разглеждане на конкретните рискове в рамките на безопасната и сигурна зона за паркиране, дължащи се на фактори като нейното местоположение, видове ползватели, условия за безопасност на движението, нива на престъпност и общи съображения за сигурност. — В безопасната и сигурна зона за паркиране се назначава лице, което да отговаря за процедурите на персонала в случай на инциденти. Персоналът на безопасната и сигурна зона за паркиране трябва да има достъп до пълен списък на местните правоприлагащи органи във всеки един момент. — Въведена е процедура за случаите, когато в безопасната и сигурна зона за паркиране са паркирани неразрешени превозни средства. Тази процедура е поставена на видно място в безопасната и сигурна зона за паркиране. — Докладването на инциденти и престъпления до персонала и полицията е улеснено благодарение на поставянето на ясна процедура на видно място в безопасната и сигурна зона за паркиране. — На ползвателите се осигурява съдействие 24 часа на ден, 7 дни в седмицата.

Златно ниво

ЗЛАТНО НИВО	
Периметър	— Периметърът на безопасната и сигурна зона за паркиране е обезопасен с физическа преграда с височина най-малко 1,8 метра. Между преградата и зоната за паркиране има празно пространство от 1 метър. — Въведени са мерки за предотвратяване на неволно увреждане на преградите. — Осветеността на периметъра на безопасната и сигурна зона за паркиране е с интензитет на светлината 25 lux. — Целият периметър на безопасната и сигурна зона за паркиране се следи посредством непрекъснато видеонаблюдение, като не се оставят никакви места без наблюдение. — Системата за видеонаблюдение е с минимално непрекъснато записване от 5 кадъра в секунда или се основава на датчици за движение с предварително и последващо записване, като се използват камери за дневно/нощно виждане с висока разделителна способност 720 пиксела. — Операторът на безопасната и сигурна зона за паркиране извършва рутинна проверка на системата за видеонаблюдение на всеки 48 часа, за която трябва да се съхранява запис в продължение на една седмица. — Операторът на безопасната и сигурна зона за паркиране извършва проверка на функционирането на системата за видеонаблюдение поне веднъж на всеки 24 часа. — Данните от системата за видеонаблюдение се съхраняват за срок от 30 дни, освен ако приложимото национално законодателство не изисква по-кратък период на съхранение. В този случай се прилага най-дългият възможен срок за съхранение, разрешен от закона.

	— Безопасната и сигурна зона за паркиране разполага с гаранционно обслужване на системата за видеонаблюдение, сключила е споразумение за ниво на обслужване, в което е предвидено поне едно сервизно посещение от квалифицирана специализирана организация годишно, или е доказала собствени възможности за техническа поддръжка. Със системите за видеонаблюдение в безопасната и сигурна зона за паркиране винаги работят квалифицирани техници. — Данните от видеонаблюдението и случаите на достъп са синхронизирани чрез общ софтуер за отбелязване. — В случай на срив на мрежата всички данни от видеонаблюдението и случаите на достъп се съхраняват локално и се качват в централното регистрационно оборудване след възстановяването на връзките. — Растителността около периметъра на безопасната и сигурна зона за паркиране е подрязана, за да се осигури добра видимост.
Зона за паркиране	— С подходяща табела се указва, че в зоната за паркиране се допускат само товарни превозни средства и разрешени превозни средства. — Физически проверки или проверки чрез дистанционно наблюдение се извършват поне два пъти на всеки 24 часа и поне веднъж през деня и веднъж през нощта. — Платната в зоната за паркиране и платната за пешеходци са маркирани и осветеността им е с интензитет на светлината 15 lux. — Растителността в зоната за паркиране е подрязана, за да се осигури добра видимост.
Вход/изход	— Осветеността на входовете и изходите на безопасната и сигурна зона за паркиране е с интензитет на светлината 25 lux. Входовете и изходите са обезопасени с бариери със защита срещу преминаване под и над тях и светофарна уредба. — На всички входове и изходи на безопасната и сигурна зона за паркиране е инсталирано работещо видеонаблюдение, осигуряващо добро качество на изображението. Входовете и изходите са оборудвани с технология за разпознаване на регистрационни номера. Записите на влизащите и излизащите превозни средства се съхраняват в съответствие с приложимото законодателство. — Входовете и изходите на безопасната и сигурна зона за паркиране са обезопасени чрез механизми за предотвратяване и установяване на проникване, като въртящи се врати за пешеходци, с височина минимум 1,80 метра. Точките за достъп до услуги като тоалетни, ресторанти и магазини са оборудвани с трипрътови турникети, когато има пряк достъп между зоната за паркиране и посочените услуги.
Процедури на персонала	— Въз основа на годишна оценка на риска и без да се засяга националното законодателство, установяващо допълнителни изисквания, е налице план в областта на сигурността с цел разглеждане на конкретните рискове в рамките на безопасната и сигурна зона за паркиране, дължащи се на фактори като нейното местоположение, видове клиенти, условия за безопасност на движението, нива на престъпност и общи съображения за сигурност. — Въз основа на годишна оценка на риска и без да се засяга националното законодателство, установяващо допълнителни изисквания, е налице план за непрекъснатост на дейността. Той включва подробни мерки за това как да се реагира при сривове и да се поддържа изпълнението на дейности от критично значение по време на инциденти. Ръководството на безопасната и сигурна зона за паркиране е в състояние да демонстрира прилагането на тези мерки. — Въведена е процедура за случаите, когато в безопасната и сигурна зона за паркиране са паркирани неразрешени превозни средства. Тази процедура е поставена на видно място в безопасната и сигурна зона за паркиране.

	— На ползвателите се осигурява съдействие 24 часа на ден, 7 дни в седмицата. — Докладването на инциденти и престъпления до персонала и полицията е улеснено благодарение на поставянето на ясна процедура на видно място в безопасната и сигурна зона за паркиране. — Назначено е лице, което да отговаря за процедурите на персонала. — Системата за управление на зоната за паркиране е подготвена за пренос на данни DATEX II.

Платинено ниво

ПЛАТИНЕНО НИВО	
Периметър	— Периметърът на безопасната и сигурна зона за паркиране е обезопасен посредством непрекъсната преграда с височина най-малко 1,8 метра, за чието прехвърляне има препятствия. Между преградата и зоната за паркиране има празно пространство от 1 метър. — Въведени са мерки за предотвратяване на преднамерено и неволно увреждане на преградите. — Осветеността на периметъра на безопасната и сигурна зона за паркиране е с интензитет на светлината 25 lux. — Целият периметър на безопасната и сигурна зона за паркиране се следи посредством непрекъснато видеонаблюдение, като не се оставят никакви места без наблюдение. — Системата за видеонаблюдение е с минимално цифрово непрекъснато записване от 5 кадъра в секунда или се основава на датчици за движение с предварително и последващо записване, като се използват камери за дневно/нощно виждане с висока разделителна способност 720 пиксела. — Операторът на безопасната и сигурна зона за паркиране извършва рутинна проверка на системата за видеонаблюдение на всеки 48 часа, за която трябва да се съхранява запис в продължение на една седмица. — Операторът на безопасната и сигурна зона за паркиране извършва проверка на функционирането на системата за видеонаблюдение поне веднъж на всеки 24 часа. — Данните от системата за видеонаблюдение се съхраняват за срок от 30 дни, освен ако приложимото законодателство не изисква по-кратък период на съхранение. В този случай се прилага най-дългият възможен срок за съхранение, разрешен от закона. — Безопасната и сигурна зона за паркиране разполага с гаранционно обслужване на системата за видеонаблюдение, сключила е споразумение за ниво на обслужване, в което са предвидени поне две сервизни посещения от квалифицирана специализирана организация годишно, или е доказала собствени възможности за техническа поддръжка. Със системите за видеонаблюдение в безопасната и сигурна зона за паркиране винаги работят квалифицирани техници. — Данните от видеонаблюдението и случаите на достъп са синхронизирани чрез общ софтуер за отбелязване. — Свързаните със сигурността събития от видеонаблюдението на паркинга се преглеждат от персонал, който ползва уеб базирани клиенти. В случай на срив на мрежата всички данни от видеонаблюдението и случаите на достъп се съхраняват локално и се качват в централното регистрационно оборудване след възстановяването на връзките. — Изображенията от видеонаблюдението се контролират дистанционно (24 часа на ден, 7 дни в седмицата) от външен център за наблюдение и приемане на сигнали за тревога, освен ако служителите по сигурността не са разположени в обекта.

	— Системата за видеонаблюдение подава сигнал за тревога в случай на проникване и прехвърляне през преградата и алармира чрез звукова или светлинна сигнализация в зоната за паркиране, както и в центровете за наблюдение и приемане на сигнали за тревога. — Растителността около периметъра на безопасната и сигурна зона за паркиране е подрязана, за да се осигури добра видимост.
Зона за паркиране	— С подходяща табела се указва, че в зоната за паркиране се допускат само товарни превозни средства и разрешени превозни средства. — Платната в зоната за паркиране и платната за пешеходци са маркирани и осветеността им е с интензитет на светлината 15 lux. — Растителността в зоната за паркиране е подрязана, за да се осигури добра видимост. — Обектът се контролира от човек или чрез видеовръзка по 24 часа на ден, 7 дни в седмицата. — Изискванията за системата за видеонаблюдение по раздела „периметър“ за настоящото ниво на сигурност са приложими и за целите на видеонаблюдението в зоната за паркиране.
Вход/изход	— Осветеността на входовете и изходите на безопасната и сигурна зона за паркиране е с интензитет на светлината 25 lux. Входовете и изходите са обезопасени с пропускателни пунктове с прегради срещу прехвърляне над или промушване под тях или с бариери със защита срещу прехвърляне над или промушване под тях, допълнени с боларди. — На всички входове и изходи на безопасната и сигурна зона за паркиране е инсталирано работещо видеонаблюдение, осигуряващо добро качество на изображението. Входовете и изходите, включително влизането и излизането на пешеходци, се наблюдават в реално време. — Изискванията за системата за видеонаблюдение по раздела „периметър“ за настоящото ниво на сигурност са приложими и за целите на видеонаблюдението на входовете и изходите. — Входовете и изходите на безопасната и сигурна зона за паркиране са обезопасени чрез механизми за предотвратяване и установяване на проникване, като въртящи се врати за пешеходци, с височина минимум 1,80 метра. Точките за достъп до услуги като тоалетни, ресторанти и магазини са оборудвани с трипрътови турникети, когато има пряк достъп между зоната за паркиране и посочените услуги. — Входовете и изходите на безопасната и сигурна зона за паркиране са оборудвани с технология за разпознаване на регистрационни номера. При излизане от безопасната и сигурна зона за паркиране служителите по сигурността проверяват дали регистрационният номер съвпада с идентификатора в системата за проверка на влизане и излизане, например билети, четящи устройства RFID или QR кодове. Записите на влизащите и излизащите от безопасната и сигурна зона за паркиране превозни средства се съхраняват в съответствие с приложимото законодателство. — Входовете и изходите на безопасната и сигурна зона за паркиране са обезопасени чрез двустепенна система за проверка, включваща проверки относно регистрационните номера и допълнителен подходящ метод, избран от безопасната и сигурна зона за паркиране, който би позволил идентифициране и проверка на водачите, на всяко лице, което придружава водача, и на всяко друго упълномощено лице, влизащо в зоната за паркиране. — Ако има будка, тя е устойчива на външни атаки и има затварящ механизъм за вратите на помещението на охраната.
Процедури на персонала	— Въз основа на годишна оценка на риска и без да се засяга националното законодателство, установяващо допълнителни изисквания, е налице план в областта на сигурността с цел разглеждане на конкретните рискове в рамките на безопасната и сигурна зона за паркиране, дължащи се на фактори като нейното местоположение, видове клиенти, условия за безопасност на движението, нива на престъпност и общи съображения за сигурност.

	— Въз основа на годишна оценка на риска и без да се засяга националното законодателство, установяващо допълнителни изисквания, е налице план за непрекъснатост на дейността. Той включва подробни мерки за това как да се реагира при сривове и да се поддържа изпълнението на дейности от критично значение по време на инциденти. Ръководството на безопасната и сигурна зона за паркиране е в състояние да демонстрира прилагането на тези мерки. — Въведена е процедура за случаите, когато в безопасната и сигурна зона за паркиране са паркирани неразрешени превозни средства. Тази процедура е поставена на видно място в безопасната и сигурна зона за паркиране. — На ползвателите се осигурява съдействие 24 часа на ден, 7 дни в седмицата. — Докладването на инциденти и престъпления до служителите по сигурността и полицията е улеснено благодарение на поставянето на ясна процедура на видно място в безопасната и сигурна зона за паркиране. — Назначено е лице, което да отговаря за процедурите на персонала. — Използва се технически наръчник за потребителя. — Въведени са процедури за реагиране при сигнали за тревога. — Системата за управление на зоната за паркиране е подготвена за пренос на данни DATEX II. — Налице е възможност за сигурни предварителни резервации по телефона, чрез формуляри за контакт, електронна поща, приложения или платформи за резервации. В случай че предварителните резервации се предлагат чрез приложения или подобни системи, предаването на данни трябва да е в реално време.

Раздел В — Стандарти и процедури за сертифициране

i) *Сертифициращи органи и обучение на одиторите*

1. Единствено сертифициращите органи и одиторите, които отговарят на изискванията, определени в настоящия раздел, имат право да извършват сертифициране на безопасните и сигурни зони за паркиране, посочени в член 8ter, параграф 1 от AETR.

2. Сертифициращите органи, чиито одитори извършват одити с цел сертифициране на безопасни и сигурни зони за паркиране в съответствие със стандартите, посочени в раздели А и Б, имат групова акредитация в съответствие с ISO 17021.

3. Одиторите, които извършват сертификационни одити с цел сертифициране на безопасни и сигурни зони за паркиране в съответствие със стандартите, посочени в раздели А и Б, имат договорни отношения със сертифициращия орган.

4. В съответствие с ISO 17021 сертифициращите органи гарантират подходящото обучение на одиторите, които извършват одити с цел сертифициране на безопасни и сигурни зони за паркиране.

5. Одиторите на сертифициращите органи са преминали успешно обучение за одитори по последната версия на стандартите, посочени в раздели А и Б, включващо теоретична и практическа част.

6. Одиторите на сертифициращите органи владеят добре на работно ниво един от работните езици на ИКЕ на ООН, както и съответния местен език на договарящата страна, в която извършват одита.

ii) *Процедури за одитите за сертифициране, внезапните одити и отнемането на сертификат за безопасна и сигурна зона за паркиране*

1. Сертификационните одити на безопасните и сигурни зони за паркиране се провеждат физически. Операторите на зони за паркиране, които желаят да бъдат сертифицирани в съответствие със стандартите на AETR, посочени в раздели А и Б, отправят искане до сертифициращ орган за извършване на сертификационен одит на техния обект.

2. Три месеца преди края на срока на валидност на сертификата операторите, които желаят да подновят сертифицирането, поискват повторно одитиране на безопасните и сигурни зони за паркиране от избрания от тях сертифициращ орган. Одитът за ресертифициране се организира и резултатите се предават на оператора на зоната за паркиране преди датата на изтичане на срока на действащия сертификат.

3. Когато поради изключителни обстоятелства, които не биха могли да бъдат предвидени нито от сертифициращия орган, нито от оператора на безопасната и сигурна зона за паркиране, сертифициращият орган не е в състояние да извърши искания одит за ресертифициране, сертифициращият орган може да реши да удължи валидността на действащия сертификат с не повече от шест месеца. Такова удължаване на срока може да се прави само веднъж.

4. През срока на валидност на сертификата за безопасната и сигурна зона за паркиране съответният сертифициращ орган извършва най-малко един внезапен одит по отношение на стандартите, посочени в раздели А и Б.

5. Сертифициращият орган предава без ненужно забавяне резултатите от одитите за ресертифициране и от внезапните одити на оператора на безопасната и сигурна зона за паркиране.

6. Ако след одит за ресертифициране или внезапен одит сертифициращият орган установи, че безопасната и сигурна зона за паркиране вече не отговаря на едно или повече изисквания, обхванати от сертификата, той уведомява оператора за подробностите за констатираните пропуски и предлага мерки, необходими за тяхното отстраняване. Сертифициращият орган позволява на оператора да отстрани тези пропуски в рамките на срок, определен от одитора, като се взема предвид доколко е сериозен констатираният пропуск. Операторът информира сертифициращия орган за предприетите мерки за отстраняване на тези недостатъци и предоставя всички необходими данни преди края на срока.

7. Сертифициращият орган извършва оценка на коригиращите мерки, приложени от оператора, в срок от 4 седмици. Ако се установи, че безопасната и сигурна зона за паркиране удовлетворява всички минимални изисквания за обслужване, посочени в раздели А и Б, и всички изисквания за сигурност, обхванати от сертификата, се издава нов одитен сертификат за исканото ниво. В случай на внезапен одит, същият одитен сертификат продължава да се прилага до изтичането на срока му.

8. Ако сертифициращият орган установи, че безопасната и сигурна зона за паркиране удовлетворява всички минимални изисквания за обслужване, посочени в раздели А и Б, и изискванията за сигурност за ниво на сигурност, различно от обхванатото от действащия сертификат, тогава се издава нов одитен сертификат, отразяващ подходящото ниво на сигурност. В случай на внезапен одит се издава нов одитен сертификат за подходящото ниво на сигурност със същата дата на изтичане на срока като тази на одитния сертификат, който той заменя.

9. Ако след одит за ресертифициране или внезапен одит и след оценка на всички последващи коригиращи мерки сертифициращият орган установи, че безопасната и сигурна зона за паркиране не удовлетворява минималните изисквания за обслужване или не отговаря на едно или повече от изискванията за сигурност, обхванати от действащия сертификат, сертифициращият орган отменя сертификата. Сертифициращият орган незабавно уведомява оператора, който е длъжен да премахне всяко позоваване на стандартите на AETR за безопасни и сигурни зони за паркиране на неговия обект.

10. Операторът на безопасна и сигурна зона за паркиране има възможност да обжалва пред сертифициращия орган, извършил одита, когато не е съгласен с резултата от одита, в съответствие със стандарт ISO 17021. След разглеждане на жалбата сертифициращият орган може да реши да не отменя одитния сертификат или да издаде нов одитен сертификат за различно ниво на сигурност.

iii) *Изисквания, които трябва да бъдат изпълнени след одита от сертифициращите органи, и предоставяне на информация*

1. След положителен одит за сертифициране или ресертифициране сертифициращият орган незабавно издава одитен сертификат на оператора на зоната за паркиране и незабавно изпраща копие от него на сертифицирания оператор на безопасна и сигурна зона за паркиране и на компетентните органи на договарящата страна, в която тя се намира. Той също така информира компетентните органи на тази договаряща страна, когато одитният сертификат е бил отменен или когато нивото на сигурност на дадена безопасна и сигурна зона за паркиране се е променило след одит. Одитният сертификат е с валидност три години.

2. Сертифициращите органи създават механизъм за подаване на жалби по интернет за ползвателите на безопасни и сигурни зони за паркиране.“