2025/1115

2.6.2025

DECYZJA RADY (UE) 2025/1115

z dnia 12 maja 2025 r.

w sprawie stanowiska, które ma zostać zajęte w imieniu Unii Europejskiej w ramach grupy ekspertów ds. Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) oraz w ramach Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ w odniesieniu do wniosku dotyczącego dostosowania AETR do głównych niedawnych zmian w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) ([1]) weszła w życie w dniu 5 stycznia 1976 r. W swoim wyroku w sprawie 22/70 z dnia 31 marca 1971 r. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej uznał, że Unia ma wyłączną kompetencję w sprawach objętych AETR ([2]).

(2) Zgodnie z art. 2 ust. 3 akapit drugi rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady ([3]) postanowienia AETR należy dostosować do przepisów tego rozporządzenia. Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 ([4]) i (UE) 2024/1258 ([5]) zmieniły rozporządzenie (WE) nr 561/2006. Ponadto rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2022/1012 ([6]) uzupełniło art. 8a ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 561/2006, który jest jednym z przepisów wprowadzonych rozporządzeniem (UE) 2020/1054. W związku z tym Unia powinna zaproponować zmianę AETR w celu odzwierciedlenia zmian wprowadzonych rozporządzeniami (UE) 2020/1054 i (UE) 2024/1258 oraz uzupełnionych rozporządzeniem delegowanym (UE) 2022/1012. Zmiany te obejmują nowe postanowienia dotyczące zakresu stosowania AETR, warunków, na jakich możliwe jest korzystanie z kolejnych skróconych tygodniowych okresów odpoczynku, zakazu korzystania z regularnego tygodniowego odpoczynku w kabinie, zasad powrotu kierowcy do siedziby pracodawcy lub miejsca zamieszkania, warunków, na jakich możliwe jest korzystanie z okresów odpoczynku na promie lub w pociągu, innych możliwych odstępstw dla kierowców wykonujących okazjonalne przewozy pasażerów oraz zasady i specyfikacje bezpiecznych i chronionych parkingów.

(3) Zgodnie z art. 21 AETR każda Umawiająca się Strona może przedłożyć Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych propozycje zmian AETR. Zanim zostaną one przedłożone Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych, propozycje te są zazwyczaj najpierw przedstawiane, badane i zatwierdzane na forum Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego (SC.1) Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (EKG ONZ). EKG ONZ powołała w ramach AETR grupę ekspertów ds. AETR. Grupa ekspertów ds. AETR jest podmiotem uprawnionym do opracowywania propozycji zmian AETR i przedkładania ich Grupie Roboczej ds. Transportu Drogowego EKG ONZ. Unia powinna, na podstawie niniejszej decyzji, zaproponować, aby grupa ekspertów ds.

([1]) Dz.U. L 95 z 8.4.1978, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1977/2829/oj.
([2]) Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 31 marca 1971 r., Komisja przeciwko Radzie (AETR), 22/70, ECLI:EU:C:1971:32, pkt 30–31.
([3]) Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).
([4]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj).
([5]) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1258 z dnia 24 kwietnia 2024 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku w sektorze okazjonalnego przewozu osób oraz w odniesieniu do uprawnień państw członkowskich do nakładania kar za naruszenia rozporządzenia (UE) nr 165/2014 popełnione w innym państwie członkowskim lub państwie trzecim (Dz.U. L, 2024/1258, 2.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj).
([6]) Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2022/1012 z dnia 7 kwietnia 2022 r. uzupełniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do ustanowienia norm zawierających szczegółowe wymogi dotyczące poziomu usług i bezpieczeństwa w odniesieniu do bezpiecznych i chronionych parkingów oraz procedur ich certyfikacji (Dz.U. L 170 z 28.6.2022, s. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/1012/oj).

AETR podczas zaplanowanego 38. posiedzenia w czerwcu 2025 r. i na kolejnych posiedzeniach oraz Grupa Robocza ds. Transportu Drogowego EKG ONZ podczas zaplanowanego 120. posiedzenia w październiku 2025 r. oraz na kolejnych posiedzeniach omówiły zmiany w umowie AETR dotyczące poprawy warunków pracy kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe, wynikające z ostatnich zmian w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 wprowadzonych rozporządzeniami (UE) 2020/1054 i (UE) 2024/1258 oraz rozporządzeniem delegowanym (UE) 2022/1012.

(4) Należy ustalić stanowisko, które ma zostać zajęte w imieniu Unii w ramach grupy ekspertów ds. AETR oraz w ramach Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego, ponieważ propozycje zmian do AETR będą wiążące na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z art. 21 ust. 6 AETR.

(5) Państwa członkowskie nie powinny zgłaszać sprzeciwu wobec powiadomienia dotyczącego proponowanych zmian zawartych w dodatku do niniejszej decyzji, którego na podstawie art. 21 ust. 1 umowy AETR dokonuje Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych. Jeżeli powiadomienie dokonywane przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych nie dotyczy wyłącznie proponowanych zmian zawartych w dodatku do niniejszej decyzji, państwa członkowskie nie powinny zgłaszać sprzeciwu wobec tych proponowanych zmian, które są zawarte w dodatku do niniejszej decyzji.

(6) Stanowisko Unii w ramach grupy ekspertów ds. AETR ma zostać wyrażone przez Komisję, a stanowisko Unii w ramach Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego ma zostać wyrażone przez państwa członkowskie działające wspólnie w interesie Unii,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, które ma zostać zajęte w imieniu Unii na 38. posiedzeniu i kolejnych posiedzeniach grupy ekspertów ds. Umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) oraz na 120. posiedzeniu i kolejnych posiedzeniach Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego (SC.1) Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (EKG ONZ) w odniesieniu do wniosku dotyczącego dostosowania AETR do ostatnich zmian w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006 wprowadzonych rozporządzeniami (UE) 2020/1054 i (UE) 2024/1258 oraz rozporządzeniem delegowanym (UE) 2022/1012, określono w dodatku do niniejszej decyzji.

Formalne i drobne zmiany stanowiska, o którym mowa w akapicie pierwszym, mogą zostać uzgodnione bez potrzeby przyjmowania przez Radę kolejnej decyzji.

Artykuł 2

Stanowisko, o którym mowa w art. 1, jest wyrażane przez Komisję w ramach grupy ekspertów ds. AETR oraz przez państwa członkowskie działające wspólnie w interesie Unii, na forum Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego EKG ONZ.

Artykuł 3

W przypadku zatwierdzenia przez Grupę Roboczą ds. Transportu Drogowego EKG ONZ proponowanej zmiany określonej w dodatku do niniejszej decyzji, państwa członkowskie działające wspólnie w interesie Unii przedkładają ją Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych zgodnie z art. 21 ust. 1 AETR.

Państwa członkowskie nie zgłaszają sprzeciwu wobec powiadomienia dotyczącego proponowanych zmian zawartych w dodatku do niniejszej decyzji, dokonywanego na podstawie art. 21 ust. 1 AETR przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do Komisji i państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 12 maja 2025 r.

W imieniu Rady

Przewodnicząca

B. NOWACKA

ZAŁĄCZNIK

1) W art. 1 AETR dodaje się nową definicję (ia) w brzmieniu:

„(ia) »usługi okazjonalne« oznaczają usługi przewozu osób nieobjęte definicją usług regularnych, w tym szczególnych usług regularnych, charakteryzujące się tym, że obejmują przewóz grup pasażerów, które zostały utworzone z inicjatywy zleceniodawcy lub samego przewoźnika. Usługa okazjonalna jest wykonywana na podstawie formularza przejazdu, który przewoźnik musi wypełnić przed każdym przejazdem i który zawiera co najmniej informacje dotyczące rodzaju usługi, głównej trasy i przewoźnika(-ów) uczestniczącego(-ych).”;

2) art. 2 ust. 2 lit. a) AETR otrzymuje brzmienie:

„a) pojazdy przeznaczone do przewozu rzeczy, w przypadku gdy dopuszczalna masa całkowita pojazdu, łącznie z przyczepą lub naczepą, nie przekracza 2,5 tony;”;

3) w art. 2 ust. 2 AETR dodaje się nową lit. l) w brzmieniu:

„l) pojazdy lub zespoły pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony używane do:

(i) przewozu materiałów, sprzętu lub urządzeń do użytku kierowcy w trakcie pracy; lub

(ii) dostawy rzeczy wyprodukowanych metodami rzemieślniczymi,

wyłącznie w promieniu 100 km od bazy przedsiębiorstwa oraz pod warunkiem że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy, a transport nie ma charakteru zarobkowego.”;

4) w art. 7 ust. 2 AETR dodaje się akapity w brzmieniu:

„W przypadku kierowcy wykonującego usługi okazjonalne przerwę, o której mowa w ustępie pierwszym, można również zastąpić dwiema przerwami, z których każda musi mieć długość co najmniej 15 minut, rozłożonymi w okresie prowadzenia pojazdu, o którym mowa w ustępie pierwszym, w taki sposób, aby zachować zgodność z przepisami ustępu pierwszego.

W przypadku pracy w załodze kilkuosobowej kierowca może wykorzystać przerwę trwającą 45 minut w pojeździe kierowanym przez innego kierowcę, pod warunkiem że kierowca, który ma przerwę, nie jest zaangażowany w pomoc kierowcy prowadzącemu pojazd.”;

5) po art. 8 ust. 2 AETR dodaje się ustęp w brzmieniu:

„2a. Pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego ani warunkom pracy kierowcy, kierowca wykonujący pojedynczy okazjonalny przewóz osób trwający co najmniej sześć kolejnych okresów 24-godzinnych może odstąpić od ust. 2 akapit pierwszy, korzystając raz z dziennego okresu odpoczynku w ciągu maksymalnie 25 godzin po zakończeniu poprzedniego dziennego okresu odpoczynku lub tygodniowego okresu odpoczynku, pod warunkiem że łączny skumulowany czas prowadzenia pojazdu w danym dniu nie przekroczy siedmiu godzin. Na tych samych warunkach odstępstwo to może zostać wykorzystane dwukrotnie w trakcie pojedynczego okazjonalnego przewozu osób trwającego co najmniej osiem kolejnych okresów 24-godzinnych. Korzystanie z tego odstępstwa pozostaje bez uszczerbku dla maksymalnego wymiaru czasu pracy na podstawie mającego zastosowanie prawa.”;

6) na końcu art. 8 ust. 6 lit. a) AETR dodaje się akapit w brzmieniu:

„W drodze odstępstwa od akapitu pierwszego kierowca wykonujący międzynarodowe przewozy rzeczy może, poza Umawiającą się Stroną, w której siedzibę ma pracodawca, wykorzystać dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku, pod warunkiem że w ciągu kolejnych czterech tygodni wykorzysta przynajmniej cztery tygodniowe okresy odpoczynku, z których co najmniej dwa będą regularnymi tygodniowymi okresami odpoczynku.

Do celów niniejszego ustępu uznaje się, że kierowca wykonuje przewozy międzynarodowe, w przypadku gdy rozpoczyna on dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza Umawiającą się Stroną, w której siedzibę ma pracodawca, i poza państwem swojego zamieszkania.”;

7) art. 8 ust. 6 lit. b) AETR otrzymuje brzmienie:

„b) Na zasadzie odstępstwa od ust. 6 lit a) kierowca wykonujący pojedynczą usługę okazjonalną może odroczyć tygodniowy okres odpoczynku o maksimum 12 kolejnych okresów 24-godzinnych po poprzednim regularnym tygodniowym okresie odpoczynku, pod warunkiem że:

— po skorzystaniu z odstępstwa kierowca korzysta z:

— dwóch regularnych tygodniowych okresów odpoczynku albo

— jednego regularnego tygodniowego okresu odpoczynku i jednego skróconego tygodniowego okresu odpoczynku trwającego co najmniej 24 godziny. Skrócenie jest jednak rekompensowane równoważnym okresem odpoczynku wykorzystywanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia po zakończeniu okresu odstępstwa;

— cztery lata po wprowadzeniu przez państwo rejestracji tachografu cyfrowego pojazd jest wyposażony w urządzenie rejestrujące zgodnie z wymogami suplementu 1B do załącznika, oraz

— w przypadku prowadzenia pojazdu w godzinach od 22:00 do 06:00 pojazd jest obsługiwany przez załogę kilkuosobową lub okres prowadzenia pojazdu określony w art. 7 zostaje skrócony do trzech godzin.";

8) art. 8 ust. 8 AETR otrzymuje brzmienie:

„8. Regularne tygodniowe okresy odpoczynku oraz dowolny tygodniowy okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata za wcześniejsze skrócone tygodniowe okresy odpoczynku nie mogą być wykorzystywane w pojeździe. Muszą one być wykorzystywane w odpowiednim dla każdej płci miejscu zakwaterowania wyposażonym w odpowiednią infrastrukturę noclegową i sanitarną.

Wszelkie koszty zakwaterowania poza pojazdem pokrywa pracodawca.";

9) po art. 8 ust. 8 AETR dodaje się nowy ust. 8a w brzmieniu:

„8a. Przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę kierowcy w taki sposób, aby umożliwić mu powrót do centrum operacyjnego pracodawcy, które jest zwyczajową bazą dla danego kierowcy i w którym rozpoczyna się jego tygodniowy okres odpoczynku, na terytorium Umawiającej się Strony, w której siedzibę ma pracodawca, lub powrót do miejsca zamieszkania kierowcy, tak aby w każdym okresie czterech kolejnych tygodni wykorzystał on co najmniej jeden regularny tygodniowy okres odpoczynku lub tygodniowy okres odpoczynku trwający ponad 45 godzin wykorzystywany jako rekompensata za skrócony tygodniowy okres odpoczynku.

Jednakże w przypadku gdy kierowca wykorzystał dwa kolejne skrócone tygodniowe okresy odpoczynku zgodnie z ust. 6 lit. a), przedsiębiorstwo transportowe organizuje pracę tego kierowcy w taki sposób, by mógł on wrócić przed rozpoczęciem regularnego tygodniowego okresu odpoczynku trwającego ponad 45 godzin wykorzystywanego jako rekompensata.

Przedsiębiorstwo dokumentuje sposób spełnienia tego obowiązku i przechowuje tę dokumentację w swoim lokalu oraz przedstawia ją na żądanie organów kontrolnych.";

10) w art. 8 bis AETR dwa pierwsze ustępy otrzymują brzmienie:

„1. W drodze odstępstwa od art. 8, w przypadku gdy kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem i wykorzystuje regularny dzienny okres odpoczynku lub skrócony tygodniowy okres odpoczynku, okres ten można przerwać nie więcej niż dwukrotnie innymi czynnościami trwającymi łącznie nie dłużej niż godzinę. Podczas tego regularnego dziennego okresu odpoczynku lub skróconego tygodniowego okresu odpoczynku kierowca musi mieć do dyspozycji kabinę sypialną, koję lub kuszetkę.

W odniesieniu do regularnych tygodniowych okresów odpoczynku odstępstwo to dotyczy wyłącznie podróży promem lub pociągiem, w przypadku gdy:

a) podróż jest zaplanowana na co najmniej 8 godzin; oraz

b) kierowca ma do dyspozycji kabinę sypialną na promie lub w pociągu.

2. Czas spędzony na dojeździe do miejsca postoju pojazdu objętego zakresem niniejszej umowy lub powrotu z tego miejsca, jeżeli pojazd nie znajduje się ani w miejscu zamieszkania kierowcy, ani w centrum operacyjnym pracodawcy, w którym kierowca zwykle pracuje, nie jest liczony jako odpoczynek lub przerwa, chyba że kierowca znajduje się na promie lub w pociągu i ma do dyspozycji kabinę sypialną, koję lub kuszetkę.";

11) dodaje się nowy art. 8 ter w brzmieniu:

„*Artykuł 8* ter

Bezpieczne i chronione parkingi

1. Bazując na informacjach przekazanych przez Umawiające się Strony, sekretariat EKG ONZ zapewnia, by kierowcy wykonujący drogowe przewozy rzeczy i osób mieli łatwy dostęp do informacji o bezpiecznych i chronionych parkingach. Sekretariat EKG ONZ publikuje wykaz parkingów, które zostały certyfikowane, tak aby zapewnić kierowcom odpowiednie:

— wykrywanie wtargnięć i zapobieganie im,

— oświetlenie i widoczność,

— punkty kontaktowe w nagłych sytuacjach i procedury awaryjne,

— infrastrukturę sanitarną odpowiednią dla każdej płci,

— możliwość zakupu żywności i napojów,

— łączność umożliwiającą komunikację,

— zasilanie elektryczne.

Wykaz takich parkingów jest udostępniany na jednej urzędowej stronie internetowej i jest regularnie aktualizowany.

2. Normy zawierające dalsze szczegóły dotyczące poziomu usług i bezpieczeństwa w odniesieniu do obszarów wymienionych w ust. 1 i dotyczące procedur certyfikacji parkingów określono w suplemencie 5.

3. Suplement 5 może zostać zmieniony przez większość Umawiających się Stron obecnych i głosujących w ramach Grupy Roboczej ds. Transportu Drogowego EKG ONZ.

4. Umawiające się Strony mają zachęcać do tworzenia parkingów dla komercyjnych użytkowników dróg.";

12) art. 9 AETR otrzymuje brzmienie:

„1. Pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu drogowemu oraz umożliwia dotarcie przez pojazd do odpowiedniego miejsca postoju, kierowca może odstąpić od postanowień niniejszej umowy w zakresie niezbędnym do zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu lub ładunku. Kierowca wskazuje rodzaj i powód swojego odstępstwa od tych postanowień na wykresówce urządzenia rejestrującego lub na wydruku z urządzenia rejestrującego, albo na swoim planie pracy najpóźniej po przybyciu do odpowiedniego miejsca postoju.

2. Pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego, kierowca może również – w wyjątkowych okolicznościach – odstąpić od art. 6 ust. 1 i 2 oraz art. 8 ust. 2, przekraczając dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu o maksymalnie jedną godzinę, aby dotrzeć do centrum operacyjnego pracodawcy lub swojego miejsca zamieszkania w celu wykorzystania tygodniowego okresu odpoczynku.

3. Na tych samych warunkach kierowca może przekroczyć dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu o maksymalnie dwie godziny przy zastrzeżeniu, że wykorzystał on przerwę trwającą nieprzerwanie 30 minut bezpośrednio przed tym dodatkowym czasem prowadzenia pojazdu niezbędnym, aby dotrzeć do centrum operacyjnego pracodawcy lub swojego miejsca zamieszkania w celu wykorzystania regularnego tygodniowego okresu odpoczynku.

4. Kierowca wskazuje powody takiego odstępstwa odręcznie na wykresówce urządzenia rejestrującego, na wydruku z urządzenia rejestrującego lub na planie pracy najpóźniej po przybyciu do miejsca docelowego lub odpowiedniego miejsca postoju.

5. Każdy wydłużony okres pracy musi być kompensowany równoważnym okresem odpoczynku wykorzystywanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia następującego po danym tygodniu.";

13) do AETR dodaje się nowy suplement 5 w brzmieniu:

„*Suplement 5*

1. Aby uzyskać certyfikat bezpiecznego i chronionego parkingu, o którym mowa w art. 8 ter ust. 1 umowy AETR, parking musi spełniać następujące normy:

a) wszystkie normy dotyczące minimalnego poziomu usług określone w sekcji A niniejszego suplementu;

b) wszystkie normy dotyczące jednego z poziomów bezpieczeństwa określonych w sekcji B niniejszego suplementu.

2. Certyfikacja parkingów jako bezpiecznych i chronionych parkingów, o której mowa w art. 8 ter ust. 1 umowy AETR, musi być zgodna z normami i procedurami określonymi w sekcji C niniejszego suplementu.

Sekcja A – Minimalny poziom usług

Infrastruktura sanitarna odpowiednia dla każdej płci	— Dostępne są oddzielne, sprawne toalety i prysznice dla mężczyzn i kobiet. W prysznicach dostępna jest ciepła woda. — Dostępne są sprawne krany z ciepłą wodą. Mydło do rąk jest bezpłatne. — Na terenie obiektu są dostępne i regularnie opróżniane pojemniki na odpady. — Toalety, prysznice i umywalki są czyszczone i sprawdzane codziennie w regularnych odstępach czasu. Wywieszony jest harmonogram sprzątania.
Możliwość zakupu i konsumpcji żywności i napojów	— Przekąski i napoje można kupić przez całą dobę, 7 dni w tygodniu. — Kierowcy mają do dyspozycji miejsce do spożywania posiłków.
Łączność umożliwiająca komunikację	– Połączenie internetowe jest dostępne nieodpłatnie.
Zasilanie elektryczne	— Dostępne są gniazdka elektryczne do użytku osobistego. — Do dnia 31 grudnia 2026 r. na terenie parkingu muszą zostać udostępnione urządzenia doprowadzające energię elektryczną dla pojazdów chłodniczych transportu drogowego.
Punkty kontaktowe w nagłych sytuacjach i procedury awaryjne	— Zapewnia się wyraźne oznakowanie w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu na parkingu. — Na parkingu umieszcza się dane kontaktowe służb ratunkowych, przynajmniej w języku urzędowym danego państwa i w języku angielskim. Powinny im towarzyszyć łatwo zrozumiałe piktogramy.

Sekcja B – Poziomy bezpieczeństwa

a. Bezpieczne i chronione parkingi posiadające certyfikat zgodności z normami AETR spełniają kryteria określone w ramach jednego z poziomów bezpieczeństwa opisanych w tabelach 2–5.

b. Bezpieczne i chronione parkingi zapewniają pełne funkcjonowanie wyposażenia i procedur wymienionych w ramach każdego poziomu bezpieczeństwa.

c. Normy określone w niniejszej umowie pozostają bez uszczerbku dla przepisów krajowych dotyczących zadań, które muszą być wykonywane przez licencjonowanych i przeszkolonych pracowników ochrony, wewnętrznych lub zewnętrznych. Wszyscy pracownicy ochrony powinni również odbyć odpowiednie szkolenie, jeżeli wymagają tego przepisy krajowe.

d. Okresy zatrzymywania danych zgromadzonych za pomocą monitoringu wizyjnego (CCTV) pozostają bez uszczerbku dla mającego zastosowanie ustawodawstwa w tej dziedzinie. Mają one zastosowanie do wszelkich obowiązkowych i dobrowolnych wymogów wynikających z niniejszych norm.

e. Wartości natężenia oświetlenia (luksy) podane dla poszczególnych poziomów bezpieczeństwa są wartościami średnimi.

f. Bez uszczerbku dla prawa krajowego ustanawiającego dodatkowe wymogi w zakresie szkoleń, operatorzy bezpiecznych i chronionych parkingów zapewniają, aby ich pracownicy na miejscu i pracownicy zdalni obsługujący bezpieczne i chronione parkingi, a także zarządca parkingu odbyli szkolenie na temat norm AETR dotyczących bezpiecznych i chronionych parkingów. Nowi pracownicy odbywają to szkolenie w ciągu sześciu miesięcy od rozpoczęcia pracy. Szkolenie obejmuje następujące zagadnienia:

— szkolenie pracowników i nadzór nad nimi;

— zarządzanie incydentami;

— nadzór i monitorowanie;

— technologia.

g. Na terenie bezpiecznych i chronionych parkingów powinny być wskazane informacje dla użytkowników o sposobie składania skarg do odpowiedniej jednostki certyfikującej.

Poziom brązowy

POZIOM BRĄZOWY	
Granica	— Granica bezpiecznego i chronionego parkingu jest zabezpieczona za pomocą wizualnego ostrzeżenia. Wizualne ostrzeżenie umieszcza się na podłożu, aby wskazywało granicę bezpiecznego i chronionego parkingu oraz informowało, że na parking mogą wjeżdżać wyłącznie pojazdy towarowe i pojazdy upoważnione. — Granica bezpiecznego i chronionego parkingu jest oświetlona światłem o natężeniu 15 luksów. — Wszelka roślinność wokół granicy bezpiecznego i chronionego parkingu jest przycięta, aby zapewnić dobrą widoczność.
Parking	— Odpowiednie oznakowanie informuje, że na parking mogą wjeżdżać wyłącznie pojazdy towarowe i pojazdy upoważnione. — Kontrole w ramach nadzoru fizycznego lub zdalnego przeprowadza się co najmniej raz na 24 godziny. — Wszelka roślinność na parkingu jest przycięta, aby zapewnić dobrą widoczność. — Istniejące pasy dla pojazdów i ścieżki dla pieszych na parkingu są oświetlone światłem o natężeniu 15 luksów.
Wjazd/wyjazd	— Punkty wjazdu i wyjazdu na bezpiecznym i chronionym parkingu są oświetlone światłem o natężeniu 25 luksów. — We wszystkich punktach wjazdu i wyjazdu na bezpiecznym i chronionym parkingu jest zainstalowana sprawna telewizja przemysłowa zapewniająca dobrą jakość obrazu. — System telewizji przemysłowej ma co najmniej cyfrowy zapis ciągły (5 klatek na sekundę) lub jest oparty na detekcji ruchu z zapisem przed zdarzeniem i po zdarzeniu i wykorzystuje kamery pracujące w trybie *true day and night* o rozdzielczości HD 720 pikseli. — Operator bezpiecznego i chronionego parkingu przeprowadza raz w tygodniu rutynową kontrolę telewizji przemysłowej, z której potwierdzenie musi być przechowywane przez tydzień. Operator bezpiecznego i chronionego parkingu przeprowadza kontrolę działania systemu telewizji przemysłowej co najmniej raz na 48 godzin. — Dane z telewizji przemysłowej przechowuje się przez okres 30 dni, chyba że obowiązujące przepisy wymagają krótszego okresu zatrzymywania. W takim przypadku zastosowanie ma najdłuższy dopuszczalny prawem okres zatrzymywania. — Bezpieczny i chroniony parking jest objęty gwarancją na telewizję przemysłową, umową o gwarantowanym poziomie usług lub posiada własny personel zajmujący się konserwacją. Telewizję przemysłową na bezpiecznym i chronionym parkingu zawsze obsługują wykwalifikowani technicy.

Procedury dla personelu	— W oparciu o roczną ocenę ryzyka i bez uszczerbku dla przepisów krajowych ustanawiających dodatkowe wymogi należy opracować plan ochrony, który obejmuje wszystkie aspekty, od zapobiegania ryzyku i ograniczania ryzyka po reagowanie we współpracy z organami ścigania. — Na bezpiecznym i chronionym parkingu wyznacza się osobę odpowiedzialną za procedury dla personelu w przypadku wystąpienia incydentów. Personel bezpiecznego i chronionego parkingu musi mieć stały dostęp do pełnego wykazu jednostek lokalnych organów ścigania. — Opracowana jest procedura postępowania w przypadku parkowania nieuprawnionych pojazdów na bezpiecznym i chronionym parkingu. Informacje o tej procedurze wywieszone są w widocznym miejscu na terenie bezpiecznego i chronionego parkingu. — Zgłaszanie incydentów i przestępstw personelowi i policji jest ułatwione dzięki umieszczeniu przejrzystej procedury w widocznym miejscu na bezpiecznym i chronionym parkingu.

Poziom srebrny

POZIOM SREBRNY	
Granica	— Granica bezpiecznego i chronionego parkingu jest zabezpieczona co najmniej za pomocą fizycznej przeszkody, która utrudnia przejście i umożliwia wjazd na bezpieczny i chroniony parking i wyjazd z bezpiecznego i chronionego parkingu tylko przez określone punkty wjazdu i wyjazdu. Granica bezpiecznego i chronionego parkingu jest zabezpieczona za pomocą ciągłego monitoringu i rejestracji wideo oraz za pomocą wizualnego ostrzeżenia. — System telewizji przemysłowej ma co najmniej cyfrowy zapis ciągły (5 klatek na sekundę) lub jest oparty na detekcji ruchu z zapisem przed zdarzeniem i po zdarzeniu i wykorzystuje kamery pracujące w trybie *true day and night* o rozdzielczości HD 720 pikseli. — Operator bezpiecznego i chronionego parkingu przeprowadza co 72 godziny rutynową kontrolę telewizji przemysłowej, z której potwierdzenie musi być przechowywane przez tydzień. — Operator bezpiecznego i chronionego parkingu przeprowadza kontrolę działania systemu telewizji przemysłowej co najmniej raz na 48 godzin. — Dane z telewizji przemysłowej przechowuje się przez okres 30 dni, chyba że obowiązujące przepisy wymagają krótszego okresu zatrzymywania. W takim przypadku zastosowanie ma najdłuższy dopuszczalny prawem okres zatrzymywania. — Bezpieczny i chroniony parking jest objęty gwarancją na telewizję przemysłową, umową o gwarantowanym poziomie usług lub dysponuje własnym personelem zajmującym się konserwacją. Telewizję przemysłową na bezpiecznym i chronionym parkingu zawsze obsługują wykwalifikowani technicy. — Granica bezpiecznego i chronionego parkingu jest oświetlona światłem o natężeniu 20 luksów. — Wszelka roślinność wokół granicy bezpiecznego i chronionego parkingu jest przycięta, aby zapewnić dobrą widoczność.
Parking	— Odpowiednie oznakowanie informuje, że na parking mogą wjeżdżać wyłącznie pojazdy towarowe i pojazdy upoważnione. — Kontrole w ramach nadzoru fizycznego lub zdalnego przeprowadza się co najmniej dwa razy w ciągu 24 godzin, co najmniej raz w ciągu dnia i raz w nocy. — Istniejące pasy dla pojazdów i ścieżki dla pieszych na parkingu są oświetlone światłem o natężeniu 15 luksów. — Wszelka roślinność na parkingu jest przycięta, aby zapewnić dobrą widoczność.

Wjazd/wyjazd	— Punkty wjazdu i wyjazdu na bezpiecznym i chronionym parkingu są oświetlone światłem o natężeniu 25 luksów i zabezpieczone barierami. Bariery te są wyposażone w system interkomu głosowego i system sprzedaży biletów. — We wszystkich punktach wjazdu i wyjazdu na bezpiecznym i chronionym parkingu jest zainstalowana sprawna telewizja przemysłowa zapewniająca dobrą jakość obrazu. Wymogi dotyczące telewizji przemysłowej w sekcji »granica« dla tego poziomu ochrony mają również zastosowanie na potrzeby telewizji przemysłowej w punktach wjazdu i wyjazdu.
Procedury dla personelu	— W oparciu o roczną ocenę ryzyka i bez uszczerbku dla przepisów krajowych ustanawiających dodatkowe wymogi należy opracować plan ochrony w celu zbadania szczególnych zagrożeń występujących na terenie bezpiecznego i chronionego parkingu ze względu na takie czynniki, jak jego lokalizacja, rodzaje użytkowników, warunki bezpieczeństwa ruchu, wskaźniki przestępczości i ogólne względy bezpieczeństwa. — Na bezpiecznym i chronionym parkingu wyznacza się osobę odpowiedzialną za procedury dla personelu w przypadku wystąpienia incydentów. Personel bezpiecznego i chronionego parkingu musi mieć stały dostęp do pełnego wykazu lokalnych organów ścigania. — Opracowana jest procedura postępowania w przypadku parkowania nieuprawnionych pojazdów na bezpiecznym i chronionym parkingu. Informacje o tej procedurze wywieszone są w widocznym miejscu na terenie bezpiecznego i chronionego parkingu. — Zgłaszanie incydentów i przestępstw personelowi i policji jest ułatwione dzięki umieszczeniu przejrzystej procedury w widocznym miejscu na bezpiecznym i chronionym parkingu. — Całodobowa pomoc dla użytkowników.

Poziom złoty

POZIOM ZŁOTY	
Granica	— Granica bezpiecznego i chronionego parkingu jest zabezpieczona barierą fizyczną o wysokości co najmniej 1,8 metra. Między barierą a parkingiem znajduje się wolna strefa o szerokości 1 metra. — Wdrożono środki zapobiegające nieumyślnemu uszkodzeniu barier. — Granica bezpiecznego i chronionego parkingu jest oświetlona światłem o natężeniu 25 luksów. — Cały obszar bezpiecznego i chronionego parkingu jest monitorowany za pomocą ciągłego nadzoru wideo, bez żadnych pustych miejsc. — System telewizji przemysłowej ma co najmniej zapis ciągły (5 klatek na sekundę) lub jest oparty na detekcji ruchu z zapisem przed zdarzeniem i po zdarzeniu i wykorzystuje kamery pracujące w trybie *true day and night* o rozdzielczości HD 720 pikseli. — Operator bezpiecznego i chronionego parkingu przeprowadza co 48 godziny rutynową kontrolę telewizji przemysłowej, z której potwierdzenie musi być przechowywane przez tydzień. — Operator bezpiecznego i chronionego parkingu przeprowadza kontrolę działania systemu telewizji przemysłowej co najmniej raz na 24 godzin. — Dane z telewizji przemysłowej przechowuje się przez okres 30 dni, chyba że obowiązujące przepisy krajowe wymagają krótszego okresu zatrzymywania. W takim przypadku zastosowanie ma najdłuższy możliwy dopuszczalny prawem okres zatrzymywania.

	— Bezpieczny i chroniony parking jest objęty gwarancją na telewizję przemysłową lub umową o gwarantowanym poziomie usług, która zapewnia co najmniej jedną wizytę serwisową rocznie wykonywaną przez wykwalifikowaną, wyspecjalizowaną organizację, lub dysponuje własnym personelem zajmującym się konserwacją. Telewizję przemysłową na bezpiecznym i chronionym parkingu zawsze obsługują wykwalifikowani technicy. — Zdarzenia zarejestrowane przez telewizję przemysłową i zdarzenia dostępu są synchronizowane za pomocą wspólnego oprogramowania rejestrującego. — W przypadku awarii sieci wszystkie zdarzenia zarejestrowane przez telewizję przemysłową i zdarzenia dostępu są przechowywane lokalnie i przesyłane po ponownym nawiązaniu połączenia z centralnym urządzeniem rejestrującym. — Wszelka roślinność wokół granicy bezpiecznego i chronionego parkingu jest przycięta, aby zapewnić dobrą widoczność.
Parking	— Odpowiednie oznakowanie informuje, że na parking mogą wjeżdżać wyłącznie pojazdy towarowe i pojazdy upoważnione. — Kontrole w ramach nadzoru fizycznego lub zdalnego przeprowadza się co najmniej dwa razy w ciągu 24 godzin, co najmniej raz w ciągu dnia i raz w nocy. — Pasy dla pojazdów i ścieżki dla pieszych na parkingu są oznakowane i oświetlone światłem o natężeniu 15 luksów. — Wszelka roślinność na parkingu jest przycięta, aby zapewnić dobrą widoczność.
Wjazd/wyjazd	— Punkty wjazdu i wyjazdu na bezpiecznym i chronionym parkingu są oświetlone światłem o natężeniu 25 luksów i zabezpieczone barierami z elementami uniemożliwiającymi ich pokonanie dołem lub górą oraz są wyposażone w sygnalizację świetlną. — We wszystkich punktach wjazdu i wyjazdu na bezpiecznym i chronionym parkingu jest zainstalowana sprawna telewizja przemysłowa zapewniająca dobrą jakość obrazu. Punkty wjazdu i wyjazdu wyposażone są w technologię rozpoznawania tablic rejestracyjnych. Ewidencje pojazdów wjeżdżających i wyjeżdżających przechowuje się zgodnie z obowiązującymi przepisami. — Punkty wjazdu i wyjazdu na bezpiecznym i chronionym parkingu zabezpiecza się za pomocą mechanizmów zapobiegania wtargnięciom i ich wykrywania, takich jak kołowroty wejściowe dla pieszych sięgające wysokością co najmniej 1,80 m. Punkty dostępu do usług, takich jak toalety, restauracje i sklepy są wyposażone w kołowroty wejściowe trójramienne, jeżeli istnieje bezpośrednie połączenie między parkingiem a tymi usługami.
Procedury dla personelu	— W oparciu o roczną ocenę ryzyka i bez uszczerbku dla przepisów krajowych ustanawiających dodatkowe wymogi należy opracować plan ochrony w celu zbadania szczególnych zagrożeń występujących na terenie bezpiecznego i chronionego parkingu ze względu na takie czynniki, jak jego lokalizacja, rodzaje klientów, warunki bezpieczeństwa ruchu, wskaźniki przestępczości i ogólne względy bezpieczeństwa. — W oparciu o roczną ocenę ryzyka i bez uszczerbku dla przepisów krajowych ustanawiających dodatkowe wymogi opracowuje się plan ciągłości działania. Obejmuje on szczegółowe środki dotyczące reagowania na zdarzenia zakłócające oraz utrzymania realizacji działań krytycznych w trakcie zdarzenia. Zarządca bezpiecznego i chronionego parkingu jest w stanie wykazać, że środki te zostały wdrożone. — Opracowana jest procedura postępowania w przypadku parkowania nieuprawnionych pojazdów na bezpiecznym i chronionym parkingu. Informacje o tej procedurze wywieszone są w widocznym miejscu na terenie bezpiecznego i chronionego parkingu.

	— Całodobowa pomoc dla użytkowników. — Zgłaszanie incydentów i przestępstw personelowi i policji jest ułatwione dzięki umieszczeniu przejrzystej procedury w widocznym miejscu na bezpiecznym i chronionym parkingu. — Wyznacza się osobę odpowiedzialną za procedury dla personelu. — System zarządzania parkingiem jest przygotowany do przesyłania danych w standardzie DATEX II.

Poziom platynowy

POZIOM PLATYNOWY	
Granica	— Granica bezpiecznego i chronionego parkingu jest zabezpieczona ciągłą barierą o wysokości co najmniej 1,8 m z elementami uniemożliwiającymi jej pokonanie górą. Między barierą a parkingiem znajduje się wolna strefa o szerokości 1 metra. — Wdrożono środki zapobiegające umyślnemu i nieumyślnemu uszkodzeniu barier. — Granica bezpiecznego i chronionego parkingu jest oświetlona światłem o natężeniu 25 luksów. — Cały obszar bezpiecznego i chronionego parkingu jest monitorowany za pomocą ciągłego nadzoru wideo, bez żadnych pustych miejsc. — System telewizji przemysłowej ma co najmniej cyfrowy zapis ciągły (5 klatek na sekundę) lub jest oparty na detekcji ruchu z zapisem przed zdarzeniem i po zdarzeniu i wykorzystuje kamery pracujące w trybie *true day and night* o rozdzielczości HD 720 pikseli. — Operator bezpiecznego i chronionego parkingu przeprowadza co 48 godziny rutynową kontrolę telewizji przemysłowej, z której potwierdzenie musi być przechowywane przez tydzień. — Operator bezpiecznego i chronionego parkingu przeprowadza kontrolę działania systemu telewizji przemysłowej co najmniej raz na 24 godzin. — Dane z telewizji przemysłowej przechowuje się przez okres 30 dni, chyba że obowiązujące przepisy wymagają krótszego okresu zatrzymywania. W tym przypadku zastosowanie ma najdłuższy możliwy dopuszczalny prawem okres zatrzymywania. — Bezpieczny i chroniony parking jest objęty gwarancją na telewizję przemysłową lub umową o gwarantowanym poziomie usług, która zapewnia co najmniej dwie wizyty serwisowe rocznie wykonywane przez wykwalifikowaną, wyspecjalizowaną organizację, lub dysponuje własnym personelem zajmującym się konserwacją. Telewizję przemysłową na bezpiecznym i chronionym parkingu zawsze obsługują wykwalifikowani technicy. — Zdarzenia zarejestrowane przez telewizję przemysłową i zdarzenia dostępu są synchronizowane za pomocą wspólnego oprogramowania rejestrującego. — Zdarzenia rejestrowane przez telewizję przemysłową są sprawdzane na miejscu przez pracowników za pomocą klientów internetowych. W przypadku awarii sieci wszystkie zdarzenia zarejestrowane przez telewizję przemysłową i zdarzenia dostępu są przechowywane lokalnie i przesyłane po ponownym nawiązaniu połączenia z centralnym urządzeniem rejestrującym. — Obrazy z systemu telewizji przemysłowej są kontrolowane zdalnie (całodobowo) przez zewnętrzne centrum monitorowania i odbierania alarmów, o ile na miejscu nie przebywają pracownicy ochrony.

	— System telewizji przemysłowej uruchamia alarm w przypadku wtargnięcia lub pokonania bariery górą, a także uruchamia sygnalizację dźwiękową lub świetlną na parkingu oraz w centrach monitorowania i odbierania alarmów. — Wszelka roślinność wokół granicy bezpiecznego i chronionego parkingu jest przycięta, aby zapewnić dobrą widoczność.
Parking	— Odpowiednie oznakowanie informuje, że na parking mogą wjeżdżać wyłącznie pojazdy towarowe i pojazdy upoważnione. — Pasy dla pojazdów i ścieżki dla pieszych na parkingu są oznakowane i oświetlone światłem o natężeniu 15 luksów. — Wszelka roślinność na parkingu jest przycięta, aby zapewnić dobrą widoczność. — Personel parkingu obecny na miejscu przez całą dobę lub całodobowy nadzór kamer. — Wymogi dotyczące telewizji przemysłowej w sekcji »granica« dla tego poziomu bezpieczeństwa mają również zastosowanie na potrzeby telewizji przemysłowej na parkingu.
Wjazd/wyjazd	— Punkty wjazdu i wyjazdu na bezpiecznym i chronionym parkingu są oświetlone światłem o natężeniu 25 luksów i zabezpieczone bramami z elementami uniemożliwiającymi ich pokonanie dołem i górą lub barierami z elementami uniemożliwiającymi ich pokonanie dołem i górą uzupełnionymi słupkami. — We wszystkich punktach wjazdu i wyjazdu na bezpiecznym i chronionym parkingu jest zainstalowana sprawna telewizja przemysłowa zapewniająca dobrą jakość obrazu. Punkty wjazdu i wyjazdu, w tym punkty wejścia i wyjścia dla pieszych, są monitorowane w czasie rzeczywistym. — Wymogi dotyczące telewizji przemysłowej w sekcji »granica« dla tego poziomu ochrony mają również zastosowanie na potrzeby telewizji przemysłowej w punktach wjazdu i wyjazdu. — Punkty wjazdu i wyjazdu na bezpiecznym i chronionym parkingu zabezpiecza się za pomocą mechanizmów zapobiegania wtargnięciom i ich wykrywania, takich jak kołowroty wejściowe dla pieszych sięgające wysokością co najmniej 1,80 m. Punkty dostępu do usług, takich jak toalety, restauracje i sklepy, są wyposażone w kołowroty wejściowe trójramienne, jeżeli istnieje bezpośrednie połączenie między parkingiem a tymi usługami. — Punkty wjazdu i wyjazdu na bezpiecznym i chronionym parkingu wyposażone są w technologię rozpoznawania tablic rejestracyjnych. Przy wyjeździe z bezpiecznego i chronionego parkingu pracownicy ochrony sprawdzają, czy tablica rejestracyjna zgadza się z identyfikatorem systemu weryfikacji wjazdu i wyjazdu, np. biletem, czytnikiem RFID lub kodem QR. Ewidencję pojazdów wjeżdżających na bezpieczny i chroniony parking oraz z niego wyjeżdżających przechowuje się zgodnie z obowiązującymi przepisami. — Punkty wjazdu i wyjazdu na bezpiecznym i chronionym parkingu są zabezpieczone za pomocą dwustopniowego systemu weryfikacji obejmującego kontrolę tablic rejestracyjnych oraz dodatkową odpowiednią metodę wybraną przez bezpieczny i chroniony parking, która umożliwia identyfikację i weryfikację kierowców, wszelkich osób towarzyszących kierowcy oraz wszelkich innych upoważnionych osób wjeżdżających na parking. — Każda potencjalna portiernia musi być odporna na atak z zewnątrz i posiadać mechanizm zamykający drzwi.
Procedury dla personelu	— W oparciu o roczną ocenę ryzyka i bez uszczerbku dla przepisów krajowych ustanawiających dodatkowe wymogi należy opracować plan ochrony w celu zbadania szczególnych zagrożeń występujących na terenie bezpiecznego i chronionego parkingu ze względu na takie czynniki, jak jego lokalizacja, rodzaje klientów, warunki bezpieczeństwa ruchu, wskaźniki przestępczości i ogólne względy bezpieczeństwa.

	— W oparciu o roczną ocenę ryzyka i bez uszczerbku dla przepisów krajowych ustanawiających dodatkowe wymogi opracowuje się plan ciągłości działania. Obejmuje on szczegółowe środki dotyczące reagowania na zdarzenia zakłócające oraz utrzymania realizacji działań krytycznych w trakcie zdarzenia. Zarządca bezpiecznego i chronionego parkingu jest w stanie wykazać, że środki te zostały wdrożone. — Opracowana jest procedura postępowania w przypadku parkowania nieuprawnionych pojazdów na bezpiecznym i chronionym parkingu. Informacje o tej procedurze wywieszone są w widocznym miejscu na terenie bezpiecznego i chronionego parkingu. — Całodobowa pomoc dla użytkowników. — Zgłaszanie incydentów i przestępstw personelowi ochrony i policji jest ułatwione dzięki umieszczeniu przejrzystej procedury w widocznym miejscu na bezpiecznym i chronionym parkingu. — Wyznacza się osobę odpowiedzialną za procedury dla personelu. — Stosuje się instrukcję techniczną. — Wprowadza się procedury reagowania na alarm. — System zarządzania parkingiem jest przygotowany do przesyłania danych w standardzie DATEX II. — Bezpieczna wstępna rezerwacja jest dostępna za pośrednictwem telefonu, formularzy kontaktowych, poczty elektronicznej, aplikacji lub platform rezerwacyjnych. Jeśli wstępna rezerwacja jest oferowana przez aplikację lub podobne systemy rezerwacji, przesyłanie danych musi się odbywać w czasie rzeczywistym.

Sekcja C – Normy i procedury certyfikacji

(i) *Jednostki certyfikujące i szkolenie audytorów*

1. Jedynie jednostki certyfikujące i audytorzy spełniający wymogi określone w niniejszej sekcji są uprawnieni do przeprowadzania certyfikacji bezpiecznych i chronionych parkingów, o której mowa w art. 8 ter ust. 1 AETR.

2. Jednostki certyfikujące, których audytorzy przeprowadzają audyty w celu certyfikacji bezpiecznych i chronionych parkingów zgodnie z normami określonymi w sekcjach A i B, posiadają akredytację grupową zgodnie z normą ISO 17021.

3. Audytorzy przeprowadzający audyty certyfikacyjne bezpiecznych i chronionych parkingów zgodnie z normami określonymi w sekcjach A i B pozostają w stosunku umownym z jednostką certyfikującą.

4. Zgodnie z normą ISO 17021 jednostki certyfikujące zapewniają, aby audytorzy przeprowadzający audyty certyfikacyjne bezpiecznych i chronionych parkingów zostali odpowiednio przeszkoleni.

5. Audytorzy jednostek certyfikujących muszą pomyślnie przejść szkolenie dla audytorów w zakresie najnowszej wersji norm określonych w sekcjach A i B, składające się z części teoretycznej i praktycznej.

6. Audytorzy jednostek certyfikujących muszą posiadać dobrą praktyczną znajomość jednego z języków roboczych EKG ONZ, jak również znajomość odpowiedniego języka lokalnego Umawiającej się Strony, w której przeprowadzają audyt.

(ii) *Procedury dotyczące audytów certyfikacyjnych, niezapowiedzianych audytów oraz cofnięcia certyfikatu dla bezpiecznego i chronionego parkingu*

1. Audyty certyfikacyjne bezpiecznych i chronionych parkingów odbywają się fizycznie. Operatorzy parkingów, którzy chcą uzyskać certyfikat zgodnie z normami AETR określonymi w sekcjach A i B, zwracają się do jednostki certyfikującej z wnioskiem o przeprowadzenie audytu certyfikacyjnego na ich terenie.

2. Na trzy miesiące przed upływem terminu ważności certyfikatu operatorzy bezpiecznych i chronionych parkingów, którzy chcą przedłużyć certyfikację, zwracają się do wybranej przez siebie jednostki certyfikującej z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego audytu certyfikacyjnego. Przeprowadzany jest ponowny audyt certyfikacyjny, a jego wyniki są przekazywane operatorowi parkingu przed upływem daty ważności bieżącego certyfikatu.

3. W przypadku gdy z powodu wyjątkowych okoliczności, których nie mogła przewidzieć ani jednostka certyfikująca, ani operator bezpiecznego i chronionego parkingu, jednostka certyfikująca nie jest w stanie przeprowadzić ponownego audytu certyfikacyjnego będącego przedmiotem wniosku, może ona podjąć decyzję o przedłużeniu ważności aktualnego certyfikatu na okres do sześciu miesięcy. Takiego przedłużenia można dokonać tylko raz.

4. W okresie ważności certyfikatu bezpiecznego i chronionego parkingu właściwa jednostka certyfikująca przeprowadza co najmniej jeden niezapowiedziany audyt w zakresie norm określonych w sekcjach A i B.

5. Jednostka certyfikująca bez zbędnej zwłoki przekazuje operatorowi bezpiecznego i chronionego parkingu wyniki ponownych audytów certyfikacyjnych i niezapowiedzianych audytów.

6. Jeżeli po przeprowadzeniu ponownego audytu certyfikacyjnego lub niezapowiedzianego audytu jednostka certyfikująca stwierdzi, że bezpieczny i chroniony parking przestał spełniać jeden lub więcej wymogów objętych certyfikatem, powiadamia ona operatora o szczegółach stwierdzonych uchybień i proponuje działania niezbędne do usunięcia tych uchybień. Jednostka certyfikująca zezwala operatorowi na usunięcie tych uchybień w terminie wyznaczonym przez audytora, z uwzględnieniem wagi stwierdzonego uchybienia. Operator informuje jednostkę certyfikującą o działaniach podjętych w celu usunięcia tych uchybień i przedstawia wszystkie niezbędne szczegóły przed upływem tego okresu.

7. W ciągu 4 tygodni jednostka certyfikująca przeprowadza ocenę działań naprawczych zastosowanych przez operatora. Jeżeli stwierdzi, że bezpieczny i chroniony parking spełnia wszystkie minimalne wymogi dotyczące usług określone w sekcjach A i B oraz wszystkie wymogi dotyczące bezpieczeństwa objęte certyfikatem, wydaje się nowy certyfikat audytu dla wnioskowanego poziomu. W przypadku niezapowiedzianego audytu ten sam certyfikat audytu obowiązuje do czasu jego wygaśnięcia.

8. Jeżeli jednostka certyfikująca stwierdzi, że bezpieczny i chroniony parking spełnia wszystkie minimalne wymogi dotyczące usług określone w sekcjach A i B oraz wymogi dotyczące bezpieczeństwa na innym poziomie bezpieczeństwa niż ten, którego dotyczy dotychczasowy certyfikat, wydaje się nowy certyfikat audytu uwzględniający odpowiedni poziom bezpieczeństwa. W przypadku niezapowiedzianego audytu wydaje się nowy certyfikat audytu o odpowiednim poziomie bezpieczeństwa z tą samą datą ważności, jaka widniała na zastępowanym certyfikacie audytu.

9. Jeżeli po przeprowadzeniu ponownego audytu certyfikacyjnego lub niezapowiedzianego audytu i ocenie wszelkich późniejszych działań naprawczych jednostka certyfikująca stwierdzi, że bezpieczny i chroniony parking nie spełnia minimalnych wymogów dotyczących usług lub nie spełnia jednego lub więcej wymogów dotyczących bezpieczeństwa objętych aktualnym certyfikatem, jednostka certyfikująca cofa certyfikat. Jednostka certyfikująca niezwłocznie powiadamia operatora, który jest odpowiedzialny za usunięcie wszelkich odniesień do norm AETR dotyczących bezpiecznych i chronionych parkingów na swoim terenie.

10. Operator bezpiecznego i chronionego parkingu ma możliwość odwołania się do jednostki certyfikującej, która przeprowadziła audyt, jeśli nie zgadza się z wynikiem audytu, zgodnie z normą ISO 17021. Po rozpatrzeniu odwołania jednostka certyfikująca może podjąć decyzję o nieuchylaniu certyfikatu audytu lub o wydaniu nowego certyfikatu audytu dla innego poziomu bezpieczeństwa.

(iii) *Wymogi, które należy spełnić po audycie przeprowadzonym przez jednostki certyfikujące, i przekazywanie informacji*

1. Po pomyślnym zakończeniu audytu certyfikacyjnego lub ponownego audytu certyfikacyjnego jednostka certyfikująca niezwłocznie wydaje certyfikat audytu operatorowi parkingu i niezwłocznie przesyła jego kopię certyfikowanemu operatorowi bezpiecznego i chronionego parkingu oraz właściwym organom Umawiającej się Strony, na której terytorium ma on siedzibę. Jednostka certyfikująca informuje również właściwe organy tej Umawiającej się Strony o cofnięciu certyfikatów audytu lub o zmianie poziomu bezpieczeństwa bezpiecznych i chronionych parkingów w wyniku przeprowadzonego audytu. Certyfikat audytu jest ważny trzy lata.

2. Jednostki certyfikujące ustanawiają internetowy mechanizm składania skarg przez użytkowników bezpiecznych i chronionych parkingów.”