2025/1115

2.6.2025

DECISIONE (UE) 2025/1115 DEL CONSIGLIO

del 12 maggio 2025

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di gruppo di esperti sull'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR) e in sede di gruppo di lavoro dei trasporti su strada della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite per quanto riguarda una proposta volta ad allineare l'AETR alle principali recenti modifiche del regolamento (CE) n. 561/2006

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

(1) L'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR) ([1]) è entrato in vigore il 5 gennaio 1976. Nella sentenza del 31 marzo 1971 nella causa 22/70, la Corte di giustizia dell'Unione europea ha riconosciuto che l'Unione ha competenza esclusiva nella materia disciplinata dall'AETR ([2]).

(2) A norma dell'articolo 2, paragrafo 3, secondo comma, del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio ([3]), le disposizioni dell'AETR dovrebbero essere allineate con quelle di tale regolamento. I regolamenti (UE) 2020/1054 ([4]) e (UE) 2024/1258 ([5]) del Parlamento europeo e del Consiglio hanno modificato il regolamento (CE) n. 561/2006. Inoltre, il regolamento delegato (UE) 2022/1012 della Commissione ([6]) ha integrato l'articolo 8 *bis*, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 561/2006, che è una delle disposizioni introdotte dal regolamento (UE) 2020/1054. L'Unione dovrebbe pertanto proporre di modificare l'AETR per tenere conto delle modifiche introdotte dai regolamenti (UE) 2020/1054 e (UE) 2024/1258 e integrate dal regolamento delegato (UE) 2022/1012. Tali modifiche riguardano nuove disposizioni relative all'ambito di applicazione dell'AETR, le condizioni alle quali è possibile effettuare periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi, il divieto di effettuare il periodo di riposo settimanale regolare nella cabina, le norme in base alle quali il conducente deve ritornare allo stabilimento del datore di lavoro o al proprio luogo di residenza, le condizioni alle quali è possibile effettuare periodi di riposo in nave traghetto o su convoglio ferroviario, altre eventuali deroghe per i conducenti che effettuano trasporti occasionali di passeggeri, nonché il principio e le specifiche delle aree di parcheggio sicure e protette.

(3) A norma dell'articolo 21 dell'AETR, qualsiasi parte contraente può presentare proposte di emendamenti dell'AETR al segretario generale delle Nazioni Unite. Prima di essere presentate al segretario generale delle Nazioni Unite, generalmente le proposte sono in primo luogo presentate, esaminate e approvate in sede di gruppo di lavoro dei trasporti su strada (SC.1) della Commissione economica per l'Europa dell'ONU (UNECE). Nel quadro dell'AETR, l'UNECE ha istituito un gruppo di esperti sull'AETR. Il gruppo di esperti sull'AETR è un organo abilitato a elaborare e a presentare proposte di emendamenti dell'AETR al gruppo di lavoro dei trasporti su strada dell'UNECE. Sulla base della presente decisione l'Unione dovrebbe proporre al gruppo di esperti sull'AETR, nella sua 38ª sessione

([1]) GU L 95 dell'8.4.1978, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1977/2829/oj.
([2]) Sentenza della Corte di giustizia del 31 marzo 1971, *Commissione/Consiglio*, 22/70, ECLI:EU:C:1971:32, punti 30 e 31.
([3]) Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).
([4]) Regolamento (UE) 2020/1054 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj).
([5]) Regolamento (UE) 2024/1258 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 aprile 2024, che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda gli obblighi minimi in materia di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali nel settore del trasporto occasionale di passeggeri e per quanto riguarda il potere degli Stati membri di imporre sanzioni in caso di infrazioni al regolamento (UE) n. 165/2014 commesse in un altro Stato membro o in un paese terzo (GU L, 2024/1258, 2.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj).
([6]) Regolamento delegato (UE) 2022/1012 della Commissione, del 7 aprile 2022, che integra il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la fissazione di norme che specificano il livello di servizio e di sicurezza delle aree di parcheggio sicure e protette e le procedure per la loro certificazione (GU L 170 del 28.6.2022, pag. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/1012/oj).

programmata per giugno 2025 e nelle sessioni successive, e al gruppo di lavoro dei trasporti su strada dell'UNECE, nella sua 120ª sessione programmata per ottobre 2025 e nelle sessioni successive, di discutere emendamenti dell'AETR relativi al miglioramento delle condizioni di lavoro dei conducenti addetti ai trasporti internazionali su strada in seguito alle recenti modifiche del regolamento (CE) n. 561/2006 introdotte dai regolamenti (UE) 2020/1054 e (UE) 2024/1258 e al regolamento delegato (UE) 2022/1012.

(4) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di gruppo di esperti sull'AETR e in sede di gruppo di lavoro dei trasporti su strada, poiché gli emendamenti all'AETR avranno carattere vincolante nel diritto internazionale a norma dell'articolo 21, paragrafo 6, dell'AETR.

(5) Gli Stati membri non dovrebbero formulare obiezioni a una notifica da parte del segretario generale delle Nazioni Unite a norma dell'articolo 21, paragrafo 1, dell'AETR di proposte di emendamenti accluse alla presente decisione. Qualora una notifica da parte del segretario generale delle Nazioni Unite non si limiti alle sole proposte di emendamenti accluse alla presente decisione, gli Stati membri non dovrebbero formulare obiezioni alle proposte di emendamenti accluse alla presente decisione.

(6) La posizione dell'Unione in sede di gruppo di esperti sull'AETR dovrà essere espressa dalla Commissione e la posizione dell'Unione in sede di gruppo di lavoro dei trasporti su strada dovrà essere espressa dagli Stati membri, agendo congiuntamente nell'interesse dell'Unione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione nella 38ª sessione e nelle sessioni successive del gruppo di esperti sull'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR) e nella 120ª sessione e nelle sessioni successive del gruppo di lavoro dei trasporti su strada (SC.1) della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) riguardo a una proposta volta ad allineare l'AETR alle recenti modifiche del regolamento (CE) n. 561/2006 introdotte dai regolamenti (UE) 2020/1054 e (UE) 2024/1258 e al regolamento delegato (UE) 2022/1012 è acclusa alla presente decisione.

Modifiche formali e di minore entità della posizione di cui al primo comma possono essere concordate senza un'ulteriore decisione del Consiglio.

Articolo 2

La posizione di cui all'articolo 1 è espressa dalla Commissione in sede di gruppo di esperti sull'AETR e dagli Stati membri, che agiscono congiuntamente nell'interesse dell'Unione, in sede di gruppo di lavoro dei trasporti su strada dell'UNECE.

Articolo 3

Qualora una proposta di emendamento acclusa alla presente decisione sia stata approvata dal gruppo di lavoro dei trasporti su strada dell'UNECE, gli Stati membri, agendo congiuntamente nell'interesse dell'Unione, la presentano al segretario generale delle Nazioni Unite, conformemente all'articolo 21, paragrafo 1, dell'AETR.

Gli Stati membri non formulano obiezioni a una notifica da parte del segretario generale delle Nazioni Unite a norma dell'articolo 21, paragrafo 1, dell'AETR di proposte di emendamenti accluse alla presente decisione.

Articolo 4

La Commissione e gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 12 maggio 2025

Per il Consiglio

Il presidente

B. NOWACKA

ALLEGATO

1) All'articolo 1 dell'AETR è aggiunta la nuova definizione i *bis*) seguente:

«i *bis*) per "servizi occasionali", i servizi per il trasporto di passeggeri che non rientrano nella definizione di servizi regolari, compresi i servizi regolari specializzati, e la cui principale caratteristica è il trasporto di gruppi di passeggeri costituiti su iniziativa del committente o del trasportatore stesso. Un servizio occasionale è effettuato in base a un foglio di viaggio che deve essere compilato dal trasportatore prima di ciascun viaggio e in cui figurano almeno le informazioni riguardanti il tipo di servizio, l'itinerario principale e il trasportatore o i trasportatori interessati.»;

2) All'articolo 2, paragrafo 2, dell'AETR la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) veicoli adibiti al trasporto di merci di massa massima ammissibile, compresi eventuali rimorchi o semi-rimorchi, non superiore a 2,5 tonnellate.»;

3) All'articolo 2, paragrafo 2, dell'AETR è aggiunta la nuova lettera l) seguente:

«l) veicoli o complessi di veicoli di massa massima ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate impiegati per:

i) il trasporto di materiali, attrezzature o macchinari necessari al conducente per l'esercizio della sua professione, o

ii) la consegna di merci prodotte artigianalmente,

solamente entro un raggio di 100 km dal luogo in cui si trova l'impresa e a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente e il trasporto non sia effettuato per conto terzi.»;

4) All'articolo 7, paragrafo 2, dell'AETR sono aggiunti i commi seguenti:

«Per un conducente che effettua un servizio occasionale, l'interruzione di cui al primo comma può anche essere sostituita da due interruzioni di almeno 15 minuti ciascuna, distribuite nella durata di guida di cui al primo comma, in modo da assicurare l'osservanza delle disposizioni di cui al primo comma.

Un conducente in situazione di multipresenza può effettuare un'interruzione di 45 minuti in un veicolo guidato da un altro conducente, a condizione che il conducente che effettua l'interruzione non sia impegnato ad assistere il conducente che guida il veicolo.»;

5) All'articolo 8, paragrafo 2, dell'AETR è aggiunto il paragrafo seguente:

«2 *bis*. A condizione che la sicurezza della circolazione stradale e le condizioni di lavoro del conducente non siano compromesse, un conducente che effettua un singolo servizio occasionale passeggeri di durata non inferiore a sei periodi consecutivi di 24 ore può derogare al paragrafo 2, primo comma, effettuando il periodo di riposo giornaliero una volta entro un massimo di 25 ore dalla fine del precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale, purché la durata totale dei tempi di guida accumulati per quel giorno non abbia superato le sette ore. Alle stesse condizioni, tale deroga può essere utilizzata due volte durante un singolo servizio occasionale passeggeri con una durata di almeno otto periodi consecutivi di 24 ore. Il ricorso a tale deroga non pregiudica l'orario di lavoro massimo ai sensi della normativa applicabile.»;

6) Alla fine dell'articolo 8, paragrafo 6, lettera a), dell'AETR è aggiunto il comma seguente:

«In deroga al primo comma, un conducente che effettua trasporti internazionali di merci può effettuare due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi al di fuori della parte contraente di stabilimento del datore di lavoro, a condizione che egli effettui almeno quattro periodi di riposo settimanale nel corso di quattro settimane consecutive, di cui almeno due sono periodi di riposo settimanale regolari.

Ai fini del presente paragrafo, si considera che un conducente effettui trasporti internazionali se inizia i due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi al di fuori della parte contraente di stabilimento del datore di lavoro e al di fuori del paese in cui si trova il luogo di residenza del conducente.»;

7) All'articolo 8, paragrafo 6, dell'AETR la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) In deroga alle disposizioni del paragrafo 6, lettera a), il conducente che effettua un singolo servizio occasionale può rinviare il periodo di riposo settimanale di 12 periodi consecutivi di 24 ore al massimo a partire dal precedente periodo di riposo settimanale regolare, a condizione che:

— dopo il ricorso alla deroga il conducente usufruisca di:

— due periodi di riposo settimanale regolari, oppure

— un periodo di riposo settimanale regolare e un periodo di riposo settimanale ridotto di almeno 24 ore. La riduzione è tuttavia compensata da un periodo di riposo equivalente effettuato interamente entro la fine della terza settimana successiva al termine del periodo di deroga;

— quattro anni dopo l'implementazione del tachigrafo digitale da parte del paese di immatricolazione, il veicolo sia munito di un apparecchio di controllo conformemente ai requisiti dell'allegato, appendice 1B, e

— in caso di guida tra le 22:00 e le 6:00, vi siano più conducenti a bordo del veicolo oppure il periodo di guida di cui all'articolo 7 sia ridotto a tre ore.»;

8) L'articolo 8, paragrafo 8, dell'AETR è sostituito dal seguente:

«8. I periodi di riposo settimanale regolari e i periodi di riposo settimanale superiori a 45 ore effettuati a compensazione di precedenti periodi di riposo settimanale ridotti non si effettuano a bordo del veicolo, bensì in un alloggio adeguato, che tenga conto delle specificità di genere e sia dotato di adeguate attrezzature per il riposo e appropriati servizi igienici.

Eventuali spese per l'alloggio fuori dal veicolo sono a carico del datore di lavoro.»;

9) All'articolo 8, paragrafo 8, dell'AETR è aggiunto il nuovo paragrafo 8 *bis* seguente:

«8 *bis*. Le imprese di trasporto organizzano l'attività del conducente in modo tale che questi possa ritornare alla sede di attività del datore di lavoro da cui dipende e dove inizia il suo periodo di riposo settimanale, nella parte contraente di stabilimento del datore di lavoro, o che possa ritornare al proprio luogo di residenza, al fine di effettuare almeno un periodo di riposo settimanale regolare o un periodo di riposo settimanale superiore a 45 ore effettuato a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto, nell'arco di quattro settimane consecutive.

Tuttavia, laddove un conducente abbia effettuato due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi a norma del paragrafo 6, lettera a), l'impresa di trasporto organizza l'attività del conducente in modo tale che questi possa ritornare prima dell'inizio del periodo di riposo settimanale regolare superiore a 45 ore effettuato a compensazione.

L'impresa documenta in che modo ottempera a tale obbligo e conserva la documentazione presso i suoi locali per presentarla su richiesta degli agenti incaricati del controllo.»;

10) All'articolo 8 *bis* dell'AETR, i primi due paragrafi sono sostituiti dai seguenti:

«1. In deroga alle disposizioni dell'articolo 8, un conducente che accompagna un veicolo trasportato da una nave traghetto o da un convoglio ferroviario e che effettua un periodo di riposo giornaliero regolare o un periodo di riposo settimanale ridotto può, durante tale periodo di riposo, effettuare altre attività al massimo in due occasioni e per non più di un'ora complessivamente. Nel corso di tale periodo di riposo giornaliero regolare o di riposo settimanale ridotto è messa a disposizione del conducente una cabina letto, una branda o una cuccetta.

Per quanto riguarda i periodi di riposo settimanale regolari, la suddetta deroga si applica alle tratte effettuate in nave traghetto o su convoglio ferroviario soltanto se:

a) la durata prevista della tratta è pari a otto o più ore; e

b) il conducente ha accesso a una cabina letto nella nave traghetto o sul convoglio ferroviario.

2. Il tempo impiegato dal conducente per rendersi sul luogo ove prende in consegna un veicolo rientrante nell'ambito di applicazione del presente accordo, o per ritornarne se il veicolo non si trova nel luogo di residenza del conducente né presso la sede di attività del datore di lavoro da cui egli dipende, non è considerato come riposo o interruzione, a meno che il conducente si trovi su una nave traghetto o un convoglio ferroviario e disponga di una cabina letto, branda o cuccetta.»;

11) È aggiunto il nuovo articolo 8 *ter* seguente:

«*Articolo 8* ter

Aree di parcheggio sicure e protette

1. Sulla base delle informazioni fornite dalle parti contraenti, il segretariato dell'UNECE provvede affinché i conducenti che effettuano il trasporto di merci e di passeggeri su strada possano accedere facilmente alle informazioni sulle aree di parcheggio sicure e protette. Il segretariato dell'UNECE pubblica un elenco delle aree di parcheggio che sono state certificate, allo scopo di offrire ai conducenti servizi adeguati, ossia:

— prevenzione e rilevamento delle intrusioni;

— illuminazione e visibilità;

— punti di contatto e procedure in casi di emergenza;

— servizi igienici che tengono conto delle specificità di genere;

— possibilità di acquisto di cibo e bevande;

— connessioni che permettono la comunicazione;

— alimentazione elettrica.

L'elenco di tali aree di parcheggio è pubblicato su un sito web ufficiale unico ed è aggiornato regolarmente.

2. Le norme che forniscono ulteriori dettagli circa il livello di servizio e sicurezza relativo alle aree di cui al paragrafo 1 e le procedure riguardanti la certificazione delle aree di parcheggio figurano nell'appendice 5.

3. L'appendice 5 può essere modificata a maggioranza dalle parti contraenti presenti e votanti in sede di gruppo di lavoro dei trasporti su strada dell'UNECE.

4. Le parti contraenti devono incoraggiare lo sviluppo di aree di parcheggio per gli utenti commerciali della strada.»;

12) L'articolo 9 dell'AETR è sostituito dal seguente:

«1. A condizione di non compromettere la sicurezza della circolazione stradale e per poter raggiungere un luogo di fermata appropriato, il conducente può derogare alle disposizioni del presente accordo nella misura necessaria ad assicurare la sicurezza delle persone, del veicolo o del suo carico. Il conducente indica sul foglio di registrazione, nel tabulato dell'apparecchio di controllo o nel suo registro di servizio la natura e il motivo della deroga a dette disposizioni al più tardi nel momento in cui raggiunge un luogo di fermata appropriato.

2. A condizione di non compromettere la sicurezza della circolazione stradale, il conducente può altresì, in circostanze eccezionali, derogare alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafi 1 e 2, e dell'articolo 8, paragrafo 2, superando di un'ora al massimo i periodi di guida giornaliero e settimanale al fine di raggiungere la sede di attività del datore di lavoro o il proprio luogo di residenza per effettuare un periodo di riposo settimanale.

3. Alle stesse condizioni, il conducente può superare di due ore al massimo i periodi di guida giornaliero e settimanale, a condizione di aver osservato un'interruzione di 30 minuti consecutivi subito prima del periodo di guida aggiuntivo necessario a raggiungere la sede di attività del datore di lavoro o il proprio luogo di residenza per effettuare un periodo di riposo settimanale regolare.

4. Il conducente indica a mano sul foglio di registrazione dell'apparecchio di controllo, nel tabulato dell'apparecchio di controllo o nel registro di servizio il motivo della deroga a dette disposizioni al più tardi nel momento in cui raggiunge la destinazione o un luogo di fermata appropriato.

5. Ogni eventuale periodo di estensione è compensato da un periodo di riposo equivalente effettuato interamente assieme ad altri eventuali periodi di riposo entro la fine della terza settimana successiva alla settimana in questione.»;

13) All'AETR è aggiunta la nuova appendice 5 seguente:

«*Appendice 5*

1. Per essere certificata come area di parcheggio sicura e protetta di cui all'articolo 8 *ter*, paragrafo 1, dell'AETR, un'area di parcheggio deve rispettare le seguenti norme:

a) tutte le norme sul livello minimo di servizio di cui alla sezione A della presente appendice;

b) tutte le norme di uno dei livelli di sicurezza di cui alla sezione B della presente appendice.

2. La certificazione delle aree di parcheggio sicure e protette di cui all'articolo 8 *ter*, paragrafo 1, dell'AETR deve essere conforme alle norme e alle procedure di cui alla sezione C della presente appendice.

Sezione A — Livello minimo di servizio

Servizi igienici che tengono conto delle specificità di genere	— Sono disponibili docce e toilette funzionanti separate per uomini e donne. Le docce forniscono acqua calda. — Sono disponibili rubinetti dell'acqua funzionanti che forniscono acqua calda. Il sapone per le mani è fornito gratuitamente. — Sono disponibili sul posto contenitori per rifiuti che vengono svuotati regolarmente. — Le toilette, le docce e i lavandini sono puliti e controllati quotidianamente a intervalli regolari. Il programma di pulizia è esposto.
Possibilità di acquisto e consumo di cibi e bevande	— Spuntini e bevande possono essere acquistati 24 ore su 24, 7 giorni su 7. — È disponibile una sala di ristorazione per i conducenti.
Connessioni che permettono la comunicazione	— Internet è accessibile gratuitamente.
Alimentazione elettrica	— Sono disponibili prese elettriche per uso personale. — Entro il 31 dicembre 2026 sono disponibili sul posto stazioni di ricarica elettrica per veicoli refrigerati adibiti al trasporto su strada.
Punti di contatto e procedure in casi di emergenza	— È presente una segnaletica chiara ai fini della circolazione sicura nel parcheggio. — I contatti di emergenza sono esposti nel parcheggio almeno nella lingua nazionale ufficiale e in inglese. Sono integrati da pittogrammi facilmente comprensibili.

Sezione B — Livelli di sicurezza

a. Le aree di parcheggio sicure e protette certificate secondo le norme dell'AETR soddisfano i criteri di uno dei livelli di sicurezza descritti nelle tabelle da 2 a 5.

b. Nelle aree di parcheggio sicure e protette, le attrezzature e le procedure indicate per ogni livello di sicurezza sono pienamente operative.

c. Le norme stabilite nel presente accordo non pregiudicano la legislazione nazionale relativa alle mansioni del personale di sicurezza autorizzato e formato, interno o esterno. Tutto il personale di sicurezza ha inoltre ricevuto una formazione adeguata, qualora prescritta dalla legislazione nazionale.

d. I periodi di conservazione dei dati raccolti tramite il sistema di videosorveglianza (CCTV) non pregiudicano la legislazione applicabile in materia. Essi si applicano a tutti i requisiti obbligatori e volontari previsti dalle presenti norme.

e. I valori di illuminazione (lux) indicati nei diversi livelli di sicurezza sono valori medi.

f. Fatta salva la legislazione nazionale che stabilisca eventualmente ulteriori prescrizioni in materia di formazione, gli operatori delle aree di parcheggio sicure e protette fanno in modo che il loro personale sul posto e a distanza che opera in tali aree, nonché il gestore del parcheggio, seguano un corso di formazione sulle norme dell'AETR in materia di aree di parcheggio sicure e protette. Il personale neoassunto segue tale corso di formazione entro i sei mesi successivi all'entrata in servizio. Il corso di formazione riguarda i seguenti argomenti:

— formazione e supervisione del personale;

— gestione degli incidenti;

— sorveglianza e monitoraggio;

— tecnologia.

g. Nelle aree di parcheggio sicure e protette sono esposte le informazioni per gli utenti relative alle modalità per sporgere reclami presso l'organismo di certificazione competente.

Livello bronzo

LIVELLO BRONZO	
Perimetro	— Il perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta è tutelato da un deterrente visivo. Il deterrente visivo è posizionato sul terreno per indicare il perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta e nell'area di parcheggio sono ammessi soltanto i veicoli merci e i veicoli autorizzati. — Il perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta è illuminato con un'intensità luminosa di 15 lux. — Qualsiasi forma di vegetazione intorno al perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta è potata per assicurare una buona visibilità.
Area di parcheggio	— Una segnaletica appropriata indica che nell'area di parcheggio sono ammessi soltanto i veicoli merci e i veicoli autorizzati. — I controlli di sorveglianza fisici o a distanza sono effettuati almeno una volta ogni 24 ore. — Qualsiasi forma di vegetazione nell'area di parcheggio è potata per assicurare una buona visibilità. — Tutte le corsie per i veicoli e i percorsi pedonali dell'area di parcheggio sono illuminati con un'intensità luminosa di 15 lux.
Entrata/uscita	— I punti di entrata e di uscita dell'area di parcheggio sicura e protetta sono illuminati con un'intensità luminosa di 25 lux. — In tutti i punti di entrata e di uscita dell'area di parcheggio sicura e protetta è installato e funzionante un sistema CCTV che fornisce immagini di buona qualità. — Il sistema CCTV esegue una registrazione digitale continua minima (5 fotogrammi al secondo) o è basato sul rilevamento di movimenti con pre- e post-registrazione e telecamere a immagine nitida giorno e notte con risoluzione HD e 720 pixel. — L'operatore dell'area di parcheggio sicura e protetta effettua una volta alla settimana un controllo di routine del sistema CCTV, la cui registrazione è conservata per una settimana. L'operatore dell'area di parcheggio sicura e protetta effettua un controllo del funzionamento del sistema CCTV almeno una volta ogni 48 ore. — I dati raccolti dal sistema CCTV sono conservati per un periodo di 30 giorni, a meno che la legislazione applicabile non preveda un periodo di conservazione più breve. In tale caso si applica il periodo di conservazione più lungo consentito dalla legge. — L'area di parcheggio sicura e protetta dispone di una garanzia per il sistema CCTV o di un accordo sul livello di servizio, oppure viene dimostrato che possiede capacità proprie di manutenzione. I sistemi CCTV nell'area di parcheggio sicura e protetta sono sempre gestiti da tecnici qualificati.

Procedure per il personale	— Sulla base di una valutazione annuale dei rischi, e fatta salva la legislazione nazionale che stabilisca eventualmente ulteriori prescrizioni, è in vigore un piano di sicurezza che comprende tutti gli aspetti, dalla prevenzione e attenuazione dei rischi alla risposta in collaborazione con le forze dell'ordine. — L'area di parcheggio sicura e protetta nomina una persona responsabile delle procedure per il personale in caso di incidenti. Il personale dell'area di parcheggio sicura e protetta ha accesso a un elenco completo delle forze dell'ordine locali in ogni momento. — È prevista una procedura per i casi in cui nell'area di parcheggio sicura e protetta siano parcheggiati veicoli non autorizzati. Tale procedura è chiaramente esposta nell'area di parcheggio sicura e protetta. — La segnalazione di incidenti e reati al personale e alla polizia è facilitata dall'esposizione di una procedura chiara nell'area di parcheggio sicura e protetta.

Livello argento

LIVELLO ARGENTO	
Perimetro	— Il perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta è tutelato almeno da un deterrente fisico che ostacoli il passaggio e permetta l'entrata e l'uscita dall'area di parcheggio sicura e protetta solo attraverso i punti di entrata e di uscita definiti. Il perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta è tutelato mediante il monitoraggio e la registrazione video continui e da un deterrente visivo. — Il sistema CCTV esegue una registrazione digitale continua minima di 5 fotogrammi al secondo o è basato sul rilevamento di movimenti con pre- e post-registrazione e telecamere a immagine nitida giorno e notte con risoluzione HD e 720 pixel. — L'operatore dell'area di parcheggio sicura e protetta effettua ogni 72 ore un controllo di routine del sistema CCTV, la cui registrazione è conservata per una settimana. — L'operatore dell'area di parcheggio sicura e protetta effettua un controllo del funzionamento del sistema CCTV almeno una volta ogni 48 ore. — I dati raccolti dal sistema CCTV sono conservati per un periodo di 30 giorni, a meno che la legislazione applicabile non preveda un periodo di conservazione più breve. In tale caso si applica il periodo di conservazione più lungo consentito dalla legge. — L'area di parcheggio sicura e protetta dispone di una garanzia per il sistema CCTV e di un accordo sul livello di servizio, oppure viene dimostrato che possiede capacità proprie di manutenzione. I sistemi CCTV nell'area di parcheggio sicura e protetta sono sempre gestiti da tecnici qualificati. — Il perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta è illuminato con un'intensità luminosa di 20 lux. — Qualsiasi forma di vegetazione intorno al perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta è potata per assicurare una buona visibilità.
Area di parcheggio	— Una segnaletica appropriata indica che nell'area di parcheggio sono ammessi soltanto i veicoli merci e i veicoli autorizzati. — I controlli di sorveglianza fisici o a distanza sono effettuati almeno due volte ogni 24 ore e almeno una volta durante il giorno e una volta durante la notte. — Tutte le corsie per i veicoli e i percorsi pedonali dell'area di parcheggio sono illuminati con un'intensità luminosa di 15 lux. — Qualsiasi forma di vegetazione nell'area di parcheggio è potata per assicurare una buona visibilità.

Entrata/uscita	— I punti di entrata e di uscita dell'area di parcheggio sicura e protetta sono illuminati con un'intensità luminosa di 25 lux e tutelati da barriere. Tali barriere sono dotate di un sistema di interfono vocale e di un sistema di biglietteria. — In tutti i punti di entrata e di uscita dell'area di parcheggio sicura e protetta è installato e funzionante un sistema CCTV che fornisce immagini di buona qualità. I requisiti prescritti per il sistema CCTV nella sezione "Perimetro" del presente livello di sicurezza valgono anche per il sistema CCTV nei punti di entrata e di uscita.
Procedure per il personale	— Sulla base di una valutazione annuale dei rischi e fatta salva la legislazione nazionale che stabilisca eventualmente ulteriori prescrizioni, è in vigore un piano di sicurezza per esaminare i rischi particolari all'interno dell'area di parcheggio sicura e protetta dovuti a fattori quali la sua posizione, i tipi di utenti, le condizioni di sicurezza del traffico, i tassi di criminalità e considerazioni generali sulla sicurezza. — L'area di parcheggio sicura e protetta nomina una persona responsabile delle procedure per il personale in caso di incidenti. Il personale dell'area di parcheggio sicura e protetta ha accesso a un elenco completo delle forze dell'ordine locali in ogni momento. — È prevista una procedura per i casi in cui nell'area di parcheggio sicura e protetta siano parcheggiati veicoli non autorizzati. Tale procedura è chiaramente esposta nell'area di parcheggio sicura e protetta. — La segnalazione di incidenti e reati al personale e alla polizia è facilitata dall'esposizione di una procedura chiara nell'area di parcheggio sicura e protetta. — L'assistenza agli utenti è disponibile 24 ore su 24, 7 giorni su 7.

Livello oro

LIVELLO ORO

Perimetro	— Il perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta è tutelato da una barriera fisica alta almeno 1,8 metri. È presente una zona libera di 1 metro tra la barriera e l'area di parcheggio. — Sono in vigore misure per prevenire danni involontari alle barriere. — Il perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta è illuminato con un'intensità luminosa di 25 lux. — L'intero perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta è monitorato da una videosorveglianza continua senza punti ciechi. — Il sistema CCTV esegue una registrazione continua minima di 5 fotogrammi al secondo o è basato sul rilevamento di movimenti con pre- e post-registrazione e telecamere a immagine nitida giorno e notte con risoluzione HD e 720 pixel. — L'operatore dell'area di parcheggio sicura e protetta effettua ogni 48 ore un controllo di routine del sistema CCTV, la cui registrazione è conservata per una settimana. — L'operatore dell'area di parcheggio sicura e protetta effettua un controllo del funzionamento del sistema CCTV almeno una volta ogni 24 ore. — I dati raccolti dal sistema CCTV sono conservati per un periodo di 30 giorni, a meno che la legislazione applicabile nazionale non preveda un periodo di conservazione più breve. In tale caso si applica il periodo di conservazione più lungo possibile consentito dalla legge.

	— L'area di parcheggio sicura e protetta dispone di una garanzia per il sistema CCTV o di un accordo sul livello di servizio che preveda almeno una visita di servizio all'anno da parte di un'organizzazione specializzata qualificata, oppure viene dimostrato che possiede capacità proprie di manutenzione. I sistemi CCTV nell'area di parcheggio sicura e protetta sono sempre gestiti da tecnici qualificati. — Gli eventi relativi al sistema CCTV e agli accessi sono sincronizzati attraverso un software di notifica comune. — In caso di indisponibilità della rete, tutti gli eventi relativi al sistema CCTV e agli accessi sono memorizzati localmente, per poi essere caricati una volta che sono state ristabilite le connessioni con l'apparecchiatura di registrazione centrale. — Qualsiasi forma di vegetazione intorno al perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta è potata per assicurare una buona visibilità.
Area di parcheggio	— Una segnaletica appropriata indica che nell'area di parcheggio sono ammessi soltanto i veicoli merci e i veicoli autorizzati. — I controlli di sorveglianza fisici o a distanza sono effettuati almeno due volte ogni 24 ore e almeno una volta durante il giorno e una volta durante la notte. — Le corsie dell'area di parcheggio e i percorsi pedonali sono contrassegnati e illuminati con un'intensità luminosa di 15 lux. — Qualsiasi forma di vegetazione nell'area di parcheggio è potata per assicurare una buona visibilità.
Entrata/uscita	— I punti di entrata e di uscita dell'area di parcheggio sicura e protetta sono illuminati con un'intensità luminosa di 25 lux, tutelati da barriere con protezione antiscavalcamento e antintrusione da sotto e regolati da semafori. — In tutti i punti di entrata e di uscita dell'area di parcheggio sicura e protetta è installato e funzionante un sistema CCTV che fornisce immagini di buona qualità. I punti di entrata e di uscita sono dotati di una tecnologia per il riconoscimento delle targhe. Le registrazioni dei veicoli in entrata e in uscita sono salvate in conformità della legislazione applicabile. — I punti di entrata e di uscita dell'area di parcheggio sicura e protetta sono tutelati attraverso meccanismi di prevenzione e di rilevamento delle intrusioni, come tornelli alti almeno 1,80 metri per i pedoni. I punti di accesso a servizi come toilette, ristoranti e negozi sono dotati di tornelli a tripode quando tali servizi sono accessibili direttamente dall'area di parcheggio.
Procedure per il personale	— Sulla base di una valutazione annuale dei rischi e fatta salva la legislazione nazionale che stabilisca eventualmente ulteriori prescrizioni, è in vigore un piano di sicurezza per esaminare i rischi particolari all'interno dell'area di parcheggio sicura e protetta dovuti a fattori quali la sua posizione, il tipo di clientela, le condizioni di sicurezza del traffico, i tassi di criminalità e considerazioni generali sulla sicurezza. — Sulla base di una valutazione annuale dei rischi e fatta salva la legislazione nazionale che stabilisca eventualmente ulteriori prescrizioni, è in vigore un piano di continuità operativa che prevede misure dettagliate su come reagire in caso di incidenti perturbatori e come mantenere la fornitura di attività essenziali anche durante tali incidenti. I gestori dell'area di parcheggio sicura e protetta sono in grado di dimostrare l'attuazione di tali misure. — È prevista una procedura per i casi in cui nell'area di parcheggio sicura e protetta siano parcheggiati veicoli non autorizzati. Tale procedura è chiaramente esposta nell'area di parcheggio sicura e protetta.

	— L'assistenza agli utenti è disponibile 24 ore su 24, 7 giorni su 7. — La segnalazione di incidenti e reati al personale e alla polizia è facilitata dall'esposizione di una procedura chiara nell'area di parcheggio sicura e protetta. — È nominata una persona responsabile delle procedure per il personale. — Il sistema di gestione dell'area di parcheggio è preparato per il trasferimento dei dati DATEX II.

Livello platino

LIVELLO PLATINO	
Perimetro	— Il perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta è tutelato da una barriera continua alta almeno 1,8 metri con deterrenti antiscavalcamento. È presente una zona libera di 1 metro tra la barriera e l'area di parcheggio. — Sono in vigore misure per prevenire danni intenzionali o involontari alle barriere. — Il perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta è illuminato con un'intensità luminosa di 25 lux. — L'intero perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta è monitorato da una videosorveglianza continua senza punti ciechi. — Il sistema CCTV esegue una registrazione digitale continua minima di 5 fotogrammi al secondo o è basato sul rilevamento di movimenti con pre- e post-registrazione e telecamere a immagine nitida giorno e notte con risoluzione HD e 720 pixel. — L'operatore dell'area di parcheggio sicura e protetta effettua ogni 48 ore un controllo di routine del sistema CCTV, la cui registrazione è conservata per una settimana. — L'operatore dell'area di parcheggio sicura e protetta effettua un controllo del funzionamento del sistema CCTV almeno una volta ogni 24 ore. — I dati raccolti dal sistema CCTV sono conservati per un periodo di 30 giorni, a meno che la legislazione applicabile non preveda un periodo di conservazione più breve. In tale caso si applica il periodo di conservazione più lungo possibile consentito dalla legge. — L'area di parcheggio sicura e protetta dispone di una garanzia per il sistema CCTV o di un accordo sul livello di servizio che preveda almeno due visite di servizio all'anno da parte di un'organizzazione specializzata qualificata, oppure viene dimostrato che possiede capacità proprie di manutenzione. I sistemi CCTV nell'area di parcheggio sicura e protetta sono sempre gestiti da tecnici qualificati. — Gli eventi relativi al sistema CCTV e agli accessi sono sincronizzati attraverso un software di notifica comune. — Gli eventi di sicurezza relativi al sistema CCTV presso il parcheggio sono esaminati da personale che utilizza client basati sul web. In caso di indisponibilità della rete, tutti gli eventi relativi al sistema CCTV e agli accessi sono memorizzati localmente, per poi essere caricati una volta che sono state ristabilite le connessioni con l'apparecchiatura di registrazione centrale. — Le immagini del sistema CCTV sono controllate a distanza (24 ore su 24, 7 giorni su 7) da un centro esterno di monitoraggio e ricezione degli allarmi, a meno che in loco non sia presente personale di sicurezza.

	— Il sistema CCTV trasmette gli allarmi relativi a intrusioni e scavalcamenti tramite segnali acustici o luminosi presso l'area di parcheggio e nei centri di monitoraggio e ricezione degli allarmi. — Qualsiasi forma di vegetazione intorno al perimetro dell'area di parcheggio sicura e protetta è potata per assicurare una buona visibilità.
Area di parcheggio	— Una segnaletica appropriata indica che nell'area di parcheggio sono ammessi soltanto i veicoli merci e i veicoli autorizzati. — Le corsie dell'area di parcheggio e i percorsi pedonali sono contrassegnati e illuminati con un'intensità luminosa di 15 lux. — Qualsiasi forma di vegetazione nell'area di parcheggio è potata per assicurare una buona visibilità. — Il sito è presidiato o videosorvegliato 24 ore su 24, 7 giorni su 7. — I requisiti prescritti per il sistema CCTV nella sezione "Perimetro" del presente livello di sicurezza valgono anche per il sistema CCTV nell'area di parcheggio.
Entrata/uscita	— I punti di entrata e di uscita dell'area di parcheggio sicura e protetta sono illuminati con un'intensità luminosa di 25 lux e tutelati da cancelli con protezione antiscavalcamento e antintrusione da sotto o da barriere con lo stesso tipo di protezione integrate da dissuasori. — In tutti i punti di entrata e di uscita dell'area di parcheggio sicura e protetta è installato e funzionante un sistema CCTV che fornisce immagini di buona qualità. I punti di entrata e di uscita, compresi quelli pedonali, sono monitorati in tempo reale. — I requisiti prescritti per il sistema CCTV nella sezione "Perimetro" del presente livello di sicurezza valgono anche per il sistema CCTV nei punti di entrata e di uscita. — I punti di entrata e di uscita dell'area di parcheggio sicura e protetta sono tutelati attraverso meccanismi di prevenzione e di rilevamento delle intrusioni, come tornelli alti almeno 1,80 metri per i pedoni. I punti di accesso a servizi come toilette, ristoranti e negozi sono dotati di tornelli a tripode quando tali servizi sono accessibili direttamente dall'area di parcheggio. — I punti di entrata e di uscita dell'area di parcheggio sicura e protetta sono dotati di una tecnologia per il riconoscimento delle targhe. All'uscita dall'area di parcheggio sicura e protetta, il personale di sicurezza verifica se la targa corrisponde all'identificatore del sistema di verifica dell'entrata e dell'uscita, ad esempio biglietti, lettori RFID o codici QR. Le registrazioni dei veicoli in entrata/uscita nell'area di parcheggio sicura e protetta sono salvate in conformità della legislazione applicabile. — I punti di entrata e di uscita dell'area di parcheggio sicura e protetta sono tutelati da un sistema di verifica in due fasi che comprende il controllo delle targhe e un altro metodo adeguato scelto dai responsabili dell'area di parcheggio, che consenta l'identificazione e la verifica dei conducenti, degli accompagnatori e di qualsiasi altra persona autorizzata a entrare nell'area di parcheggio. — L'eventuale portineria è in grado di resistere a un attacco esterno ed è dotata di un meccanismo di chiusura delle porte.
Procedure per il personale	— Sulla base di una valutazione annuale dei rischi e fatta salva la legislazione nazionale che stabilisca eventualmente ulteriori prescrizioni, è in vigore un piano di sicurezza per esaminare i rischi particolari all'interno dell'area di parcheggio sicura e protetta dovuti a fattori quali la sua posizione, il tipo di clientela, le condizioni di sicurezza del traffico, i tassi di criminalità e considerazioni generali sulla sicurezza.

	— Sulla base di una valutazione annuale dei rischi e fatta salva la legislazione nazionale che stabilisca eventualmente ulteriori prescrizioni, è in vigore un piano di continuità operativa che prevede misure dettagliate su come reagire in caso di incidenti perturbatori e come mantenere la fornitura di attività essenziali anche durante tali incidenti. I gestori dell'area di parcheggio sicura e protetta sono in grado di dimostrare l'attuazione di tali misure. — È prevista una procedura per i casi in cui nell'area di parcheggio sicura e protetta siano parcheggiati veicoli non autorizzati. Tale procedura è chiaramente esposta nell'area di parcheggio sicura e protetta. — L'assistenza agli utenti è disponibile 24 ore su 24, 7 giorni su 7. — La segnalazione di incidenti e reati al personale di sicurezza e alla polizia è facilitata dall'esposizione di una procedura chiara nell'area di parcheggio sicura e protetta. — È nominata una persona responsabile delle procedure per il personale. — È utilizzato un manuale tecnico per l'utente. — Sono predisposte procedure di risposta agli allarmi. — Il sistema di gestione dell'area di parcheggio è preparato per il trasferimento dei dati DATEX II. — La pre-prenotazione sicura è disponibile tramite telefono, moduli di contatto, e-mail, app o piattaforme di prenotazione. Se la pre-prenotazione è eseguibile tramite un'app o sistemi di prenotazione analoghi, la trasmissione dei dati deve avvenire in tempo reale.

Sezione C — Norme e procedure di certificazione

i) *Organismi di certificazione e formazione dei revisori*

1. Solo gli organismi di certificazione e i revisori in possesso dei requisiti stabiliti nella presente sezione sono autorizzati a certificare le aree di parcheggio sicure e protette di cui all'articolo 8 *ter,* paragrafo 1, dell'AETR.

2. Gli organismi di certificazione i cui revisori effettuano gli audit per certificare aree di parcheggio sicure e protette conformemente alle norme di cui alle sezioni A e B dispongono di un accreditamento di gruppo conformemente alla norma ISO 17021.

3. I revisori che effettuano audit di certificazione per certificare aree di parcheggio sicure e protette conformemente alle norme di cui alle sezioni A e B hanno un rapporto contrattuale con l'organismo di certificazione.

4. In conformità della norma ISO 17021, gli organismi di certificazione garantiscono che i revisori che effettuano gli audit per certificare aree di parcheggio sicure e protette siano adeguatamente formati.

5. I revisori degli organismi di certificazione devono aver svolto con risultato positivo un corso di formazione per revisori sull'ultima versione delle norme di cui alle sezioni A e B comprendente una parte teorica e una pratica.

6. I revisori degli organismi di certificazione devono avere una buona conoscenza pratica di una delle lingue di lavoro dell'UNECE, oltre a conoscere la lingua locale della parte contraente in cui effettuano l'audit.

ii) *Procedure relative ad audit di certificazione, audit senza preavviso e revoca del certificato di area di parcheggio sicura e protetta*

1. Gli audit di certificazione delle aree di parcheggio sicure e protette hanno luogo fisicamente. Gli operatori di un'area di parcheggio che desiderano essere certificati conformemente alle norme dell'AETR di cui alle sezioni A e B presentano una richiesta a un organismo di certificazione affinché esegua un audit di certificazione nel loro sito.

2. Tre mesi prima della fine della validità del certificato, gli operatori che desiderano rinnovare la certificazione richiedono un nuovo audit delle aree di parcheggio sicure e protette all'organismo di certificazione di loro scelta. Viene quindi organizzato l'audit di rinnovo della certificazione, i cui risultati sono trasmessi all'operatore dell'area di parcheggio prima della data di scadenza del certificato in corso di validità.

3. Qualora non fosse in grado di effettuare l'audit di rinnovo della certificazione richiesto a causa di circostanze eccezionali che non potevano essere previste né da esso né dall'operatore dell'area di parcheggio sicura e protetta, l'organismo di certificazione può decidere di estendere la validità del certificato esistente per un massimo di sei mesi. Tale estensione può essere rinnovata una sola volta.

4. Durante il periodo di validità del certificato dell'area di parcheggio sicura e protetta, l'organismo di certificazione competente esegue almeno un audit senza preavviso relativo alle norme di cui alle sezioni A e B.

5. L'organismo di certificazione trasmette i risultati degli audit di rinnovo della certificazione e degli audit senza preavviso all'operatore dell'area di parcheggio sicura e protetta senza indebito ritardo.

6. Qualora stabilisca, a seguito di un audit di rinnovo della certificazione o di un audit senza preavviso, che l'area di parcheggio sicura e protetta non possiede più uno o più requisiti previsti dal certificato, l'organismo di certificazione informa in dettaglio l'operatore delle carenze riscontrate e suggerisce le misure necessarie per porvi rimedio. L'organismo di certificazione permette all'operatore di rimediare a tali carenze entro un periodo stabilito dal revisore, tenendo conto della gravità delle carenze riscontrate. L'operatore informa l'organismo di certificazione delle misure adottate per rimediare a tali carenze e fornisce tutti i dettagli necessari prima della fine del periodo previsto.

7. L'organismo di certificazione valuta le misure correttive applicate dall'operatore entro quattro settimane. Se stabilisce che l'area di parcheggio sicura e protetta possiede tutti i requisiti minimi di servizio di cui alle sezioni A e B e tutti i requisiti di sicurezza previsti dal certificato, rilascia un nuovo certificato di audit per il livello richiesto. In caso di audit senza preavviso, lo stesso certificato di audit continua ad applicarsi fino alla sua scadenza.

8. Se stabilisce che l'area di parcheggio sicura e protetta possiede tutti i requisiti minimi di servizio di cui alle sezioni A e B e i requisiti di sicurezza a un livello di sicurezza diverso da quello previsto dal certificato esistente, l'organismo di certificazione rilascia un nuovo certificato di audit che riflette il livello di sicurezza appropriato. In caso di audit senza preavviso, rilascia un nuovo certificato di audit con il livello di sicurezza appropriato e la stessa data di scadenza del certificato di audit che sostituisce.

9. Qualora stabilisca, a seguito di un audit di rinnovo della certificazione o di un audit senza preavviso e della valutazione di eventuali misure correttive successive, che l'area di parcheggio sicura e protetta non possiede i requisiti minimi di servizio o uno o più requisiti di sicurezza previsti dal certificato esistente, l'organismo di certificazione revoca il certificato. L'organismo di certificazione informa immediatamente l'operatore, che è responsabile della rimozione di qualsiasi riferimento alle norme dell'AETR sulle aree di parcheggio sicure e protette nel suo sito.

10. L'operatore dell'area di parcheggio sicura e protetta ha l'opportunità di presentare ricorso all'organismo di certificazione che ha effettuato l'audit se non è d'accordo con l'esito dell'audit, conformemente alla norma ISO 17021. Dopo aver esaminato il ricorso, l'organismo di certificazione può decidere di non revocare il certificato di audit o di emettere un nuovo certificato di audit per un diverso livello di sicurezza.

iii) *Prescrizioni successive all'audit effettuato dagli organismi di certificazione e comunicazione di informazioni*

1. A seguito dell'esito positivo dell'audit di certificazione o di rinnovo della certificazione, l'organismo di certificazione rilascia immediatamente il certificato di audit all'operatore dell'area di parcheggio e ne invia senza indugio una copia all'operatore dell'area di parcheggio sicura e protetta certificata e alle autorità competenti della parte contraente in cui è situata. Esso informa altresì le autorità competenti di tale parte contraente qualora i certificati di audit siano stati revocati o il livello di sicurezza delle aree di parcheggio sicure e protette sia cambiato in seguito a un audit. Il certificato di audit ha una validità di tre anni.

2. Gli organismi di certificazione istituiscono un meccanismo di reclamo online per gli utenti delle aree di parcheggio sicure e protette.».