Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2025/1115

2.6.2025

DÉCISION (UE) 2025/1115 DU CONSEIL

du 12 mai 2025

relative à la position à prendre au nom de l'Union européenne au sein du groupe d'experts de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) et au sein du groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) en ce qui concerne une proposition visant à aligner l'AETR sur les principales modifications récemment apportées au règlement (CE) nº 561/2006

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

(1) L'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) ([1]) est entré en vigueur le 5 janvier 1976. Dans son arrêt du 31 mars 1971 dans l'affaire 22/70, la Cour de justice de l'Union européenne a reconnu que l'Union dispose d'une compétence exclusive en ce qui concerne la matière couverte par l'AETR ([2]).

(2) Conformément à l'article 2, paragraphe 3, deuxième alinéa, du règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil ([3]), les dispositions de l'AETR devraient être alignées sur celles dudit règlement. Les règlements (UE) 2020/1054 ([4]) et (UE) 2024/1258 ([5]) du Parlement européen et du Conseil ont modifié le règlement (CE) nº 561/2006. En outre, le règlement délégué (UE) 2022/1012 de la Commission ([6]) a complété l'article 8 *bis*, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 561/2006, qui est l'une des dispositions introduites par le règlement (UE) 2020/1054. Par conséquent, l'Union devrait proposer de modifier l'AETR afin de tenir compte des modifications introduites par les règlements (UE) 2020/1054 et (UE) 2024/1258 et complétées par le règlement délégué (UE) 2022/1012. Ces modifications concernent de nouvelles dispositions relatives au champ d'application de l'AETR, aux conditions dans lesquelles il est possible de prendre des temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs, à l'interdiction de prendre le temps de repos hebdomadaire normal dans la cabine, aux règles en vertu desquelles le conducteur doit retourner à l'établissement de l'employeur ou à son lieu de résidence, aux conditions dans lesquelles il est possible de prendre des temps de repos à bord d'un ferry ou d'un train, à d'autres dérogations possibles pour les conducteurs assurant le transport occasionnel de voyageurs, ainsi qu'au principe et aux spécifications applicables aux aires de stationnement sûres et sécurisées.

(3) En vertu de l'article 21 de l'AETR, n'importe quelle partie contractante peut présenter des projets d'amendement à l'AETR au secrétaire général de l'Organisation des Nations unies. Avant d'être soumises au secrétaire général de l'Organisation des Nations unies, les propositions sont en général d'abord présentées, examinées et approuvées au sein du groupe de travail des transports routiers (SC.1) de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU). Un groupe d'experts de l'AETR a été institué par la CEE-ONU dans le cadre de l'AETR. Le groupe d'experts de l'AETR est un organe habilité à élaborer des propositions d'amendements de l'AETR et à les présenter au groupe de travail des transports routiers de la CEE-ONU. Il convient que l'Union, sur la base de la présente décision, propose que le groupe d'experts de l'AETR, lors de sa 38e session en juin 2025 et lors de sessions ultérieures, et le

([1]) JO L 95 du 8.4.1978, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1977/2829/oj.
([2]) Arrêt de la Cour de justice du 31 mars 1971, *Commission/Conseil (AETR)*, 22/70, ECLI:EU:C:1971:32, points 30 et 31.
([3]) Règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) nº 3821/85 et (CE) nº 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) nº 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).
([4]) Règlement (UE) 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant le règlement (CE) nº 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) nº 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes (JO L 249 du 31.7.2020, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj).
([5]) Règlement (UE) 2024/1258 du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2024 modifiant le règlement (CE) nº 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées minimales des pauses et des temps de repos journaliers et hebdomadaires dans le secteur du transport occasionnel de voyageurs et en ce qui concerne le pouvoir des États membres d'infliger des sanctions en cas d'infractions au règlement (UE) nº 165/2014 commises dans un autre État membre ou dans un pays tiers (JO L, 2024/1258, 2.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj).
([6]) Règlement délégué (UE) 2022/1012 de la Commission du 7 avril 2022 complétant le règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'établissement de normes détaillant le niveau de service et de sécurité des aires de stationnement sûres et sécurisées et les procédures de certification de ces dernières (JO L 170 du 28.6.2022, p. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/1012/oj).

groupe de travail des transports routiers de la CEE-ONU, lors de sa 120e session prévue en octobre 2025 et lors de sessions ultérieures, examinent les amendements à l'AETR en ce qui concerne l'amélioration des conditions de travail des conducteurs effectuant des transports internationaux par route découlant des récentes modifications apportées au règlement (CE) no 561/2006 par les règlements (UE) 2020/1054 et (UE) 2024/1258 et par le règlement délégué (UE) 2022/1012.

(4) Il convient d'arrêter la position à prendre, au nom de l'Union, au sein du groupe d'experts de l'AETR et au sein du groupe de travail des transports routiers, étant donné que les amendements à l'AETR seront contraignants au titre du droit international conformément à l'article 21, paragraphe 6, de l'AETR.

(5) Les États membres ne devraient pas s'opposer à une communication par le secrétaire général de l'Organisation des Nations unies, en vertu de l'article 21, paragraphe 1, de l'AETR, des amendements proposés qui figurent dans le document joint à la présente décision. Si une communication du secrétaire général de l'Organisation des Nations unies ne se limite pas aux amendements proposés figurant dans le document joint à la présente décision, les États membres ne devraient pas s'opposer à ceux des amendements proposés qui figurent dans le document joint à la présente décision.

(6) La position de l'Union au sein du groupe d'experts de l'AETR doit être exprimée par la Commission, tandis que la position de l'Union au sein du groupe de travail des transports routiers doit être exprimée par les États membres agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre au nom de l'Union lors de la 38e session et lors des sessions ultérieures du groupe d'experts sur l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) et lors de la 120e session et lors de sessions ultérieures du groupe de travail des transports routiers (SC.1) de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) en ce qui concerne une proposition visant à aligner l'AETR sur les modifications récemment apportées au règlement (CE) no 561/2006 par les règlements (UE) 2020/1054 et (UE) 2024/1258 et par le règlement délégué (UE) 2022/1012 figure dans le document joint à la présente décision.

Les modifications formelles et mineures apportées à la position visée au premier paragraphe peuvent être convenues sans qu'une nouvelle décision du Conseil ne soit nécessaire.

Article 2

La position visée à l'article 1er est exprimée par la Commission au sein du groupe d'experts de l'AETR et par les États membres, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union, au sein du groupe de travail des transports routiers de la CEE-ONU.

Article 3

Lorsqu'un projet d'amendement figurant dans le document joint à la présente décision a été approuvé par le groupe de travail des transports routiers de la CEE-ONU, les États membres agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union le soumettent au secrétaire général de l'Organisation des Nations unies, conformément à l'article 21, paragraphe 1, de l'AETR.

Les États membres ne s'opposent pas à une communication par le secrétaire général de l'Organisation des Nations unies, au titre de l'article 21, paragraphe 1, de l'AETR, des projets d'amendements qui figurent dans le document joint à la présente décision.

Article 4

La Commission et les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 12 mai 2025.

Par le Conseil

La présidente

B. NOWACKA

ANNEXE

1) À l'article 1er de l'AETR, une nouvelle définition i *bis*) est ajoutée comme suit:

«i *bis*) par "services occasionnels", les services de transport de voyageurs qui ne répondent pas à la définition des services réguliers, y compris les services réguliers spéciaux, et qui ont pour principale caractéristique de transporter des groupes de voyageurs constitués à l'initiative d'un donneur d'ordre ou du transporteur lui-même. Un service occasionnel est exécuté sous le couvert d'une feuille de route, que le transporteur doit remplir avant chaque voyage et qui comporte au moins des informations relatives au type de service, à l'itinéraire principal et au(x) transporteur(s) concerné(s).».

2) À l'article 2, paragraphe 2, de l'AETR, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) Véhicules utilisés pour le transport de marchandises, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 2,5 tonnes;».

3) À l'article 2, paragraphe 2, de l'AETR, un nouveau point est ajouté comme suit:

«l) Véhicules ou combinaisons de véhicules d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 tonnes utilisés pour:

i) le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de ses fonctions; ou

ii) le transport de marchandises fabriquées de manière artisanale;

uniquement dans un rayon de 100 kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise de transport et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur et que le transport ne soit pas effectué pour le compte d'autrui.».

4) À l'article 7, paragraphe 2, de l'AETR, les alinéas suivants sont ajoutés:

«Pour un conducteur assurant un service occasionnel de transport, la pause visée au premier alinéa peut également être remplacée par deux pauses d'au moins quinze minutes chacune, réparties au cours de la période de conduite visée au premier alinéa, de manière à se conformer aux dispositions du premier alinéa.

Un conducteur qui participe à la conduite en équipage d'un véhicule peut prendre une pause de 45 minutes dans un véhicule conduit par un autre conducteur, à condition qu'il ne soit pas chargé d'assister le conducteur du véhicule.».

5) À l'article 8 de l'AETR, le paragraphe suivant est ajouté après le paragraphe 2:

«2 *bis*. Pour autant que la sécurité routière et les conditions de travail du conducteur ne soient pas compromises, un conducteur assurant un service occasionnel unique de transport de voyageurs d'une durée d'au moins six périodes consécutives de 24 heures peut déroger au paragraphe 2, premier alinéa, en prenant le temps de repos journalier une fois dans un délai maximal de 25 heures après la fin du temps de repos journalier ou hebdomadaire précédent, à condition que la durée de conduite totale accumulée pour ce jour n'ait pas dépassé sept heures. Dans les mêmes conditions, cette dérogation peut être utilisée deux fois pendant un service occasionnel unique de transport de voyageurs d'une durée d'au moins huit périodes consécutives de 24 heures. Le recours à cette dérogation est sans préjudice de la durée maximale de travail prévue par le droit applicable.».

6) L'alinéa suivant est ajouté à la fin de l'article 8, paragraphe 6, point a), de l'AETR:

«Par dérogation au premier alinéa, un conducteur effectuant un transport international de marchandises peut prendre deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs en dehors du territoire de la Partie contractante d'établissement de l'employeur, à condition de prendre, au cours de quatre semaines consécutives, au moins quatre temps de repos hebdomadaires, dont au moins deux sont des temps de repos hebdomadaires normaux.

Aux fins du présent paragraphe, un conducteur est considéré comme effectuant un transport international lorsqu'il commence les deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs en dehors du territoire de la Partie contractante d'établissement de l'employeur et en dehors du pays de son lieu de résidence.».

7) À l'article 8, paragraphe 6, de l'AETR, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) Par dérogation au paragraphe 6, point a), un conducteur assurant un service occasionnel unique de transport peut repousser le temps de repos hebdomadaire de douze périodes de vingt-quatre heures consécutives au maximum à compter du temps de repos hebdomadaire normal précédent, à condition:

— que le conducteur prenne, après avoir eu recours à la dérogation:

— soit deux temps de repos hebdomadaire normaux,

— soit un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins vingt-quatre heures. Toutefois, la réduction est compensée par un temps de repos équivalent pris en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant l'expiration de la période de dérogation,

— que, quatre ans après que le pays d'immatriculation a mis en place le tachygraphe numérique, le véhicule soit équipé d'un appareil de contrôle conformément aux exigences de l'appendice 1B de l'annexe, et

— que, dans le cas où la conduite a lieu pendant la période comprise entre vingt-deux heures et six heures, il y ait plusieurs conducteurs à bord du véhicule ou que la période de conduite visée à l'article 7 soit réduite à trois heures.».

8) L'article 8, paragraphe 8, de l'AETR est remplacé par le texte suivant:

«8. Les temps de repos hebdomadaires normaux et tout temps de repos hebdomadaire de plus de quarante-cinq heures pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire antérieur ne peuvent être pris dans un véhicule. Ils sont pris dans un lieu d'hébergement adapté aussi bien pour les femmes que pour les hommes, comportant un matériel de couchage et des installations sanitaires adéquats.

L'employeur prend en charge tous les frais d'hébergement à l'extérieur du véhicule.».

9) À l'article 8, paragraphe 8, de l'AETR, un nouveau paragraphe est ajouté comme suit:

«8 *bis*. Les entreprises de transport organisent le travail du conducteur de telle sorte que ce dernier soit en mesure de retourner au centre opérationnel de l'employeur auquel il est normalement rattaché pour y entamer son temps de repos hebdomadaire, situé sur le territoire de la Partie contractante d'établissement de son employeur, ou de retourner à son lieu de résidence afin d'y prendre au moins un temps de repos hebdomadaire normal ou un temps de repos hebdomadaire de plus de quarante-cinq heures pris en compensation de la réduction d'un temps de repos hebdomadaire, au cours de chaque période de quatre semaines consécutives.

Toutefois, lorsqu'un conducteur a pris deux temps de repos hebdomadaires réduits consécutifs conformément au paragraphe 6, point a), l'entreprise de transport organise le travail du conducteur de telle sorte que celui-ci soit en mesure de rentrer avant le début du temps de repos hebdomadaire normal de plus de quarante-cinq heures pris en compensation.

L'entreprise documente la manière dont elle s'acquitte de cette obligation et conserve cette documentation dans ses locaux afin de la présenter à la demande des autorités de contrôle.».

10) À l'article 8 *bis* de l'AETR, les deux premiers paragraphes sont remplacés par le texte suivant:

«1. Par dérogation à l'article 8, lorsqu'un conducteur accompagne un véhicule transporté par un ferry ou par train, et qu'il prend un temps de repos journalier normal ou un temps de repos hebdomadaire réduit, ce temps de repos peut être interrompu au maximum deux fois par d'autres activités dont la durée totale ne dépasse pas une heure. Pendant ce temps de repos journalier normal ou ce temps de repos hebdomadaire réduit, le conducteur dispose d'une cabine couchette ou d'une couchette.

En ce qui concerne les temps de repos hebdomadaires normaux, cette dérogation s'applique uniquement aux voyages en ferry ou en train lorsque:

a) le voyage est prévu pour une durée égale ou supérieure à 8 heures; et

b) le conducteur a accès à une cabine couchette sur le ferry ou dans le train.

2. Tout temps passé par un conducteur pour se rendre sur le lieu de prise en charge d'un véhicule entrant dans le champ d'application du présent accord ou en revenir, lorsque celui-ci ne se trouve ni au lieu de résidence du conducteur ni au centre opérationnel de l'employeur auquel le conducteur est normalement rattaché, n'est pas considéré comme repos ou pause, à moins que le conducteur se trouve dans un ferry ou un train et ait accès à une cabine couchette ou à une couchette.».

11) Un nouvel article, rédigé comme suit, est ajouté:

«*Article 8* ter

Aires de stationnement sûres et sécurisées

1. Sur la base des informations fournies par les Parties contractantes, le secrétariat de la CEE-ONU veille à ce que les conducteurs assurant le transport de marchandises et de voyageurs par route puissent accéder facilement aux informations concernant les aires de stationnement sûres et sécurisées. Le secrétariat de la CEE-ONU publie une liste des aires de stationnement qui ont été certifiées, afin que les conducteurs puissent bénéficier de ce qui suit dans des conditions satisfaisantes:

— détection et prévention des intrusions,

— éclairage et visibilité,

— points de contact et procédures d'urgence,

— installations sanitaires adaptées aussi bien pour les femmes que pour les hommes,

— possibilités d'achat d'aliments et de boissons,

— connexions permettant la communication,

— alimentation électrique.

La liste de ces aires de stationnement est publiée sur un site internet officiel unique et est régulièrement mise à jour.

2. Les normes précisant davantage le niveau de service et de sécurité en ce qui concerne les points énumérés au paragraphe 1 et les procédures de certification des aires de stationnement figurent à l'appendice 5.

3. L'appendice 5 peut être modifié à la majorité des Parties contractantes présentes et votantes au sein du groupe de travail des transports routiers de la CEE-ONU.

4. Les Parties contractantes encouragent le développement d'aires de stationnement pour les usagers commerciaux.».

12) L'article 9 de l'AETR est remplacé par le texte suivant:

«1. Pour permettre au véhicule d'atteindre un point d'arrêt approprié, le conducteur peut déroger aux dispositions du présent accord dans la mesure nécessaire pour assurer la sécurité des personnes, du véhicule ou de son chargement, pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière. Le conducteur indique la nature et le motif d'une telle dérogation à ces dispositions sur la feuille d'enregistrement ou sur une sortie imprimée de l'appareil de contrôle ou dans le registre de service, au plus tard à son arrivée à un point d'arrêt approprié.

2. Le conducteur peut également, dans des circonstances exceptionnelles, déroger aux dispositions de l'article 6, paragraphes 1 et 2, et de l'article 8, paragraphe 2, en dépassant les durées de conduite journalière et hebdomadaire d'une heure au maximum afin de rejoindre le centre opérationnel de l'employeur ou son lieu de résidence pour prendre un temps de repos hebdomadaire, pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière.

3. Dans les mêmes conditions, le conducteur peut dépasser les durées de conduite journalière et hebdomadaire de deux heures au maximum, à condition d'observer une pause ininterrompue de trente minutes immédiatement avant la durée de conduite supplémentaire nécessaire pour atteindre le centre opérationnel de l'employeur ou son lieu de résidence pour prendre un temps de repos hebdomadaire normal.

4. Le conducteur indique le motif d'une telle dérogation manuellement sur la feuille d'enregistrement ou une sortie imprimée de l'appareil de contrôle ou dans le registre de service, au plus tard à son arrivée à destination ou à un point d'arrêt approprié.

5. Tout dépassement de la durée de conduite est compensé par une période de repos équivalente, prise en bloc avec toute période de repos, au plus tard à la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.».

13) Un nouvel appendice, rédigé comme suit, est ajouté à l'AETR:

«*Appendice 5*

1. Pour être certifiée en tant qu'aire de stationnement sûre et sécurisée au sens de l'article 8 *ter*, paragraphe 1, de l'AETR, une aire de stationnement satisfait aux normes suivantes:

a) toutes les normes relatives au niveau minimal de service décrit à la section A du présent appendice;

b) toutes les normes relatives à l'un des niveaux de sécurité décrits à la section B du présent appendice.

2. La certification des aires de stationnement en tant qu'aires de stationnement sûres et sécurisées, visée à l'article 8 *ter*, paragraphe 1, de l'AETR, est conforme aux normes et procédures énoncées à la section C du présent appendice.

Section A — Niveau minimal de service

Installations sanitaires adaptées aussi bien pour les femmes que pour les hommes	— Des toilettes et des douches séparées pour les hommes et les femmes sont disponibles et opérationnelles. Les douches fournissent de l'eau chaude. — Des robinets sont disponibles, fonctionnels et fournissent de l'eau chaude. Du savon pour les mains est fourni gratuitement. — Des poubelles sont mises à disposition sur place et régulièrement vidées. — Les toilettes, douches et lavabos sont nettoyés et contrôlés quotidiennement à intervalles réguliers. Le calendrier de nettoyage est affiché.
Possibilités d'achat et de consommation d'aliments et de boissons	— Des collations et des boissons sont proposées à la vente 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. — Une salle de restauration est accessible aux conducteurs.
Connexions permettant la communication	— Une connexion internet est disponible gratuitement.
Alimentation électrique	— Des prises électriques sont disponibles pour un usage personnel. — Au plus tard le 31 décembre 2026, des installations électriques pour les véhicules de transport routier réfrigérés seront disponibles sur place.
Points de contact et procédures d'urgence	— Des panneaux clairs sont installés afin de garantir la sécurité de la circulation sur l'aire de stationnement. — Les contacts d'urgence sont affichés sur l'aire de stationnement au moins dans la langue officielle nationale et en anglais. Ces panneaux sont complétés par des pictogrammes aisément compréhensibles.

Section B — Niveaux de sécurité

a. Les aires de stationnement sûres et sécurisées certifiées conformes aux normes de l'AETR satisfont aux critères énoncés pour l'un des niveaux de sécurité décrits dans les tableaux 2 à 5.

b. Les aires de stationnement sûres et sécurisées garantissent que les équipements et les procédures énumérés sous chaque niveau de sécurité sont pleinement opérationnels.

c. Les normes énoncées dans le présent accord sont sans préjudice de la législation nationale relative aux tâches qui doivent être exécutées par du personnel de sécurité titulaire d'une licence et formé, interne ou externe. L'ensemble du personnel de sécurité a également reçu une formation adéquate lorsque la législation nationale l'exige.

d. Les délais de conservation des données collectées par vidéosurveillance (CCTV) sont sans préjudice de la législation applicable à l'endroit concerné. Ils s'appliquent à toutes les exigences obligatoires et facultatives prévues par ces normes.

e. Les valeurs d'éclairement (lux) indiquées pour les différents niveaux de sécurité sont des valeurs moyennes.

f. Sans préjudice du droit national établissant des exigences supplémentaires en matière de formation, les exploitants d'aires de stationnement sûres et sécurisées veillent à ce que leur personnel sur site et à distance ainsi que le responsable des sites suivent une formation sur les normes de l'AETR en matière d'aires de stationnement sûres et sécurisées. Les nouveaux membres du personnel suivent cette formation dans les six mois suivant leur entrée en service. La formation aborde les thèmes suivants:

— la formation et la supervision du personnel,

— la gestion des incidents,

— la surveillance et le suivi,

— la technologie.

g. Les aires de stationnement sûres et sécurisées affichent sur place les informations destinées aux utilisateurs sur la manière de déposer une plainte auprès de l'organisme de certification compétent.

Niveau bronze

NIVEAU BRONZE	
Périmètre	— Le périmètre de l'aire de stationnement sûre et sécurisée est protégé par un moyen de dissuasion visuel. Le moyen de dissuasion visuel est situé au sol afin d'indiquer le périmètre de l'aire de stationnement sûre et sécurisée et seuls les véhicules de transport de marchandises et les véhicules autorisés y sont admis. — Le périmètre de l'aire de stationnement sûre et sécurisée est éclairé à une intensité lumineuse de 15 lux. — La végétation poussant autour du périmètre de l'aire de stationnement sûre et sécurisée est taillée pour garantir une bonne visibilité.
Aire de stationnement	— Une signalisation appropriée indique que seuls les véhicules de transport de marchandises et les véhicules autorisés sont admis dans l'aire de stationnement. — Les contrôles physiques ou à distance sont effectués au moins une fois par 24 heures. — La végétation présente sur l'aire de stationnement est taillée de manière à garantir une bonne visibilité. — Toutes les bandes de circulation et les voies piétonnes existant sur l'aire de stationnement sont éclairées à une intensité lumineuse de 15 lux.
Entrée/sortie	— Les points d'entrée et de sortie de l'aire de stationnement sûre et sécurisée sont éclairés à une intensité lumineuse de 25 lux. — Un système de CCTV assurant une bonne qualité d'image est installé et est opérationnel à tous les points d'entrée et de sortie de l'aire de stationnement sûre et sécurisée. — Le système de CCTV est équipé d'un mécanisme d'enregistrement numérique minimal continu (5 images par seconde) ou s'appuie sur la détection de mouvements avec pré- et post-enregistrement utilisant des caméras de résolution HD réelle de jour et de nuit de 720 pixels. — L'exploitant d'aire de stationnement sûre et sécurisée effectue un contrôle de routine de la CCTV une fois par semaine, dont un procès-verbal doit être conservé pendant une semaine. L'exploitant d'aire de stationnement sûre et sécurisée effectue un contrôle fonctionnel de la CCTV au moins une fois par 48 heures. — Les données de la CCTV sont conservées pendant une période de 30 jours, sauf si la législation applicable impose une durée de conservation plus courte. Dans ce cas, la période de conservation la plus longue autorisée par la législation s'applique. — L'aire de stationnement sûre et sécurisée dispose d'une garantie CCTV, d'un accord de niveau de service ou de ses propres capacités de maintenance. Les systèmes de CCTV situés dans l'aire de stationnement sûre et sécurisée sont toujours manipulés par des techniciens qualifiés.

Procédures relatives au personnel	— Sur la base d'une évaluation annuelle des risques, et sans préjudice de la législation nationale établissant des exigences supplémentaires, un plan de sécurité qui couvre tous les aspects allant de la prévention et de l'atténuation des risques à la réaction en collaboration avec les services répressifs, est en place. — L'aire de stationnement sûre et sécurisée désigne une personne responsable des procédures relatives au personnel en cas d'incident. Le personnel de l'aire de stationnement sûre et sécurisée doit avoir accès à tout moment à la liste complète des services répressifs locaux. — Une procédure est mise en place pour les cas où des véhicules non autorisés sont stationnés dans l'aire de stationnement sûre et sécurisée. Cette procédure est clairement affichée sur l'aire de stationnement sûre et sécurisée. — Le signalement des incidents et des infractions au personnel et à la police est facilité par l'affichage d'une procédure claire dans l'aire de stationnement sûre et sécurisée.

Niveau argent

NIVEAU ARGENT	
Périmètre	— Le périmètre de l'aire de stationnement sûre et sécurisée est protégé par au moins un moyen dissuasif physique qui entrave le passage et ne permet l'entrée et la sortie des aires de stationnement sûres et sécurisées que par les points d'entrée et de sortie définis. Le périmètre de l'aire de stationnement sûre et sécurisée est sécurisé par une surveillance et un enregistrement vidéos continus ainsi que par un moyen dissuasif visuel. — Le système de CCTV est équipé d'un mécanisme d'enregistrement numérique minimal continu (5 images par seconde) ou s'appuie sur la détection de mouvements avec pré- et post-enregistrement utilisant des caméras de résolution HD réelle de jour et de nuit de 720 pixels. — L'exploitant d'aire de stationnement sûre et sécurisée effectue un contrôle de routine de la CCTV toutes les 72 heures, dont un procès-verbal doit être conservé pendant une semaine. — L'exploitant d'aire de stationnement sûre et sécurisée effectue un contrôle fonctionnel de la CCTV au moins une fois toutes les 48 heures. — Les données de la CCTV sont conservées pendant une période de 30 jours, sauf si la législation applicable impose une durée de conservation plus courte. Dans ce cas, la période de conservation la plus longue autorisée par la législation s'applique. — L'aire de stationnement sûre et sécurisée dispose d'une garantie CCTV et d'un accord de niveau de service ou de ses propres capacités de maintenance. Les systèmes de CCTV situés dans l'aire de stationnement sûre et sécurisée sont toujours manipulés par des techniciens qualifiés. — Le périmètre de l'aire de stationnement sûre et sécurisée est éclairé à une intensité lumineuse de 20 lux. — La végétation poussant autour du périmètre de l'aire de stationnement sûre et sécurisée est taillée pour garantir une bonne visibilité.
Aire de stationnement	— Une signalisation appropriée indique que seuls les véhicules de transport de marchandises et les véhicules autorisés sont admis dans l'aire de stationnement. — Les contrôles physiques ou à distance sont effectués au minimum deux fois par 24 heures, et au moins une fois pendant la journée et une fois pendant la nuit. — Toutes les bandes de circulation et les voies piétonnes existant sur l'aire de stationnement sont éclairées à une intensité lumineuse de 15 lux. — La végétation présente dans l'aire de stationnement est taillée de manière à garantir une bonne visibilité.

Entrée/sortie	— Les points d'entrée et de sortie de l'aire de stationnement sûre et sécurisée sont éclairés à une intensité lumineuse de 25 lux et sont protégés par des barrières. Ces barrières sont équipées d'un système d'interphone vocal et d'un système de tickets. — Un système de CCTV assurant une bonne qualité d'image est installé et est opérationnel à tous les points d'entrée et de sortie de l'aire de stationnement sûre et sécurisée. Les exigences applicables à la CCTV dans la section "périmètre" du présent niveau de sécurité s'appliquent également à la CCTV installée aux points d'entrée et de sortie.
Procédures relatives au personnel	— Sur la base d'une évaluation annuelle des risques et sans préjudice d'une législation nationale établissant des exigences supplémentaires, un plan de sécurité est mis en place pour examiner les risques particuliers pesant sur l'aire de stationnement sûre et sécurisée en raison de facteurs tels que sa localisation, les types d'usagers, les conditions de sécurité routière, les taux de criminalité et les considérations générales en matière de sécurité. — L'aire de stationnement sûre et sécurisée désigne une personne responsable des procédures relatives au personnel en cas d'incident. Le personnel de l'aire de stationnement sûre et sécurisée doit avoir accès à tout moment à la liste complète des services répressifs locaux. — Une procédure est mise en place pour les cas où des véhicules non autorisés sont stationnés sur l'aire de stationnement sûre et sécurisée. Cette procédure est clairement affichée sur l'aire de stationnement sûre et sécurisée. — Le signalement des incidents et des infractions au personnel et à la police est facilité par l'affichage d'une procédure claire sur l'aire de stationnement sûre et sécurisée. — L'assistance aux usagers est disponible 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Niveau or

NIVEAU OR

Périmètre	— Le périmètre de l'aire de stationnement sûre et sécurisée est sécurisé par une barrière physique d'au moins 1,80 mètre de haut. Une zone dégagée de 1 mètre sépare la barrière de l'aire de stationnement. — Des mesures visant à prévenir les dommages involontaires causés aux barrières sont mises en place. — Le périmètre de l'aire de stationnement sûre et sécurisée est éclairé à une intensité lumineuse de 25 lux. — L'ensemble du périmètre de l'aire de stationnement sûre et sécurisée est contrôlé par une vidéosurveillance continue couvrant toutes les zones. — Le système de CCTV est équipé d'un mécanisme d'enregistrement numérique minimal continu (5 images par seconde) ou s'appuie sur la détection de mouvements avec pré- et post-enregistrement utilisant des caméras de résolution HD réelle de jour et de nuit de 720 pixels. — L'exploitant d'aire de stationnement sûre et sécurisée effectue un contrôle de routine de la CCTV toutes les 48 heures, dont un procès-verbal doit être conservé pendant une semaine. — L'exploitant d'aire de stationnement sûre et sécurisée effectue un contrôle fonctionnel de la CCTV au moins une fois par 24 heures. — Les données de la CCTV sont conservées pendant une période de 30 jours, sauf si la législation nationale applicable impose une durée de conservation plus courte. Dans ce cas, la période de conservation la plus longue possible autorisée par la législation s'applique.

	— L'aire de stationnement sûre et sécurisée dispose d'une garantie CCTV ou d'un accord de niveau de service prévoyant au moins une visite de service par an effectuée par un organisme spécialisé qualifié ou démontre ses propres capacités de maintenance. Les systèmes de CCTV situés dans l'aire de stationnement sûre et sécurisée sont toujours manipulés par des techniciens qualifiés. — La CCTV et les activités liées à l'accès sont synchronisées au moyen d'un logiciel commun de relevé. — En cas d'interruption du réseau, l'ensemble des données de la CCTV et des activités liées à l'accès est stocké localement et téléchargé une fois que les connexions ont été rétablies dans l'équipement d'enregistrement central. — La végétation poussant autour du périmètre de l'aire de stationnement sûre et sécurisée est taillée pour garantir une bonne visibilité.
Aire de stationnement	— Une signalisation appropriée indique que seuls les véhicules de transport de marchandises et les véhicules autorisés sont admis dans l'aire de stationnement. — Les contrôles physiques ou à distance sont effectués au moins deux fois par 24 heures, et au moins une fois pendant la journée et une fois pendant la nuit. — Les voies de l'aire de stationnement et les voies piétonnes sont marquées et éclairées à une intensité lumineuse de 15 lux. — La végétation présente dans l'aire de stationnement est taillée de manière à garantir une bonne visibilité.
Entrée/sortie	— Les points d'entrée et de sortie de l'aire de stationnement sûre et sécurisée sont éclairés à une intensité lumineuse de 25 lux et sont sécurisés par des barrières équipées d'une protection anti-escalade et de feux de signalisation. — Un système de CCTV assurant une bonne qualité d'image est installé et est opérationnel à tous les points d'entrée et de sortie de l'aire de stationnement sûre et sécurisée. Les points d'entrée et de sortie sont équipés d'une technologie de reconnaissance de plaques d'immatriculation. Les enregistrements relatifs à l'entrée et à la sortie des véhicules sont conservés conformément à la législation applicable. — Les points d'entrée et de sortie de l'aire de stationnement sûre et sécurisée sont sécurisés au moyen de mécanismes de prévention et de détection des intrusions tels que des tourniquets pour piétons d'une hauteur minimale de 1,80 mètre. Les points d'accès à des services tels que les toilettes, les restaurants et les magasins sont équipés de tourniquets tripodes lorsqu'il existe un accès direct entre l'aire de stationnement et ces services.
Procédures relatives au personnel	— Sur la base d'une évaluation annuelle des risques et sans préjudice d'une législation nationale établissant des exigences supplémentaires, un plan de sécurité est mis en place pour examiner les risques particuliers pesant sur l'aire de stationnement sûre et sécurisée en raison de facteurs tels que sa localisation, les types d'usagers, les conditions de sécurité routière, les taux de criminalité et les considérations générales en matière de sécurité. — Sur la base d'une évaluation annuelle des risques et sans préjudice d'une législation nationale établissant des exigences supplémentaires, un plan de continuité des activités est mis en place. Il comprend des mesures détaillées sur la manière de réagir aux incidents perturbateurs et de maintenir les activités essentielles pendant un tel événement. La direction de l'aire de stationnement sûre et sécurisée est en mesure de démontrer la mise en œuvre de ces mesures. — Une procédure est mise en place pour les cas où des véhicules non autorisés sont stationnés sur l'aire de stationnement sûre et sécurisée. Cette procédure est clairement affichée sur l'aire de stationnement sûre et sécurisée.

	— L'assistance aux usagers est disponible 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. — Le signalement des incidents et des infractions au personnel et à la police est facilité par l'affichage d'une procédure claire sur l'aire de stationnement sûre et sécurisée. — Une personne responsable des procédures relatives au personnel est désignée. — Le système de gestion des aires de stationnement est conçu de manière à permettre le transfert de données en Datex II.

Niveau platine

NIVEAU PLATINE	
Périmètre	— Le périmètre de l'aire de stationnement sûre et sécurisée est sécurisé par une barrière continue d'au moins 1,80 mètre de haut et surmontée d'obstacles pour empêcher son escalade. Une zone dégagée de 1 mètre sépare la barrière de l'aire de stationnement. — Des mesures visant à prévenir les dommages intentionnels et non intentionnels causés aux barrières sont mises en place. — Le périmètre de l'aire de stationnement sûre et sécurisée est éclairé à une intensité lumineuse de 25 lux. — L'ensemble du périmètre de l'aire de stationnement sûre et sécurisée est contrôlé par une vidéosurveillance continue couvrant toutes les zones. — Le système de CCTV est équipé d'un mécanisme d'enregistrement numérique minimal continu (5 images par seconde) ou s'appuie sur la détection de mouvements avec pré- et post-enregistrement utilisant des caméras de résolution HD réelle de jour et de nuit de 720 pixels. — L'exploitant d'aire de stationnement sûre et sécurisée effectue un contrôle de routine de la CCTV toutes les 48 heures, dont un procès-verbal doit être conservé pendant une semaine. — L'exploitant d'aire de stationnement sûre et sécurisée effectue un contrôle fonctionnel de la CCTV au moins une fois par 24 heures. — Les données de la CCTV sont conservées pendant une période de 30 jours, sauf si la législation applicable impose une durée de conservation plus courte. Dans ce cas, la période de conservation la plus longue possible autorisée par la législation s'applique. — L'aire de stationnement sûre et sécurisée dispose d'une garantie CCTV ou d'un accord de niveau de service prévoyant au moins une visite de service par an effectuée par un organisme spécialisé qualifié ou démontre ses propres capacités de maintenance. Les systèmes de CCTV situés dans l'aire de stationnement sûre et sécurisée sont toujours manipulés par des techniciens qualifiés. — La CCTV et les activités liées à l'accès sont synchronisées au moyen d'un logiciel commun de relevé. — Les incidents de sécurité captés par la CCTV sur l'aire de stationnement sont examinés par le personnel recourant à des clients en ligne. En cas d'interruption du réseau, l'ensemble des données de la CCTV et des activités liées à l'accès est stocké localement et téléchargé une fois que les connexions ont été rétablies dans l'équipement d'enregistrement central. — Les images CCTV sont contrôlées à distance (24 heures sur 24 et 7 jours sur 7) par un centre de télésurveillance externe, sauf si le personnel de sécurité se trouve sur place.

	— Le système CCTV comporte des alarmes anti-intrusion et anti-escalade et déclenche une alarme sonore ou lumineuse sur l'aire de stationnement ainsi que dans les centres de télésurveillance. — La végétation poussant autour du périmètre de l'aire de stationnement sûre et sécurisée est taillée pour garantir une bonne visibilité.
Aire de stationnement	— Une signalisation appropriée indique que seuls les véhicules de transport de marchandises et les véhicules autorisés sont admis dans l'aire de stationnement. — Les voies de l'aire de stationnement et les voies piétonnes sont marquées et éclairées à une intensité lumineuse de 15 lux. — La végétation présente dans l'aire de stationnement est taillée de manière à garantir une bonne visibilité. — Le site est surveillé par du personnel ou par vidéo 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. — Les exigences applicables à la CCTV dans la section "périmètre" du présent niveau de sécurité s'appliquent également à la CCTV installée sur l'aire de stationnement.
Entrée/sortie	— Les points d'entrée et de sortie de l'aire de stationnement sûre et sécurisée sont éclairés à une intensité lumineuse de 25 lux et sont sécurisés par des portes équipées d'une protection anti-escalade ou par des barrières avec protection anti-escalade complétée par des bornes. — Un système de CCTV assurant une bonne qualité d'image est installé et est opérationnel à tous les points d'entrée et de sortie de l'aire de stationnement sûre et sécurisée. Les points d'entrée et de sortie, y compris les points d'entrée et de sortie des piétons, sont surveillés en temps réel. — Les exigences applicables à la CCTV dans la section "périmètre" du présent niveau de sécurité s'appliquent également à la CCTV installée aux points d'entrée et de sortie. — Les points d'entrée et de sortie de l'aire de stationnement sûre et sécurisée sont sécurisés au moyen de mécanismes de prévention et de détection des intrusions tels que des tourniquets pour piétons d'une hauteur minimale de 1,80 mètre. Les points d'accès à des services tels que les toilettes, les restaurants et les magasins sont équipés de tourniquets tripodes lorsqu'il existe un accès direct entre l'aire de stationnement et ces services. — Les points d'entrée et de sortie de l'aire de stationnement sûre et sécurisée sont équipés d'une technologie de reconnaissance des plaques d'immatriculation. Lorsqu'un véhicule quitte l'aire de stationnement sûre et sécurisée, le personnel de sécurité vérifie si sa plaque d'immatriculation correspond à celle relevée par l'identificateur du système de vérification à l'entrée, au moyen d'un ticket, d'un lecteur RFID ou d'un code QR, par exemple. Les enregistrements relatifs à l'entrée des véhicules dans l'aire de stationnement sûre et sécurisée ainsi qu'à leur sortie sont conservés conformément à la législation applicable. — Les points d'entrée et de sortie de l'aire de stationnement sûre et sécurisée sont protégés au moyen d'un système de vérification en deux étapes comprenant la vérification des plaques d'immatriculation et une méthode supplémentaire appropriée choisie par l'aire de stationnement sûre et sécurisée qui permet l'identification et la vérification des conducteurs, de toute personne accompagnant un conducteur et de toute autre personne autorisée entrant sur l'aire de stationnement. — Les éventuelles cabines de garde sont à même de résister à une attaque extérieure et comprennent un mécanisme de fermeture de leurs portes.
Procédures relatives au personnel	— Sur la base d'une évaluation annuelle des risques et sans préjudice d'une législation nationale établissant des exigences supplémentaires, un plan de sécurité est mis en place pour examiner les risques particuliers pesant sur l'aire de stationnement sûre et sécurisée en raison de facteurs tels que sa localisation, les types d'usagers, les conditions de sécurité routière, les taux de criminalité et les considérations générales en matière de sécurité.

	— Sur la base d'une évaluation annuelle des risques, et sans préjudice d'une législation nationale établissant des exigences supplémentaires, un plan de continuité des activités est mis en place. Il comprend des mesures détaillées sur la manière de réagir aux incidents perturbateurs et de maintenir les activités essentielles pendant un tel événement. La direction de l'aire de stationnement sûre et sécurisée est en mesure de démontrer la mise en œuvre de ces mesures. — Une procédure est mise en place pour les cas où des véhicules non autorisés sont stationnés sur l'aire de stationnement sûre et sécurisée. Cette procédure est clairement affichée sur l'aire de stationnement sûre et sécurisée. — L'assistance aux usagers est disponible 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. — Le signalement des incidents et des infractions au personnel et à la police est facilité par l'affichage d'une procédure claire sur l'aire de stationnement sûre et sécurisée. — Une personne responsable des procédures relatives au personnel est désignée. — Un manuel technique d'utilisation est utilisé. — Des procédures d'intervention en cas d'alerte sont mises en place. — Le système de gestion des aires de stationnement est conçu de manière à permettre le transfert de données en Datex II. — Il est possible d'effectuer une pré-réservation sécurisée par téléphone, formulaire de contact, courrier électronique, applications ou plateformes de réservation. Si la pré-réservation est proposée au moyen d'applications ou de systèmes de réservation similaires, la transmission des données se fait en temps réel.

Section C — Normes et procédures de certification

i) *Organismes de certification et formation des auditeurs*

1. Seuls les organismes de certification et les auditeurs satisfaisant aux exigences énoncées dans la présente section sont habilités à procéder à la certification des aires de stationnement sûres et sécurisées visées à l'article 8 *ter*, paragraphe 1, de l'AETR.

2. Les organismes de certification dont les auditeurs effectuent des audits afin de certifier les aires de stationnement sûres et sécurisées conformément aux normes énoncées aux sections A et B bénéficient d'une accréditation de groupe conformément à la norme ISO 17021.

3. Les auditeurs qui effectuent des audits de certification afin de certifier les aires de stationnement sûres et sécurisées conformément aux normes énoncées aux sections A et B entretiennent une relation contractuelle avec l'organisme de certification.

4. Conformément à la norme ISO 17021, les organismes de certification veillent à ce que les auditeurs effectuant des audits afin de certifier les aires de stationnement sûres et sécurisées soient correctement formés.

5. Les auditeurs des organismes de certification ont terminé avec succès une formation destinée aux auditeurs sur la dernière version des normes énoncées aux sections A et B, comprenant une partie théorique et une partie pratique.

6. Les auditeurs des organismes de certification ont une bonne connaissance de l'une des langues de travail de la CEE-ONU ainsi que de la langue nationale pertinente de la Partie contractante dans lequel ils effectuent l'audit.

ii) *Procédures relatives aux audits de certification, aux audits inopinés et à la révocation du certificat d'aire de stationnement sûre et sécurisée*

1. Les audits de certification des aires de stationnement sûres et sécurisées ont lieu en présentiel. Les exploitants d'aires de stationnement qui souhaitent bénéficier d'une certification conformément aux normes de l'AETR énoncées aux sections A et B demandent à un organisme de certification de réaliser un audit de certification sur leur site.

2. Trois mois avant la fin de la validité du certificat, les exploitants qui souhaitent renouveler ce certificat demandent à l'organisme de certification de leur choix de procéder à un nouvel audit des aires de stationnement sûres et sécurisées. L'audit de renouvellement du certificat est organisé et les résultats sont communiqués à l'exploitant de l'aire de stationnement avant la date d'expiration du certificat en vigueur.

3. Lorsque, en raison de circonstances exceptionnelles qui n'auraient pu être anticipées ni par l'organisme de certification ni par l'exploitant de l'aire de stationnement sûre et sécurisée, l'organisme de certification n'est pas en mesure d'effectuer l'audit demandé de renouvellement du certificat, il peut décider de prolonger la validité du certificat en vigueur pour une durée maximale de six mois. Ce type de prolongation est renouvelable une seule fois.

4. Pendant la période de validité du certificat de l'aire de stationnement sûre et sécurisée, l'organisme de certification compétent effectue au moins un audit inopiné portant sur les normes énoncées aux sections A et B.

5. L'organisme de certification communique sans retard injustifié les résultats des audits de renouvellement du certificat et des audits inopinés à l'exploitant de l'aire de stationnement sûre et sécurisée.

6. Si, à la suite d'un audit de renouvellement de certificat ou d'un audit inopiné, l'organisme de certification conclut que l'aire de stationnement sûre et sécurisée ne satisfait plus à une ou plusieurs exigences couvertes par le certificat, il notifie à l'exploitant le détail des manquements constatés et propose les mesures nécessaires pour y remédier. L'organisme de certification permet à l'exploitant de remédier à ces manquements dans un délai fixé par l'auditeur, en tenant compte de la gravité du manquement observé. L'opérateur informe l'organisme de certification des mesures prises pour remédier à ces manquements et fournit tous les détails nécessaires avant la fin de la période.

7. L'organisme de certification procède à l'évaluation des mesures correctives appliquées par l'exploitant dans un délai de quatre semaines. S'il établit que l'aire de stationnement sûre et sécurisée satisfait à toutes les exigences minimales de service énoncées aux sections A et B et à toutes les exigences de sécurité couvertes par le certificat, un nouveau certificat d'audit pour le niveau demandé est délivré. Dans le cas d'un audit inopiné, le même certificat d'audit continue de s'appliquer jusqu'à son expiration.

8. Si l'organisme de certification établit que l'aire de stationnement sûre et sécurisée satisfait à toutes les exigences minimales de service énoncées aux sections A et B et aux exigences de sécurité d'un niveau de sécurité différent de celui couvert par le certificat existant, un nouveau certificat d'audit correspondant au niveau de sécurité approprié est délivré. Dans le cas d'un audit inopiné, un nouveau certificat d'audit correspondant au niveau de sécurité approprié est délivré et comporte la même date d'expiration que le certificat d'audit qu'il remplace.

9. Si, à la suite d'un audit de renouvellement de certificat ou d'un audit inopiné et de l'évaluation de toute mesure corrective ultérieure, l'organisme de certification établit que l'aire de stationnement sûre et sécurisée ne satisfait pas aux exigences minimales de service ou à une ou plusieurs des exigences de sécurité couvertes par le certificat existant, l'organisme de certification révoque le certificat. L'organisme de certification informe immédiatement l'exploitant, qui est chargé de supprimer sur son site toute référence aux normes de l'AETR en matière d'aires de stationnement sûres et sécurisées.

10. L'exploitant de l'aire de stationnement sûre et sécurisée a la possibilité d'introduire un recours devant l'organisme de certification qui a effectué l'audit s'il est en désaccord avec les résultats de ce dernier, conformément à la norme ISO 17021. Après avoir examiné le recours, l'organisme de certification peut décider de ne pas révoquer le certificat d'audit ou de délivrer un nouveau certificat d'audit correspondant à un niveau de sécurité différent.

iii) *Exigences à respecter après l'audit par les organismes de certification et fourniture d'informations*

1. À la suite d'un audit de certification ou de renouvellement de certificat conclu avec succès, l'organisme de certification délivre immédiatement le certificat d'audit à l'exploitant de l'aire de stationnement et envoie sans délai une copie à l'exploitant de l'aire de stationnement sûre et sécurisée certifiée ainsi qu'aux autorités compétentes de la Partie contractante dans laquelle elle est située. Il informe également les autorités compétentes de la Partie contractante lorsque des certificats d'audit sont révoqués ou lorsque le niveau de sécurité des aires de stationnement sûres et sécurisées a changé à la suite d'un audit. Le certificat d'audit a une durée de validité de trois ans.

2. Les organismes de certification mettent en place un mécanisme de traitement des plaintes en ligne pour les usagers des aires de stationnement sûres et sécurisées.»