2025/1115

2.6.2025

DECISÃO (UE) 2025/1115 DO CONSELHO

de 12 de maio de 2025

sobre a posição a tomar, em nome da União Europeia, no âmbito do grupo de peritos sobre o Acordo Europeu relativo ao Trabalho das Tripulações de Veículos que efetuam Transportes Rodoviários Internacionais (AETR) e no âmbito do grupo de trabalho para os transportes rodoviários da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE), no que respeita a uma proposta tendente a conciliar o AETR com as principais alterações recentes do Regulamento (CE) n.º 561/2006

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

(1) O Acordo Europeu relativo ao Trabalho das Tripulações de Veículos que efetuam Transportes Rodoviários Internacionais (AETR) ([1]) entrou em vigor em 5 de janeiro de 1976. No seu acórdão de 31 de março de 1971 no processo 22/70, o Tribunal de Justiça da União Europeia reconheceu que a União tem competência exclusiva nas matérias abrangidas pelo AETR ([2]).

(2) Nos termos do artigo 2.º, n.º 3, segundo parágrafo, do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho ([3]), as disposições do AETR deverão ser conciliadas com as do referido regulamento. Os Regulamentos (UE) 2020/1054 ([4]) e (UE) 2024/1258 ([5]) do Parlamento Europeu e do Conselho alteraram o Regulamento (CE) n.º 561/2006. Além disso, o Regulamento Delegado (UE) 2022/1012 da Comissão ([6]) completa o artigo 8.º-A, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 561/2006, que é uma das disposições introduzidas pelo Regulamento (UE) 2020/1054. Por conseguinte, a União deverá propor a alteração do AETR de modo a refletir as alterações introduzidas pelos Regulamentos (UE) 2020/1054 e (UE) 2024/1258 e completadas pelo Regulamento Delegado (UE) 2022/1012. Essas alterações abrangem novas disposições relacionadas com o âmbito de aplicação do AETR, as condições em que é possível gozar períodos consecutivos de repouso semanal reduzido, a proibição de gozar o repouso semanal regular na cabina, as regras segundo as quais o condutor deve regressar ao estabelecimento do empregador ou ao local de residência do condutor, as condições em que é possível usufruir de períodos de repouso num transbordador (ferry) ou num comboio, outras derrogações possíveis para os condutores que efetuam o transporte ocasional de passageiros, bem como o princípio e as especificações das áreas de estacionamento seguras e protegidas.

(3) Nos termos do artigo 21.º do AETR, qualquer Parte Contratante pode apresentar propostas de alteração do AETR ao secretário-geral das Nações Unidas. Antes de serem apresentadas ao secretário-geral da das Nações Unidas, as propostas são, rgfra geral, previamente apresentadas, debatidas e adotadas no grupo de trabalho para os transportes rodoviários (SC.1) da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE). A UNECE criou um grupo de peritos sobre o AETR. O grupo de peritos sobre o AETR é um organismo habilitado a elaborar e apresentar propostas de alteração do AETR ao grupo de trabalho para os transportes rodoviários da UNECE. Com base nessa decisão, a União deverá propor que o grupo de peritos sobre o AETR, durante a sua 38.ª sessão prevista para junho

([1]) JO L 95 de 8.4.1978, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1977/2829/oj.
([2]) Acórdão do Tribunal de Justiça de 31 de março de 1971, Comissão/Conselho (AETR), 22/70, ECLI: EU:C:1971:32, n.ºs 30 e 31.
([3]) Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).
([4]) Regulamento (UE) 2020/1054 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de tempos máximos de condução diária e semanal, à duração mínima das pausas e dos períodos de repouso diário e semanal e Regulamento (UE) n.º 165/2014 no que diz respeito ao posicionamento por meio de tacógrafos (JO L 249 de 31.7.2020, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj).
([5]) Regulamento (UE) 2024/1258 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de abril de 2024, que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 no que diz respeito aos requisitos mínimos relativos aos mínimos de pausas e aos períodos de repouso diários e semanais no setor do transporte ocasional de passageiros e à competência dos Estados-Membros para impor sanções por infrações ao Regulamento (UE) n.º 165/2014 cometidas noutro Estado-Membro ou num país terceiro (JO L, 2024/1258, 2.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj).
([6]) Regulamento Delegado (UE) 2022/1012 da Comissão, de 7 de abril de 2022, que completa o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante ao estabelecimento de normas pormenorizadas relativas ao nível de serviço e de segurança das zonas de estacionamento seguras e protegidas e aos procedimentos para a sua certificação (JO L 170 de 28.6.2022, p. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/1012/oj).

de 2025, e em sessões subsequentes, e o grupo de trabalho para os transportes rodoviários da UNECE, durante a sua 120.ª sessão prevista para outubro de 2025, e em sessões subsequentes, debatam as alterações do AETR relativas à melhoria das condições de trabalho dos condutores que efetuam transportes rodoviários internacionais, que decorrem das recentes alterações ao Regulamento (CE) n.º 561/2006 introduzidas pelos Regulamentos (UE) 2020/1054 e (UE) 2024/1258 e pelo Regulamento Delegado (UE) 2022/1012.

(4) É conveniente definir a posição a tomar, em nome da União, no àmbito do grupo de peritos sobre o AETR e no âmbito do grupo de trabalho para os transportes rodoviários, uma vez que as alterações do AETR serão vinculativas por força do direito internacional, em conformidade com o artigo 21.º, n.º 6, do AETR.

(5) Os Estados-Membros não deverão opor-se à notificação pelo secretário-geral das Nações Unidas, nos termos do artigo 21.º, n.º 1, do AETR, das alterações propostas que constam do apêndice que acompanha a presente decisão. Se uma notificação do secretário-geral das Nações Unidas não se limitar às propostas de alteração constantes do apêndice que acompanha a presente decisão, os Estados-Membros não deverão levantar objeções às alterações propostas que constam do apêndice que acompanha a presente decisão.

(6) A posição da União no âmbito do grupo de peritos sobre o AETR deve ser expressa pela Comissão, e a posição da União no âmbito do grupo de trabalho para os transportes rodoviários deve ser expressa pelos Estados-Membros, agindo conjuntamente no interesse da União,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a tomar, em nome da União, durante a 38.ª sessão e nas sessões subsequentes do grupo de peritos sobre o Acordo Europeu relativo ao Trabalho das Tripulações de Veículos que efetuam Transportes Rodoviários Internacionais (AETR) e durante a 120.ª sessão e nas sessões subsequentes do grupo de trabalho para os transportes rodoviários (SC.1) da Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa (UNECE), no que respeita a uma proposta tendente a conciliar o AETR com as alterações recentes do Regulamento (CE) n.º 561/2006 introduzidas pelos Regulamentos (UE) 2020/1054 e (UE) 2024/1258 e pelo Regulamento Delegado (UE) 2022/1012, consta do apêndice que acompanha a presente decisão.

Podem ser acordadas alterações menores ou de caráter formal à posição referida no primeiro parágrafo, sem que seja necessária uma decisão adicional do Conselho.

Artigo 2.º

A posição referida no artigo 1.º deve ser expressa pela Comissão no grupo de peritos sobre o AETR e pelos Estados-Membros, agindo conjuntamente no interesse da União, no grupo de trabalho para os transportes rodoviários da UNECE.

Artigo 3.º

Sempre que uma proposta de alteração constante do apêndice que acompanha a presente decisão tenha sido aprovada pelo grupo de trabalho para os transportes rodoviários da UNECE, os Estados-Membros, agindo conjuntamente no interesse da União, devem apresentá-la ao secretário-geral das Nações Unidas, em conformidade com o artigo 21.º, n.º 1, do AETR.

Os Estados-Membros não devem opor-se à notificação pelo secretário-geral das Nações Unidas, nos termos do artigo 21.º, n.º 1, do AETR, das alterações propostas que constam do apêndice que acompanha a presente decisão.

Artigo 4.º

Os destinatários da presente decisão são a Comissão e os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 12 de maio de 2025.

Pelo Conselho

A Presidente

B. NOWACKA

ANEXO

(1) É aditada uma nova definição i-A) ao artigo 1.º do AETR, com a seguinte redação:

«i-A) Por "serviços ocasionais", os serviços de transporte de passageiros que não correspondam à definição de serviços regulares, incluindo os serviços regulares especializados, e que se caracterizam pelo transporte de grupos de passageiros constituídos por iniciativa do comitente ou do próprio transportador. Um serviço ocasional é efetuado utilizando uma folha de itinerário, a preencher pelo transportador antes de cada viagem e que contém, pelo menos, informações relativas ao tipo de serviço, ao itinerário principal e ao(s) transportador(es) envolvido(s).»

(2) No artigo 2.º, n.º 2, do AETR, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Veículos afetos ao transporte de mercadorias e cuja massa máxima autorizada, incluindo a dos reboques ou dos semirreboques, não ultrapasse 2,5 toneladas.»

(3) Ao artigo 2.º, n.º 2, do AETR é aditada uma nova alínea l) com a seguinte redação:

«l) Veículos ou conjuntos de veículos com massa máxima autorizada não superior a 7,5 toneladas utilizados para:

i) transportar materiais, equipamento ou máquinas a utilizar pelo condutor no exercício da sua profissão; ou

ii) para a entrega de produtos fabricados de forma artesanal,

apenas num raio de 100 km a partir da base da empresa e na condição de a condução do veículo não constituir a atividade principal do condutor nem que o transporte seja efetuado por conta de outrem;»

(4) Ao artigo 7.º, n.º 2, do AETR são aditados os seguintes parágrafos:

«Para um condutor que efetue um serviço ocasional, a pausa a que se refere o n.º 1 pode também ser substituída por duas pausas de, pelo menos, 15 minutos cada, distribuídas ao longo do tempo de condução a que se refere o n.º 1, de modo a dar cumprimento ao disposto no referido número.

O condutor de um veículo com tripulação múltipla pode efetuar uma pausa de 45 minutos num veículo conduzido por outro condutor desde que o condutor que goza a pausa não seja envolvido na prestação de assistência ao condutor que conduz o veículo.»

(5) Ao artigo 8.º, n.º 2, do AETR é aditado o seguinte número:

«2-A. Desde que tal não comprometa a segurança rodoviária e as condições de trabalho do condutor, o condutor que efetue um serviço ocasional de passageiros único com uma duração de, pelo menos, seis períodos consecutivos de 24 horas pode derrogar do disposto no n.º 2, primeiro parágrafo, gozando o período de repouso diário uma vez dentro de um período máximo de 25 horas após o final do período de repouso diário ou semanal precedente, contanto que o tempo total de condução acumulado para esse dia não tenha excedido sete horas. Nas mesmas condições, pode recorrer-se duas vezes a essa derrogação no decurso de um serviço ocasional de passageiros único com uma duração de, pelo menos, oito períodos consecutivos de 24 horas. O uso dessa derrogação não prejudica a duração máxima do tempo de trabalho previsto na legislação aplicável.»

(6) Ao artigo 8.º, n.º 6, do AETR, no final da alínea a), é aditado o seguinte parágrafo:

«Não obstante o disposto no primeiro parágrafo, um condutor que efetue operações de transporte internacional de mercadorias pode gozar dois períodos de repouso semanal reduzido consecutivos fora da Parte Contratante de estabelecimento do empregador, desde que o condutor goze pelo menos quatro períodos de repouso semanal em cada período de quatro semanas consecutivas, dos quais pelo menos dois sejam períodos de repouso semanal regular.

Para efeitos do presente número, considera-se que um condutor efetua operações de transporte internacional se os dois períodos de repouso semanal reduzido consecutivos do condutor tiverem início fora da Parte Contratante de estabelecimento do empregador e do país de residência do condutor.»

(7) No artigo 8.º, n.º 6, do AETR, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Em derrogação do disposto no n.º 6, alínea a), o condutor que efetue um serviço ocasional único pode adiar o período de repouso semanal por um máximo de 12 períodos consecutivos de 24 horas após um período de repouso semanal regular anterior, desde que:

— o condutor goze, após a utilização da derrogação:

— dois períodos de repouso semanal regular; ou

— um período de repouso semanal regular e um período de repouso semanal reduzido de pelo menos 24 horas. Todavia, a redução é compensada por um período de repouso equivalente, gozado em bloco antes do final da terceira semana subsequente ao fim do período de derrogação;

— quatro anos após o país de matrícula ter implementado o tacógrafo digital, o veículo esteja equipado com um aparelho de controlo em conformidade com os requisitos do apêndice 1B do anexo, e

— em caso de condução durante o período decorrido entre as 22:00 e as 06:00, a condução do veículo for assegurada por mais do que um condutor ou o período de condução a que se refere o artigo 7.º for reduzido para três horas.»

(8) O artigo 8 º, n.º 8, do AETR passa a ter a seguinte redação:

«8. Os períodos de repouso semanal regular e quaisquer períodos de repouso semanal de duração superior a 45 horas gozados a título de compensação por um período de repouso semanal reduzido anterior não podem ser gozados num veículo. Os referidos períodos de repouso devem ser gozados num alojamento apropriado e adequado do ponto de vista do género, com instalações de dormida e sanitárias adequadas.

Os custos de alojamento fora do veículo ficam a cargo do empregador.»

(9) No final do artigo 8.º, n.º 8, do AETR é incluído um novo número 8-A com a seguinte redação:

«8-A. As empresas de transporte organizam o trabalho do condutor de modo que este possa regressar ao centro operacional do empregador onde o condutor está normalmente baseado e onde inicia o seu período de repouso semanal, na Parte Contratante de estabelecimento do empregador, ou ao local de residência do condutor, a fim de gozar, pelo menos, um período de repouso semanal regular ou um período de repouso semanal superior a 45 horas a título de compensação por um período de repouso semanal reduzido, em cada período de quatro semanas consecutivas.

Todavia, caso o condutor goze dois períodos de repouso semanal reduzido consecutivos nos termos do n.º 6, alínea a), a empresa de transporte organiza o trabalho do condutor de modo que este possa regressar antes do início do período de repouso semanal regular superior a 45 horas a título de compensação.

A empresa documenta a forma como cumpre essa obrigação e conserva a documentação nas suas instalações a fim de a apresentar a pedido das autoridades de controlo.»

(10) No artigo 8.º-A do AETR, os números 1 e 2 passam a ter a seguinte redação:

«1. Em derrogação do disposto no artigo 8.º, no caso de o condutor acompanhar um veículo transportado em transbordador (ferry) ou em comboio e gozar um período de repouso diário regular ou um período de repouso semanal reduzido, esse período pode ser interrompido, no máximo duas vezes, por outras atividades que, no total, não ultrapassem uma hora. Durante o referido período de repouso diário regular ou período de repouso semanal reduzido, o condutor deve ter acesso a uma cabine-dormitório, uma cama ou um beliche.

No que diz respeito aos períodos de repouso semanal regular, essa derrogação só é aplicável às viagens de ferry ou de comboio caso:

a) A deslocação tenha uma duração prevista de oito horas ou mais; e

b) O condutor disponha de uma cabine-dormitório no ferry ou no comboio.

2. O tempo gasto pelo condutor para se deslocar até um local para assumir o controlo de um veículo abrangido pelo âmbito de aplicação do presente Acordo, ou para regressar desse local, caso o veículo não esteja junto à residência do condutor nem junto ao centro operacional do empregador onde o condutor está normalmente baseado, não pode ser contado como repouso nem como pausa, exceto se o condutor se encontrar num transbordador (ferry) ou num comboio e tenha acesso a uma cabine-dormitório, uma cama ou um beliche.»

(11) É inserido um novo artigo 8.º-B:

«*Artigo 8.º-B*

Zonas de estacionamento seguras e protegidas

1. Com base nas informações fornecidas pelas Partes Contratantes, o Secretariado da UNECE assegura que as informações sobre zonas de estacionamento seguras e protegidas sejam facilmente acessíveis aos condutores que efetuam operações de transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros. O Secretariado da UNECE publica uma lista de todas as zonas de estacionamento certificadas, a fim de proporcionar aos condutores as seguintes condições:

— deteção e prevenção de intrusões,

— iluminação e visibilidade,

— ponto de contacto e procedimentos de emergência,

— instalações sanitárias adequadas do ponto de vista do género,

— possibilidade de comprar produtos alimentares e bebidas,

— conexões de comunicação,

— alimentação elétrica.

A lista dessas zonas de estacionamento é disponibilizada num único sítio Web oficial que é objeto de atualizações regulares.

2. As normas que fornecem mais pormenores sobre o nível de serviço e de segurança no que diz respeito às zonas enumeradas no n.º 1 e sobre os procedimentos de certificação das zonas de estacionamento constam do apêndice 5.

3. O apêndice 5 pode ser alterado por maioria das Partes Contratantes presentes e votantes no grupo de trabalho para os transportes rodoviários da UNECE.

4. As Partes Contratantes devem incentivar a criação de zonas de estacionamento para os utilizadores comerciais da estrada.»

(12) O artigo 9.º do AETR passa a ter a seguinte redação:

«1. Desde que tal não comprometa a segurança rodoviária e com o objetivo de permitir que o veículo atinja um ponto de paragem adequado, o condutor pode derrogar o presente Acordo, na medida do necessário, para assegurar a segurança das pessoas, do veículo ou da sua carga. O condutor deve mencionar o tipo e o motivo de tal derrogação na folha de registo, ou numa impressão dos dados do aparelho de controlo ou na sua escala de serviço, o mais tardar à chegada a um ponto de paragem adequado.

2. Desde que tal não comprometa a segurança rodoviária, em circunstâncias excecionais, o condutor pode também não observar o disposto no artigo 6.º, n.ºs 1 e 2, e no artigo 8.º, n.º 2, e exceder, no máximo, até uma hora o tempo de condução diário e semanal para chegar ao centro operacional do empregador ou ao local de residência do condutor para gozar um período de repouso semanal.

3. Nas mesmas condições, o condutor pode exceder, no máximo, até duas horas o tempo de condução diário e semanal, desde que tenha gozado uma pausa ininterrupta de 30 minutos imediatamente antes do período de condução suplementar necessário para chegar ao centro operacional do empregador ou ao local de residência do condutor para gozar um período de repouso semanal regular.

4. O condutor insere manualmente o motivo de tal inobservância na folha de registo do aparelho de controlo, ou numa impressão dos dados do aparelho de controlo ou na sua escala de serviço, o mais tardar à chegada ao destino ou a um ponto de paragem adequado.

5. Qualquer período que ultrapasse o tempo de condução é compensado mediante um período de repouso equivalente, gozado em conjunto com outro período de repouso, antes do final da terceira semana a contar da semana em questão.»

(13) É aditado um novo Apêndice 5 ao AETR, com a seguinte redação:

«*Apêndice 5*

1. Para ser certificada como uma zona de estacionamento segura e protegida a que se refere o artigo 8.º-B, n.º 1, do AETR, uma zona de estacionamento deve cumprir:

a) Todas as normas relativas ao nível mínimo de serviço estabelecidas na secção A do presente apêndice;

b) Todas as normas de um dos níveis de segurança estabelecidos na secção B do presente apêndice.

2. A certificação de uma zona de estacionamento como zona de estacionamento segura e protegida a que se refere o artigo 8.º-B, n.º 1, do AETR deve respeitar as normas e os procedimentos estabelecidos na secção C do presente apêndice.

Secção A — Nível mínimo de serviço

Instalações sanitárias adequadas do ponto de vista do género	— Devem estar disponíveis e operacionais sanitários e chuveiros separados para homens e mulheres. Os chuveiros devem fornecer água quente. — Devem estar disponíveis e operacionais torneiras de água quente. Deve ser fornecido gratuitamente sabonete para as mãos. — Devem estar disponíveis no local caixotes de lixo que devem ser esvaziados regularmente. — Os sanitários, chuveiros e lavatórios devem ser limpos e inspecionados diariamente, a intervalos regulares. O horário de limpeza deve ser afixado.
Possibilidade de comprar e consumir produtos alimentares e bebidas	— Devem estar disponíveis para compra refeições ligeiras e bebidas 24 horas por dia, 7 dias por semana. — Deve existir uma zona de refeições para os condutores.
Conexões de comunicação	— Deve existir acesso gratuito à Internet.
Alimentação elétrica	— Devem estar disponíveis tomadas elétricas para uso pessoal. — Até 31 de dezembro de 2026, devem estar disponíveis no local instalações de energia elétrica para veículos de transporte rodoviário com refrigeração.
Ponto de contacto e procedimentos de emergência	— Deve ser fornecida sinalização clara a fim de garantir a circulação segura do tráfego na zona de estacionamento. — Devem ser afixados contactos de emergência na zona de estacionamento, pelo menos na língua oficial nacional e em inglês, acompanhados por pictogramas facilmente compreensíveis.

Secção B — Níveis de segurança

a. As zonas de estacionamento seguras e protegidas certificadas em conformidade com as normas do AETR devem satisfazer os critérios estabelecidos num dos níveis de segurança descritos nos quadros 2 a 5.

b. As zonas de estacionamento seguras e protegidas devem assegurar que o equipamento e os procedimentos enumerados em cada nível de segurança estejam plenamente operacionais.

c. As normas estabelecidas no presente acordo não prejudicam a aplicação da legislação nacional relativa às funções obrigatoriamente desempenhadas por pessoal de segurança autorizado e qualificado, interno ou externo. Todo o pessoal de segurança deve também ter recebido formação adequada quando a legislação nacional o exigir.

d. Os períodos de conservação de dados recolhidos através de videovigilância (CCTV) não prejudicam a legislação aplicável nesse domínio. Aplicam-se a quaisquer requisitos obrigatórios e voluntários previstos nestas normas.

e. Os valores de iluminação (lux) indicados nos diferentes níveis de segurança correspondem a valores médios.

f. Sem prejuízo de legislação nacional que estabeleça requisitos adicionais em matéria de formação, cabe aos operadores de zonas de estacionamento seguras e protegidas assegurar que o seu pessoal que opera no local e à distância em zonas de estacionamento seguras e protegidas, bem como o responsável pela gestão da zona de estacionamento, frequentam um curso de formação sobre as normas do AETR em matéria de zonas de estacionamento seguras e protegidas. Os novos colaboradores devem frequentar essa formação no prazo de seis meses após a sua contratação. A formação deve incidir sobre os seguintes aspetos:

— formação e supervisão do pessoal,

— gestão de incidentes,

— vigilância e monitorização,

— tecnologia.

g. As zonas de estacionamento seguras e protegidas devem exibir no local informações destinadas aos utilizadores sobre como apresentar uma reclamação ao organismo de certificação competente.

Nível "bronze"

NÍVEL "BRONZE"	
Perímetro	— O perímetro da zona de estacionamento segura e protegida deve ser protegido através de um dissuasor visual. O dissuasor visual deve ser colocado no solo para indicar o perímetro da zona de estacionamento segura e protegida, e só é permitida a entrada de veículos de transporte de mercadorias e veículos autorizados na zona de estacionamento. — O perímetro da zona de estacionamento segura e protegida deve ser iluminado com uma intensidade luminosa de 15 lux. — A vegetação em redor do perímetro da zona de estacionamento segura e protegida deve ser aparada para assegurar uma boa visibilidade.
Zonas de estacionamento	— Deve existir sinalização adequada que indique que só é permitida a entrada de veículos de transporte de mercadorias e veículos autorizados na zona de estacionamento. — Devem ser efetuados controlos de vigilância, presencialmente ou à distância, pelo menos uma vez em cada período de 24 horas. — A vegetação na zona de estacionamento deve ser aparada para assegurar uma boa visibilidade. — As vias para circulação de veículos e peões existentes na zona de estacionamento devem ser iluminadas com uma intensidade luminosa de 15 lux.
Entrada/Saída	— Os pontos de entrada e saída da zona de estacionamento segura e protegida devem ser iluminados com uma intensidade luminosa de 25 lux. — Devem ser instalados e estar operacionais sistemas de CCTV que forneçam uma boa qualidade de imagem em todos os pontos de entrada e saída da zona de estacionamento segura e protegida. — O sistema de CCTV deve ter uma gravação digital em modo contínuo (pelo menos 5 fotogramas por segundo) ou basear-se na deteção de movimento com pré e pós-gravação e utilizar câmaras de visão diurna e noturna com resolução HD verdadeira de 720 píxeis. — O operador da zona de estacionamento segura e protegida deve efetuar semanalmente um controlo CCTV de rotina, do qual deve ser mantido um registo durante uma semana. O operador da zona de estacionamento segura e protegida deve efetuar um controlo funcional do sistema de CCTV pelo menos uma vez a cada 48 horas. — Os dados CCTV devem ser conservados por um período de 30 dias, salvo se a legislação aplicável exigir um período de conservação mais curto. Nesse caso, é aplicável o período de conservação mais longo permitido por lei. — A zona de estacionamento segura e protegida deve ter uma garantia de CCTV, um acordo de nível de serviço em vigor ou demonstrar capacidades próprias de manutenção. Os sistemas de CCTV na zona de estacionamento segura e protegida devem ser sempre operados por técnicos qualificados.

Procedimentos relativos ao pessoal	— Deve ser adotado, com base numa avaliação anual dos riscos e sem prejuízo de legislação nacional que estabeleça requisitos adicionais, um plano de segurança que inclua todos os aspetos desde a prevenção e mitigação dos riscos até à resposta em colaboração com os organismos responsáveis pela aplicação da lei. — A zona de estacionamento segura e protegida deve nomear uma pessoa responsável pelos procedimentos relativos ao pessoal em caso de incidentes. O pessoal da zona de estacionamento segura e protegida deve ter permanentemente acesso a uma lista completa dos organismos locais responsáveis pela aplicação da lei. — Deve existir um procedimento para os casos em que veículos não autorizados estejam estacionados na zona de estacionamento segura e protegida. Esse procedimento deve ser afixado de modo visível na zona de estacionamento segura e protegida. — A comunicação de incidentes ao pessoal e a denúncia de crimes às autoridades policiais deve ser facilitada mediante a afixação, na zona de estacionamento segura e protegida, de um procedimento claro aplicável nestes casos.

Nível "prata"

NÍVEL "PRATA"	
Perímetro	— O perímetro da zona de estacionamento segura e protegida deve ser protegido através de pelo menos um dissuasor físico que dificulte a passagem e só permita a entrada e saída das zonas de estacionamento seguras e protegidas através dos pontos de entrada e saída definidos. O perímetro da zona de estacionamento segura e protegida deve ser protegido através de videovigilância e gravação em modo contínuo, bem como por um dissuasor visual. — O sistema de CCTV deve ter uma gravação digital em modo contínuo de, pelo menos, 5 fotogramas por segundo ou basear-se na deteção de movimento com pré e pós-gravação e utilizar câmaras de visão diurna e noturna com resolução HD verdadeira de 720 píxeis. — O operador da zona de estacionamento segura e protegida deve efetuar um controlo CCTV de rotina a cada 72 horas, do qual deve ser mantido um registo durante uma semana. — O operador da zona de estacionamento segura e protegida deve efetuar um controlo funcional do sistema de CCTV pelo menos uma vez a cada 48 horas. — Os dados CCTV devem ser conservados por um período de 30 dias, salvo se a legislação aplicável exigir um período de conservação mais curto. Nesse caso, é aplicável o período de conservação mais longo permitido por lei. — A zona de estacionamento segura e protegida deve ter uma garantia de CCTV e um acordo de nível de serviço em vigor, ou demonstrar capacidades próprias de manutenção. Os sistemas de CCTV na zona de estacionamento segura e protegida devem ser sempre operados por técnicos qualificados. — O perímetro da zona de estacionamento segura e protegida deve ser iluminado com uma intensidade luminosa de 20 lux. — A vegetação em redor do perímetro da zona de estacionamento segura e protegida deve ser aparada para assegurar uma boa visibilidade.
Zonas de estacionamento	— Deve existir sinalização adequada que indique que só é permitida a entrada de veículos de transporte de mercadorias e veículos autorizados na zona de estacionamento. — Devem ser efetuados controlos de vigilância, presencialmente ou à distância, no mínimo duas vezes em cada período de 24 horas, e pelo menos uma vez durante o dia e uma vez durante a noite. — As vias para circulação de veículos e peões existentes na zona de estacionamento devem ser iluminadas com uma intensidade luminosa de 15 lux. — A vegetação na zona de estacionamento deve ser aparada para assegurar uma boa visibilidade.

Entrada/Saída	— Os pontos de entrada e saída da zona de estacionamento segura e protegida devem ser iluminados com uma intensidade luminosa de 25 lux e estar protegidos por cancelas. Essas cancelas devem estar equipadas com um sistema de intercomunicação de voz e um sistema de bilhética. — Devem ser instalados e estar operacionais sistemas de CCTV que forneçam uma boa qualidade de imagem em todos os pontos de entrada e saída da zona de estacionamento segura e protegida. Os requisitos para CCTV previstos na secção "perímetro" deste nível de segurança são igualmente aplicáveis para efeitos de CCTV nos pontos de entrada e saída.
Procedimentos relativos ao pessoal	— Deve ser adotado, com base numa avaliação anual dos riscos e sem prejuízo de legislação nacional que estabeleça requisitos adicionais, um plano de segurança para analisar os riscos específicos, nas zonas de estacionamento seguras e protegidas, devidos a fatores como a sua localização, tipos de utilizadores, condições de segurança rodoviária, taxas de criminalidade e considerações gerais de segurança. — A zona de estacionamento segura e protegida deve nomear uma pessoa responsável pelos procedimentos relativos ao pessoal em caso de incidentes. O pessoal da zona de estacionamento segura e protegida deve ter permanentemente acesso a uma lista completa dos organismos locais responsáveis pela aplicação da lei. — Deve existir um procedimento para os casos em que veículos não autorizados estejam estacionados na zona de estacionamento segura e protegida. Esse procedimento deve ser afixado de modo visível na zona de estacionamento segura e protegida. — A comunicação de incidentes ao pessoal e a denúncia de crimes às autoridades policiais deve ser facilitada mediante a afixação, na zona de estacionamento segura e protegida, de um procedimento claro aplicável nestes casos. — A assistência aos utilizadores deve estar disponível 24 horas por dia, 7 dias por semana.

Nível "ouro"

NÍVEL "OURO"	
Perímetro	— O perímetro da zona de estacionamento segura e protegida deve ser protegido através de uma barreira física com, pelo menos, 1,8 metros de altura. Deve existir uma zona livre de 1 metro entre a barreira e a zona de estacionamento. — Devem ser adotadas medidas para evitar a danificação involuntária das barreiras. — O perímetro da zona de estacionamento segura e protegida deve ser iluminado com uma intensidade luminosa de 25 lux. — Todo o perímetro da zona de estacionamento segura e protegida deve ser monitorizado através de videovigilância em modo contínuo, não deixando nenhum espaço de fora. — O sistema de CCTV deve ter uma gravação em modo contínuo de, pelo menos, 5 fotogramas por segundo ou basear-se na deteção de movimento com pré e pós-gravação e utilizar câmaras de visão diurna e noturna com resolução HD verdadeira de 720 píxeis. — O operador da zona de estacionamento segura e protegida deve efetuar um controlo CCTV de rotina a cada 48 horas, do qual deve ser mantido um registo durante uma semana. — O operador da zona de estacionamento segura e protegida deve efetuar um controlo funcional do sistema de CCTV pelo menos uma vez a cada 24 horas. — Os dados CCTV devem ser conservados por um período de 30 dias, salvo se a legislação nacional aplicável exigir um período de conservação mais curto. Nesse caso, é aplicável o período de conservação mais longo permitido por lei.

	— A zona de estacionamento segura e protegida deve ter uma garantia de CCTV ou um acordo de nível de serviço que preveja pelo menos uma visita de serviço, por ano, de uma organização especializada qualificada, ou demonstrar capacidades próprias de manutenção. Os sistemas de CCTV na zona de estacionamento segura e protegida devem ser sempre operados por técnicos qualificados. — Os eventos CCTV e de acesso devem ser sincronizados através de um software de anotação comum. — Em caso de interrupção da rede, todos os eventos CCTV e de acesso devem ser armazenados localmente e carregados assim que as ligações ao equipamento de registo central forem restabelecidas. — A vegetação em redor do perímetro da zona de estacionamento segura e protegida deve ser aparada para assegurar uma boa visibilidade.
Zonas de estacionamento	— Deve existir sinalização adequada que indique que só é permitida a entrada de veículos de transporte de mercadorias e veículos autorizados na zona de estacionamento. — Devem ser efetuados controlos de vigilância, presencialmente ou à distância, pelo menos duas vez em cada período de 24 horas e pelo menos uma vez durante o dia e uma vez durante a noite. — As vias da zona de estacionamento e para circulação de peões devem ser marcadas e iluminadas com uma intensidade luminosa de 15 lux. — A vegetação na zona de estacionamento deve ser aparada para assegurar uma boa visibilidade.
Entrada/Saída	— Os pontos de entrada e saída da zona de estacionamento segura e protegida devem ser iluminados com uma intensidade luminosa de 25 lux e estar protegidos por barreiras que não permitam a passagem por cima ou por baixo das mesmas e por semáforos. — Devem ser instalados e estar operacionais sistemas de CCTV que forneçam uma boa qualidade de imagem em todos os pontos de entrada e saída da zona de estacionamento segura e protegida. Os pontos de entrada e saída devem estar equipados com tecnologia de reconhecimento de chapas de matrícula. Os registos de entrada e saída de veículos devem ser guardados em conformidade com a legislação aplicável. — Os pontos de entrada e saída da zona de estacionamento segura e protegida devem ser protegidos por mecanismos de deteção e prevenção de intrusão, tais como torniquetes para peões com 1,80 metros de altura mínima. Os pontos de acesso a serviços como sanitários, restaurantes e lojas devem ser equipados com torniquetes de tripé quando houver acesso direto entre a zona de estacionamento e esses serviços.
Procedimentos relativos ao pessoal	— Deve ser adotado, com base numa avaliação anual dos riscos e sem prejuízo de legislação nacional que estabeleça requisitos adicionais, um plano de segurança para analisar os riscos específicos, nas zonas de estacionamento seguras e protegidas, devidos a fatores como a sua localização, tipos de clientes, condições de segurança rodoviária, taxas de criminalidade e considerações gerais de segurança. — Deve ser adotado, com base numa avaliação anual dos riscos e sem prejuízo de legislação nacional que estabeleça requisitos adicionais, um plano de continuidade das atividades que inclua uma descrição pormenorizada dos procedimentos a seguir em caso de incidentes causadores de perturbações e que permitam garantir a continuação de atividades essenciais. Os responsáveis pela gestão da zona de estacionamento segura e protegida devem estar em condições de demonstrar a aplicação desses procedimentos. — Deve existir um procedimento para os casos em que veículos não autorizados estejam estacionados na zona de estacionamento segura e protegida. Esse procedimento deve ser afixado de modo visível na zona de estacionamento segura e protegida.

	— A assistência aos utilizadores deve estar disponível 24 horas por dia, 7 dias por semana. — A comunicação de incidentes ao pessoal e a denúncia de crimes às autoridades policiais deve ser facilitada mediante a afixação, na zona de estacionamento segura e protegida, de um procedimento claro aplicável nestes casos. — Deve ser nomeada uma pessoa responsável pelos procedimentos relativos ao pessoal. — O sistema de gestão da zona de estacionamento deve estar preparado para transferências de dados DATEX II.

Nível "platina"

NÍVEL "PLATINA"

Perímetro	— O perímetro da zona de estacionamento segura e protegida deve ser protegido através de uma barreira contínua com, pelo menos 1,8 metros de altura, com dissuasores de escalamento. Deve existir uma zona livre de 1 metro entre a barreira e a zona de estacionamento. — Devem ser adotadas medidas para evitar a danificação intencional e involuntária das barreiras. — O perímetro da zona de estacionamento segura e protegida deve ser iluminado com uma intensidade luminosa de 25 lux. — Todo o perímetro da zona de estacionamento segura e protegida deve ser monitorizado através de videovigilância em modo contínuo, não deixando nenhum espaço de fora. — O sistema de CCTV deve ter uma gravação digital em modo contínuo de, pelo menos, 5 fotogramas por segundo ou basear-se na deteção de movimento com pré e pós-gravação e utilizar câmaras de visão diurna e noturna com resolução HD verdadeira de 720 píxeis. — O operador da zona de estacionamento segura e protegida deve efetuar um controlo CCTV de rotina a cada 48 horas, do qual deve ser mantido um registo durante uma semana. — O operador da zona de estacionamento segura e protegida deve efetuar um controlo funcional do sistema de CCTV pelo menos uma vez a cada 24 horas. — Os dados CCTV devem ser conservados por um período de 30 dias, salvo se a legislação aplicável exigir um período de conservação mais curto. Nesse caso, é aplicável o período de conservação mais longo permitido por lei. — A zona de estacionamento segura e protegida deve ter uma garantia de CCTV ou um acordo de nível de serviço que preveja pelo menos duas visitas de serviço, por ano, de uma organização especializada qualificada, ou demonstrar capacidades próprias de manutenção. Os sistemas de CCTV na zona de estacionamento segura e protegida devem ser sempre operados por técnicos qualificados. — Os eventos CCTV e de acesso devem ser sincronizados através de um software de anotação comum. — Os eventos CCTV de segurança na zona de estacionamento devem ser examinados por pessoal que utiliza clientes baseados na Web. Em caso de interrupção da rede, todos os eventos CCTV e de acesso devem ser armazenados localmente e carregados assim que as ligações ao equipamento de registo central forem restabelecidas. — As imagens de CCTV devem ser controladas à distância (24/7) por uma central externa de monitorização e receção de alarmes, salvo se estiver presente pessoal de segurança no local.

	— O sistema de CCTV deve dispor de alarmes de intrusão, bem como de alarmes de escalamento, e acionar o alarme através de sinalização sonora ou luminosa na zona de estacionamento, bem como nas centrais de monitorização e receção de alarmes. — A vegetação em redor do perímetro da zona de estacionamento segura e protegida deve ser aparada para assegurar uma boa visibilidade.
Zonas de estacionamento	— Deve existir sinalização adequada que indique que só é permitida a entrada de veículos de transporte de mercadorias e veículos autorizados na zona de estacionamento. — As vias da zona de estacionamento e para circulação de peões devem ser marcadas e iluminadas com uma intensidade luminosa de 15 lux. — A vegetação na zona de estacionamento deve ser aparada para assegurar uma boa visibilidade. — O local deve dispor de pessoal ou de um sistema de videovigilância 24 horas por dia, 7 dias por semana. — Os requisitos para CCTV previstos na secção "perímetro" deste nível de segurança são igualmente aplicáveis para efeitos de CCTV na zona de estacionamento.
Entrada/Saída	— Os pontos de entrada e saída da zona de estacionamento segura e protegida devem ser iluminados com uma intensidade luminosa de 25 lux e estar protegidos por barreiras que não permitam a passagem por cima ou por baixo das mesmas e complementadas por pilaretes. — Devem ser instalados e estar operacionais sistemas de CCTV que forneçam uma boa qualidade de imagem em todos os pontos de entrada e saída da zona de estacionamento segura e protegida. Os pontos de entrada e saída, incluindo os pontos de entrada e saída de peões, devem ser monitorizados em tempo real. — Os requisitos para CCTV previstos na secção "perímetro" deste nível de segurança são igualmente aplicáveis para efeitos de CCTV nos pontos de entrada e saída. — Os pontos de entrada e saída da zona de estacionamento segura e protegida devem ser protegidos por mecanismos de deteção e prevenção de intrusão, tais como torniquetes para peões com 1,80 metros de altura mínima. Os pontos de acesso a serviços como sanitários, restaurantes e lojas devem ser equipados com torniquetes de tripé quando houver acesso direto entre a zona de estacionamento e esses serviços. — Os pontos de entrada e saída da zona de estacionamento segura e protegida devem estar equipados com tecnologia de reconhecimento de chapas de matrícula. À saída da zona de estacionamento segura e protegida, o pessoal de segurança deve verificar se a matrícula corresponde ao identificador do sistema de verificação de entrada e saída, por exemplo, bilhetes, leitores RFID ou códigos QR. Os registos dos veículos que entram e saem da zona de estacionamento segura e protegida devem ser guardados em conformidade com a legislação aplicável. — Os pontos de entrada e de saída da zona de estacionamento segura e protegida devem ser protegidos através de um sistema de verificação em duas fases, que inclua a verificação das matrículas e outro método adequado escolhido pela zona de estacionamento segura e protegida que permita a identificação e a verificação dos condutores, dos respetivos acompanhantes e de qualquer outra pessoa autorizada a entrar na zona de estacionamento. — Se existir uma portaria, esta deve dispor de meios para resistir a um ataque externo, incluindo um mecanismo de fecho das portas.
Procedimentos relativos ao pessoal	— Deve ser adotado, com base numa avaliação anual dos riscos e sem prejuízo de legislação nacional que estabeleça requisitos adicionais, um plano de segurança para analisar os riscos específicos, nas zonas de estacionamento seguras e protegidas, devidos a fatores como a sua localização, tipos de clientes, condições de segurança rodoviária, taxas de criminalidade e considerações gerais de segurança.

	— Deve ser adotado, com base numa avaliação anual dos riscos e sem prejuízo de legislação nacional que estabeleça requisitos adicionais, um plano de continuidade das atividades que inclua uma descrição pormenorizada dos procedimentos a seguir em caso de incidentes causadores de perturbações e que permitam garantir a continuação de atividades essenciais. Os responsáveis pela gestão da zona de estacionamento segura e protegida devem estar em condições de demonstrar a aplicação desses procedimentos. — Deve existir um procedimento para os casos em que veículos não autorizados estejam estacionados na zona de estacionamento segura e protegida. Esse procedimento deve ser afixado de modo visível na zona de estacionamento segura e protegida. — A assistência aos utilizadores deve estar disponível 24 horas por dia, 7 dias por semana. — A comunicação de incidentes ao pessoal de segurança e a denúncia de crimes às autoridades policiais deve ser facilitada mediante a afixação, na zona de estacionamento segura e protegida, de um procedimento claro aplicável nestes casos. — Deve ser nomeada uma pessoa responsável pelos procedimentos relativos ao pessoal. — Deve ser utilizado um manual técnico do utilizador. — Devem ser adotados procedimentos de resposta a alarmes. — O sistema de gestão da zona de estacionamento deve estar preparado para transferências de dados DATEX II. — Deve existir a possibilidade de efetuar a pré-reserva em condições de segurança através de telefone, formulários de contacto, correio eletrónico, aplicações ou plataformas de reserva. Se for disponibilizada a pré-reserva através de aplicações ou sistemas de reserva similares, a transmissão de dados deve ocorrer em tempo real.

Secção C — Normas e procedimentos de certificação

i) *Organismos de certificação e formação de auditores*

1. Apenas os organismos de certificação e os auditores que cumpram os requisitos estabelecidos na presente secção estão habilitados a efetuar a certificação das zonas de estacionamento seguras e protegidas a que se refere o artigo 8.º-B, n.º 1, do AETR.

2. Os organismos de certificação cujos auditores efetuem auditorias a fim de certificarem zonas de estacionamento seguras e protegidas de acordo com as normas estabelecidas nas secções A e B devem ter uma acreditação de grupo em conformidade com a norma ISO 17021.

3. Os auditores que efetuem auditorias a fim de certificarem zonas de estacionamento seguras e protegidas de acordo com as normas estabelecidas nas secções A e B devem ter uma relação contratual com o organismo de certificação.

4. Em conformidade com a norma ISO 17021, cabe aos organismos de certificação assegurar que os auditores que efetuam auditorias a fim de certificarem zonas de estacionamento seguras e protegidas têm a formação adequada.

5. Os auditores dos organismos de certificação devem ter concluído com aproveitamento um curso de formação de auditores sobre a versão mais recente das normas estabelecidas nas secções A e B, que inclua uma parte teórica e prática.

6. Os auditores dos organismos de certificação devem possuir um bom conhecimento prático de uma das línguas de trabalho da UNECE, bem como da língua local relevante da Parte Contratante onde efetuam a auditoria.

ii) *Procedimentos relativos às auditorias de certificação, às auditorias sem aviso prévio e à revogação do certificado de zona de estacionamento segura e protegida*

1. As auditorias de certificação de zonas de estacionamento seguras e protegidas são realizadas presencialmente. Os operadores de zonas de estacionamento que desejem ser certificados em conformidade com as normas do AETR constantes das secções A e B devem solicitar a um organismo de certificação a realização de uma auditoria de certificação no local.

2. Os operadores que pretendam renovar a certificação devem solicitar ao organismo de certificação da sua escolha, três meses antes do termo do prazo de validade do certificado, a realização de uma nova auditoria das zonas de estacionamento seguras e protegidas. A auditoria de renovação da certificação deve ser organizada e os resultados devem ser enviados ao operador da zona de estacionamento antes da data de caducidade do certificado atual.

3. O organismo de certificação pode decidir prorrogar o prazo de validade do certificado atual por um período máximo de seis meses, caso não consiga realizar a auditoria de renovação da certificação solicitada devido a circunstâncias excecionais que nem este nem o operador da zona de estacionamento segura e protegida poderiam ter previsto. A prorrogação só pode ser renovada uma única vez.

4. O organismo de certificação competente deve realizar, durante o prazo de validade do certificado da zona de estacionamento segura e protegida, pelo menos uma auditoria sem aviso prévio respeitante às normas estabelecidas nas secções A e B.

5. O organismo de certificação deve enviar os resultados das auditorias de renovação da certificação e das auditorias sem aviso prévio ao operador da zona de estacionamento segura e protegida sem atrasos injustificados.

6. Se, na sequência de uma auditoria de renovação da certificação ou de uma auditoria sem aviso prévio, o organismo de certificação determinar que a zona de estacionamento segura e protegida deixou de preencher um ou mais requisitos abrangidos pelo certificado, deve comunicar ao operador os elementos das falhas constatadas e sugerir as medidas necessárias para as corrigir. O organismo de certificação deve permitir ao operador sanar essas falhas dentro de um prazo fixado pelo auditor, tendo em conta a sua gravidade. O operador deve informar o organismo de certificação das medidas tomadas para corrigir as deficiências constatadas e fornecer todos os elementos necessários antes do termo do prazo.

7. O organismo de certificação deve efetuar a avaliação das medidas corretivas aplicadas pelo operador no prazo de quatro semanas. Se determinar que a zona de estacionamento segura e protegida preenche todos os requisitos mínimos de serviço estabelecidos nas secções A e B e todos os requisitos de segurança abrangidos pelo certificado, o organismo de certificação deve emitir um novo certificado de auditoria para o nível solicitado. Em caso de auditoria sem aviso prévio, continua a ser aplicável o mesmo certificado de auditoria até à sua data de caducidade.

8. Se determinar que a zona de estacionamento segura e protegida preenche todos os requisitos mínimos de serviço previstos nas secções A e B, bem como os requisitos de segurança de um nível de segurança diferente do abrangido pelo certificado em vigor, o organismo de certificação deve emitir um novo certificado de auditoria para o nível de segurança adequado. Em caso de auditoria sem aviso prévio, deve ser emitido um novo certificado de auditoria com o nível de segurança adequado, com a mesma data de validade do certificado de auditoria que substitui.

9. Se, na sequência de uma auditoria de renovação da certificação ou de uma auditoria sem aviso prévio e da avaliação de quaisquer medidas corretivas posteriores, determinar que a zona de estacionamento segura e protegida não preenche os requisitos mínimos de serviço ou um ou mais requisitos de segurança abrangidos pelo certificado em vigor, o organismo de certificação deve revogar o certificado. O organismo de certificação deve notificar imediatamente o operador, que será responsável pela supressão de toda e qualquer referência nas suas instalações às normas do AETR relativas às zonas de estacionamento seguras e protegidas.

10. Sempre que não concorde com o resultado da auditoria, o operador da zona de estacionamento segura e protegida tem a possibilidade de recorrer para o organismo de certificação que realizou a auditoria, em conformidade com a norma ISO 17021. Após analisar o recurso, o organismo de certificação poderá decidir não revogar o certificado de auditoria, ou emitir um novo certificado de auditoria para um nível de segurança diferente.

iii) *Requisitos a cumprir após a auditoria pelos organismos de certificação e prestação de informações*

1. Se o resultado da auditoria de certificação ou de renovação da certificação for favorável, o organismo de certificação deve emitir imediatamente o certificado de auditoria e enviar, sem demora, uma cópia do mesmo ao operador da zona de estacionamento segura e protegida certificada e às autoridades competentes da Parte Contratante onde essa zona de estacionamento está localizada. O organismo de certificação deve informar igualmente as autoridades competentes dessa Parte Contratante da revogação dos certificados de auditoria e da alteração do nível de segurança das zonas de estacionamento seguras e protegidas após uma auditoria. O certificado de auditoria é válido por um período de três anos.

2. Os organismos de certificação devem criar um mecanismo de reclamação em linha para os utilizadores de zonas de estacionamento seguras e protegidas.»