2025/1115

2.6.2025

DECISIÓN (UE) 2025/1115 DEL CONSEJO

de 12 de mayo de 2025

por la que se establece la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en el Grupo de expertos sobre el Acuerdo europeo sobre el trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR) y en el Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, por lo que respecta a una propuesta para adaptar el AETR a las principales modificaciones recientes del Reglamento (CE) n.º 561/2006

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, en relación con su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

(1) El Acuerdo europeo sobre el trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR) ([1]) entró en vigor el 5 de enero de 1976. En su sentencia de 31 de marzo de 1971, en el asunto 22/70, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea reconoció que la Unión tiene competencia exclusiva en la materia cubierta por el AETR ([2]).

(2) De conformidad con el artículo 2, apartado 3, párrafo segundo, del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo ([3]), las disposiciones del AETR deben adaptarse a las de dicho Reglamento. Los Reglamentos (UE) 2020/1054 ([4]) y (UE) 2024/1258 ([5]) del Parlamento Europeo y del Consejo modificaron el Reglamento (CE) n.º 561/2006. Además, el Reglamento Delegado de la Comisión (UE) 2022/1012 completa el artículo 8 *bis*, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 561/2006, que es una de las disposiciones introducidas por el Reglamento (UE) 2020/1054. Por consiguiente, la Unión debe proponer la modificación del AETR a fin de reflejar las modificaciones introducidas por los Reglamentos (UE) 2020/1054 y (UE) 2024/1258 y completadas por el Reglamento Delegado (UE) 2022/1012 ([6]). Dichas modificaciones incluyen nuevas disposiciones relativas al ámbito de aplicación del AETR, las condiciones en que pueden tomarse descansos semanales reducidos consecutivos, la prohibición de que el período de descanso semanal normal tenga lugar en la cabina, las normas con arreglo a las cuales el conductor debe regresar a su lugar de residencia o al establecimiento del empleador, las condiciones en las que es posible tomar períodos de descanso en un transbordador o tren, otras posibles excepciones para los conductores que efectúan transportes discrecionales de viajeros, y el principio y las especificaciones de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas.

(3) De conformidad con el artículo 21 del AETR, toda Parte Contratante puede presentar propuestas de modificación del AETR al Secretario General de las Naciones Unidas. Por lo general, antes de presentarlas al Secretario General de las Naciones Unidas, las propuestas son presentadas, estudiadas y refrendadas en primer lugar en el Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera (SC.1) de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE). La CEPE ha creado un Grupo de expertos sobre el AETR en el marco del AETR. El Grupo de expertos sobre el AETR es un organismo facultado para elaborar y presentar propuestas de modificación del AETR al Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera de la CEPE. Sobre la base de la presente Decisión, la Unión debe proponer que el Grupo de expertos sobre el AETR, durante su 38.ª sesión, prevista para junio de 2025, y en sesiones posteriores, y el Grupo de

([1]) DO L 95 de 8.4.1978, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1977/2829/oj.
([2]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 31 de marzo de 1971, *Comisión/Consejo (AETR)*, 22/70, ECLI:EU:C:1971:32, apartados 30 y 31.
([3]) Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).
([4]) Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que respecta al posicionamiento mediante tacógrafos (DO L 249 de 31.7.2020, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj).
([5]) Reglamento (UE) 2024/1258 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2024, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo relativo a los requisitos mínimos sobre las pausas y los períodos de descanso diarios y semanales mínimos en el sector del transporte discrecional de viajeros y en lo relativo a la facultad de los Estados miembros de imponer sanciones por las infracciones del Reglamento (UE) n.º 165/2014 cometidas en otro Estado miembro o en un tercer país (DO L, 2024/1258, 2.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj).
([6]) Reglamento Delegado (UE) 2022/1012 de la Comisión, de 7 de abril de 2022, por el que se completa el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo al establecimiento de normas que detallan el nivel de servicio y la seguridad de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas, así como a los procedimientos para su certificación (DO L 170 de 28.6.2022, p. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/1012/oj).

Trabajo de Transporte por Carretera de la CEPE, durante su 120.ª sesión, prevista para octubre de 2025, y en sesiones posteriores, debatan las modificaciones del AETR relativas a la mejora de las condiciones de trabajo de los conductores que efectúen transportes internacionales por carretera derivadas de las modificaciones recientes del Reglamento (CE) n.º 561/2006 introducidas por los Reglamentos (UE) 2020/1054 y (UE) 2024/1258 y por el Reglamento Delegado (UE) 2022/1012.

(4) Procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Grupo de expertos sobre el AETR y en el Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera, ya que las modificaciónes del AETR serán vinculantes con arreglo al Derecho internacional de conformidad con el artículo 21, apartado 6, del AETR.

(5) Los Estados miembros no deben oponerse a la notificación por parte del Secretario General de las Naciones Unidas, de conformidad con el artículo 21, apartado 1, del AETR, de las modificaciones propuestas que figuran en el documento adjunto de la presente Decisión. Si una notificación del Secretario General de las Naciones Unidas no se limita a las propuestas de modificación que figuran en el documento adjunto de la presente Decisión, los Estados miembros no deben oponerse a las modificaciones propuestas que figuran en el documento adjunto de la presente Decisión.

(6) La posición de la Unión en el Grupo de expertos sobre el AETR debe ser expresada por la Comisión, y la posición de la Unión en el Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera debe ser expresada por los Estados miembros, actuando conjuntamente en interés de la Unión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Se establece en el documento adjunto de la presente Decisión la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en la 38.ª sesión y en sesiones posteriores del Grupo de expertos sobre el Acuerdo europeo sobre el trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR) y en la 120.ª sesión y en sesiones posteriores del Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera (SC.1) de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) por lo que respecta a una propuesta para adaptar el AETR a las modificaciones recientes del Reglamento (CE) n.º 561/2006 introducidas por los Reglamentos (UE) 2020/1054 y (UE) 2024/1258 y por el Reglamento Delegado (UE) 2022/1012.

Se podrán acordar cambios formales y menores en la posición a que se refiere el primer párrafo sin decisión ulterior del Consejo.

Artículo 2

La posición a que se refiere el artículo 1 será expresada por la Comisión en el Grupo de expertos sobre el AETR y por los Estados miembros, actuando conjuntamente en interés de la Unión, en el Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera de la CEPE.

Artículo 3

Cuando cualquier propuesta de modificación que figure en el documento adjunto de la presente Decisión haya sido refrendada por el Grupo de Trabajo de Transporte por Carretera de la CEPE, los Estados miembros, actuando conjuntamente en interés de la Unión, la presentarán al Secretario General de las Naciones Unidas, de conformidad con el artículo 21, apartado 1, del AETR.

Los Estados miembros no deberán oponerse a la notificación por parte del Secretario General de las Naciones Unidas, de conformidad con el artículo 21, apartado 1, del AETR, de las modificaciones propuestas que figuran en el documento adjunto de la presente Decisión.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Decisión son la Comisión y los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 12 de mayo de 2025.

Por el Consejo

La Presidenta

B. NOWACKA

ANEXO

1) En el artículo 1 del AETR se añade la nueva definición i *bis*) siguiente:

«i *bis*) Por "servicios discrecionales" se entenderán los servicios de transporte de personas no incluidos en la definición de servicios regulares ni de servicios regulares especiales, y cuya principal característica es el transporte de grupos de personas formados a iniciativa del cliente o del propio transportista. Los servicios discrecionales se realizarán al amparo de una hoja de ruta que deberá cumplimentar el transportista antes de cada viaje y que contendrá, como mínimo, datos sobre el tipo de servicio, el itinerario principal y el transportista o transportistas de que se trate.».

2) El artículo 2, apartado 2, letra a), del AETR se sustituye por el texto siguiente:

«a) vehículos destinados al transporte de mercancías cuya masa máxima autorizada, incluido cualquier remolque o semirremolque, no supere las 2,5 toneladas;».

3) En el artículo 2, apartado 2, del AETR, se añade la letra l) siguiente:

«1) vehículos o conjuntos de vehículos con una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados a efectos de:

i) transporte de materiales, equipos o maquinaria para uso del conductor en el ejercicio de su profesión, o

ii) entrega de mercancías producidas artesanalmente,

únicamente en un radio de 100 kilómetros desde el centro de operaciones de la empresa, y a condición de que la conducción del vehículo no constituya la actividad principal del conductor y el transporte no se realice por cuenta ajena.».

4) En el artículo 7, apartado 2, del AETR, se añaden los párrafos siguientes:

«En el caso de un conductor que preste un servicio discrecional de transporte de viajeros, la pausa a que se refiere el párrafo primero podrá sustituirse también por dos pausas, de al menos quince minutos cada una, distribuidas durante el período de conducción a que se refiere el párrafo primero, de manera que se cumpla lo dispuesto en dicho párrafo.

Un conductor que participe en la conducción en equipo podrá hacer una pausa de cuarenta y cinco minutos en un vehículo conducido por otro conductor, a condición de que no se dedique a asistir a este último.».

5) A continuación del artículo 8, apartado 2, del AETR se inserta el apartado siguiente:

«2 *bis*. Siempre que con ello no se comprometan ni la seguridad vial ni las condiciones de trabajo del conductor, un conductor que efectúe un único servicio discrecional de transporte de viajeros de una duración de al menos seis períodos consecutivos de veinticuatro horas podrá abstenerse de cumplir lo dispuesto en el apartado 2, párrafo primero, y tomar en lugar de ello el período de descanso diario una vez dentro de un plazo máximo de veinticinco horas después de que finalice el período de descanso diario o semanal anterior, siempre que el tiempo total acumulado de conducción de ese día no haya superado las siete horas. Siempre que se cumplan las mismas condiciones, podrá recurrirse a dicha excepción dos veces en un único servicio discrecional de transporte de viajeros de una duración de al menos ocho períodos consecutivos de veinticuatro horas. El recurso a la mencionada excepción se entenderá sin perjuicio del tiempo de trabajo máximo que establezca la legislación aplicable.».

6) En el artículo 8, apartado 6, del AETR, al final de la letra a), se añade el párrafo siguiente:

«No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, un conductor que se dedique al transporte internacional de mercancías podrá tomar dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos fuera de la Parte Contratante de establecimiento del empresario, siempre que tome al menos cuatro períodos de descanso semanal en cuatro semanas consecutivas cualesquiera, de los cuales al menos dos serán períodos de descanso semanal normal.

A efectos del presente apartado, se considerará que un conductor se dedica al transporte internacional si inicia los dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos fuera de la Parte Contratante de establecimiento del empresario y fuera del lugar de residencia del conductor.».

7) En el artículo 8, apartado 6, del AETR, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) No obstante lo dispuesto en el apartado 6, letra a), un conductor que efectúe un único servicio discrecional de transporte podrá aplazar el período de descanso semanal por un plazo de hasta doce períodos consecutivos de veinticuatro horas después de un período de descanso semanal normal anterior, siempre que:

— tras la aplicación de la excepción, el conductor se tome:

— dos períodos de descanso semanal regular, o

— un período de descanso semanal normal y un período de descanso semanal reducido de al menos veinticuatro horas. No obstante, la reducción se compensará con un período equivalente de descanso ininterrumpido antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana del período de excepción;

— cuatro años después de que el país de matriculación haya implantado el tacógrafo digital, el vehículo esté equipado con aparatos de control de conformidad con los requisitos del apéndice 1B del anexo, y

— de tener lugar la conducción durante el período comprendido entre las 22.00 y las 6.00 horas, el vehículo cuente con varios conductores o se reduzca a tres horas el período de conducción a que hace referencia el artículo 7.».

8) El artículo 8, apartado 8, del AETR se sustituye por el texto siguiente:

«8. No podrán tomarse en un vehículo los períodos de descanso semanal normal ni cualquier período de descanso semanal de más de cuarenta y cinco horas que se tome como compensación de períodos de descanso semanal reducidos previos. Deberán tomarse en un alojamiento apropiado y adaptado para ambos sexos que disponga de instalaciones para dormir y sanitarias adecuadas.

Todos los gastos de alojamiento fuera del vehículo correrán a cargo del empresario.».

9) Al final del artículo 8, apartado 8, del AETR, se añade el nuevo apartado 8 *bis* siguiente:

«8 *bis*. La empresa de transporte organizará el trabajo del conductor de tal manera que, en cada período de cuatro semanas consecutivas, este pueda regresar al centro de operaciones del empresario en el que normalmente tenga su base y en el que empiece su período de descanso semanal, en la Parte Contratante de establecimiento del empresario, o regresar a su lugar de residencia, para disfrutar al menos, en cada período de cuatro semanas consecutivas, de un período de descanso semanal normal o de un período de descanso semanal de más de cuarenta y cinco horas tomado como compensación de un período de descanso semanal reducido.

No obstante, cuando el conductor haya tomado dos períodos consecutivos de descanso semanal reducido con arreglo al apartado 6, letra a), la empresa de transporte organizará el trabajo del conductor de tal modo que este pueda regresar antes del inicio del período de descanso semanal normal de más de cuarenta y cinco horas que tome como compensación.

La empresa documentará la manera en que da cumplimiento a esta obligación y conservará esta documentación en sus locales para presentarla a solicitud de las autoridades de control.».

10) Los primeros dos párrafos del artículo 8 *bis* del AETR se sustituyen por el texto siguiente:

«1. No obstante lo dispuesto en el artículo 8, el período de descanso diario normal o el período de descanso semanal reducido de un conductor que acompañe un vehículo transportado por transbordador o tren no se podrá interrumpir más de dos veces para llevar a cabo otras actividades que no excedan en total de una hora. Durante dicho período de descanso diario normal o de descanso semanal reducido, el conductor deberá tener acceso a una cabina para dormir, cama o litera que esté a su disposición.

Con respecto a los períodos de descanso semanal normal, dicha excepción solo se aplicará a los viajes en transbordador o en tren si:

a) la duración prevista del viaje es de por lo menos ocho horas, y además

b) el conductor tiene acceso a una cabina para dormir en el transbordador o en el tren.

2. Cualquier tiempo utilizado en viajar a un lugar para hacerse cargo de un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación del presente Acuerdo, o en volver de ese lugar, cuando el vehículo no se encuentre ni en el domicilio del conductor ni en el centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor, no se considerará como descanso o pausa excepto cuando el conductor se encuentre en un transbordador o en un tren y tenga acceso a una cabina para dormir, cama o litera.».

11) Se añade el nuevo artículo 8 *ter* siguiente:

«*Artículo 8* ter

Zonas de estacionamiento seguras y protegidas

1. Sobre la base de la información facilitada por las Partes Contratantes, la Secretaría de la CEPE velará por que la información sobre las zonas de estacionamiento seguras y protegidas sea fácilmente accesible para los conductores dedicados al transporte por carretera de mercancías y viajeros. La Secretaría de la CEPE publicará una lista de las zonas de estacionamiento que hayan sido certificadas, con el fin de facilitar a los conductores condiciones adecuadas sobre:

— detección y prevención de intrusiones,

— iluminación y visibilidad,

— puntos de contacto y procedimientos de emergencia,

— instalaciones sanitarias adaptadas a ambos sexos,

— posibilidades de comprar comida y bebidas,

— conexiones que posibiliten la comunicación,

— suministro de electricidad.

La lista de dichas zonas de estacionamiento podrá consultarse en un sitio web oficial único y se actualizará periódicamente.

2. En el apéndice 5 se establecen las normas más detalladas sobre el nivel de servicio y de seguridad con respecto a los elementos enumerados en el apartado 1 y los procedimientos de certificación de las zonas de estacionamiento.

3. El apéndice 5 podrá ser modificado por una mayoría de las Partes Contratantes presentes y votantes en el Grupo de Trabajo sobre Transporte por Carretera de la CEPE.

4. Las Partes Contratantes deberán fomentar el desarrollo de zonas de estacionamiento para los usuarios comerciales de la carretera.».

12) El artículo 9 del AETR se sustituye por el texto siguiente:

«1. Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera y a fin de que el vehículo llegue a un punto de parada adecuada, el conductor podrá apartarse de lo dispuesto en el presente Acuerdo en la medida necesaria para garantizar la seguridad de las personas, del vehículo o de su carga. El conductor indicará la naturaleza y los motivos del incumplimiento de esas disposiciones en la hoja de registro o en una impresión del dispositivo de control o en su registro de servicio, a más tardar al llegar a un punto de parada adecuado.

2. Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera, el conductor también podrá, en circunstancias excepcionales, apartarse de lo dispuesto en el artículo 6, apartados 1 y 2, y en el artículo 8, apartado 2, y superar los tiempos de conducción diario y semanal en un máximo de una hora para llegar al centro de operaciones del empresario o al lugar de residencia del conductor con el fin de disfrutar del período de descanso semanal.

3. En las mismas condiciones, el conductor podrá superar los tiempos de conducción diario y semanal en un máximo de dos horas, siempre que tome una pausa ininterrumpida de treinta minutos inmediatamente antes del tiempo de conducción adicional necesario para llegar al centro de operaciones del empresario o al lugar de residencia del conductor con el fin de disfrutar de un período de descanso semanal normal.

4. El conductor deberá señalar el motivo de la excepción manualmente en la hoja de registro del aparato de control o en un documento impreso del aparato de control o en el registro de servicio, a más tardar al llegar a destino o a un punto de parada adecuado.

5. Cualquier extensión del tiempo de conducción se compensará con un período equivalente de descanso de forma ininterrumpida junto con cualquier período de descanso, antes de que finalice la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.».

13) Se añade al AETR el nuevo apéndice 5 siguiente:

«Apéndice 5

1. Con objeto de obtener la certificación como zona de estacionamiento segura y protegida, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 8 *ter*, apartado 1, del AETR, una zona de estacionamiento debe cumplir las siguientes normas:

a) todas las normas relativas al nivel mínimo de servicio que se establecen en la sección A del presente apéndice;

b) todas las normas relativas a uno de los niveles de seguridad que se establecen en la sección B del presente apéndice.

2. La certificación de las zonas de estacionamiento como zonas de estacionamiento seguras y protegidas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 8 *ter*, apartado 1, del AETR se ajustará a las normas y procedimientos que se establecen en la sección C del presente apéndice.

Sección A. Nivel mínimo de servicio

Instalaciones sanitarias adaptadas a ambos sexos	— Habrá aseos y duchas separados para usuarios y usuarias, disponibles y en funcionamiento. Las duchas deberán proporcionar agua caliente. — Deberá haber grifos de agua caliente que funcionen correctamente. Se proporcionará jabón de manos gratis. — Habrá cubos de basura disponibles *in situ*, que se vaciarán periódicamente. — Los aseos, las duchas y los lavabos se limpiarán y controlarán diariamente a intervalos regulares. La ficha de limpieza debe mostrarse en un lugar visible.
Opciones de compra y consumo de alimentos y bebidas	— Habrá refrigerios y bebidas disponibles, que se podrán adquirir veinticuatro horas al día, siete días a la semana. — Las instalaciones dispondrán de una zona de comedor para los conductores.
Conexiones que posibilitan la comunicación	– Habrá una conexión a internet gratuita disponible.
Suministro de electricidad	— Habrá tomas de electricidad a disposición para uso personal. — A más tardar el 31 de diciembre de 2026, habrá instalaciones de suministro eléctrico disponibles *in situ* para los vehículos refrigerados de transporte por carretera.
Puntos de contacto y procedimientos de emergencia	— Se dispondrá de una señalización clara a fin de garantizar la circulación segura del tráfico en la zona de estacionamiento. — Los contactos de emergencia se mostrarán en la zona de estacionamiento al menos en la lengua oficial nacional y en inglés. Irán acompañados de pictogramas fácilmente comprensibles.

Sección B. Niveles de seguridad

a. Las zonas de estacionamiento seguras y protegidas certificadas con arreglo a las normas del AETR deberán cumplir los criterios establecidos para uno de los niveles de seguridad descritos en los cuadros 2 a 5.

b. Las zonas de estacionamiento seguras y protegidas garantizarán que los equipos y procedimientos enumerados en cada nivel de seguridad estén plenamente operativos.

c. Las normas establecidas en el presente Acuerdo se entienden sin perjuicio de la legislación nacional relacionada con las tareas que debe realizar el personal de seguridad autorizado y formado, interno o externo. Asimismo, si la legislación nacional así lo requiere, todo el personal de seguridad deberá haber recibido una formación adecuada.

d. Los plazos de conservación de los datos recogidos mediante videovigilancia (circuito cerrado de televisión, CCTV) se entienden sin perjuicio de la legislación aplicable en este ámbito. Se aplicarán a todos los requisitos obligatorios y voluntarios recogidos en las presentes normas.

e. Los valores de iluminación (lux) indicados en los distintos niveles de seguridad serán valores medios.

f. Sin perjuicio de la legislación nacional por la que se establecen requisitos adicionales en materia de formación, los operadores de zonas de estacionamiento seguras y protegidas velarán por que tanto su personal *in situ* como el que opera a distancia tales zonas, y también el gestor del aparcamiento, asistan a una formación sobre las normas del AETR para zonas de estacionamiento seguras y protegidas. El personal nuevo seguirá dicha formación en un plazo de seis meses a partir de su entrada en servicio. La formación abarcará los siguientes temas:

— formación y supervisión del personal;

— gestión de incidentes;

— vigilancia y seguimiento;

— tecnología.

g. Las zonas de estacionamiento seguras y protegidas mostrarán *in situ* la información para los usuarios sobre cómo presentar una reclamación ante el organismo de certificación pertinente.

Nivel Bronce

NIVEL BRONCE	
Perímetro	— El perímetro de la zona de estacionamiento segura y protegida deberá estar asegurado mediante un elemento disuasorio visual, que estará situado en el suelo e indicará el perímetro de la zona de estacionamiento segura y protegida; en esa zona solo estarán permitidos vehículos de mercancías y vehículos autorizados. — El perímetro de la zona de estacionamiento segura y protegida estará iluminado a una intensidad lumínica de 15 lux. — Toda la vegetación alrededor del perímetro de la zona de estacionamiento segura y protegida deberá podarse con objeto de asegurar una buena visibilidad.
Zona de estacionamiento	— Se indicará, mediante una señalización adecuada, que en la zona de estacionamiento solo están permitidos vehículos de mercancías y vehículos autorizados. — Se llevarán a cabo controles de vigilancia físicos o a distancia, al menos una vez cada veinticuatro horas. — Toda la vegetación dentro de la zona de estacionamiento deberá podarse con objeto de asegurar una buena visibilidad. — Todos los carriles existentes en la zona de estacionamiento, tanto para vehículos como para peatones, estarán iluminados a una intensidad lumínica de 15 lux.
Entrada/Salida	— Los puntos de entrada y salida de la zona de estacionamiento estarán iluminados a una intensidad lumínica de 25 lux. — En todos los puntos de salida y entrada de la zona de estacionamiento segura y protegida se instalará y pondrá en funcionamiento un CCTV que proporcione buena calidad de imagen. — El sistema de CCTV dispondrá de grabación digital continua de al menos cinco imágenes por segundo o estará basado en la detección de movimientos con grabación previa y posterior, y utilizará cámaras día/noche real de alta resolución de 720 píxeles. — El operador de la zona de estacionamiento segura y protegida llevará a cabo una vez por semana una comprobación rutinaria del CCTV, cuya grabación deberá conservarse durante una semana. El operador de la zona de estacionamiento segura y protegida llevará a cabo al menos una vez cada cuarenta y ocho horas una comprobación funcional del sistema de CCTV. — Los datos del CCTV se conservarán durante un período de treinta días, salvo que la legislación aplicable exija un período de conservación más corto. En tal caso, será aplicable el mayor período de conservación que permita la legislación. — La zona de estacionamiento segura y protegida deberá contar con una garantía CCTV o un acuerdo de nivel de servicio en vigor, o demostrar que dispone de capacidades de mantenimiento propias. Los sistemas de CCTV de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas siempre deberán ser operados por técnicos cualificados.

Procedimientos relativos al personal	— Deberá haber un plan de seguridad en vigor, basado en una evaluación de riesgos anual y sin perjuicio de la legislación nacional que establezca requisitos adicionales. Dicho plan incluirá todos los aspectos, desde la prevención y mitigación de riesgos hasta las medidas de respuesta en colaboración con las fuerzas y cuerpos de seguridad. — La zona de estacionamiento segura y protegida designará a una persona responsable de los procedimientos relativos al personal en caso de incidentes. El personal de la zona de estacionamiento segura y protegida deberá tener acceso en todo momento a una lista completa de fuerzas y cuerpos de seguridad locales. — Deberá haber un procedimiento en vigor para los casos en los que vehículos no autorizados estén aparcados en una zona de estacionamiento segura y protegida. Este procedimiento deberá exhibirse de forma claramente visible en la zona de estacionamiento segura y protegida. — Se facilitará la notificación de incidentes y delitos al personal y a la policía mediante la exhibición de un procedimiento claro en la zona de estacionamiento segura y protegida.

Nivel Plata

NIVEL PLATA	
Perímetro	— El perímetro de la zona de estacionamiento segura y protegida deberá estar asegurado, como mínimo, mediante un elemento disuasorio físico que dificulte el paso y solo permita entrar a las zonas de estacionamiento seguras y protegidas y salir de ellas a través de puntos de entrada y salida definidos. El perímetro de la zona de estacionamiento segura y protegida deberá estar asegurado mediante vigilancia y grabación de vídeo continuas, así como mediante un elemento disuasorio visual. — El sistema de CCTV dispondrá de grabación digital continua de al menos cinco imágenes por segundo o estará basado en la detección de movimientos con grabación previa y posterior, y utilizará cámaras día/noche real de alta resolución de 720 píxeles. — El operador de la zona de estacionamiento segura y protegida llevará a cabo cada setenta y dos horas una comprobación rutinaria de CCTV, cuya grabación deberá conservarse durante una semana. — El operador de la zona de estacionamiento segura y protegida deberá llevar a cabo al menos una vez cada cuarenta y ocho horas una comprobación funcional del sistema de CCTV. — Los datos del CCTV se conservarán durante un período de treinta días, salvo que la legislación aplicable exija un período de conservación más corto. En tal caso, será aplicable el mayor período de conservación que permita la legislación. — La zona de estacionamiento segura y protegida deberá contar con una garantía del CCTV y un acuerdo de nivel de servicio en vigor, o demostrar que dispone de capacidades de mantenimiento propias. Los sistemas de CCTV de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas siempre deberán ser accionados por técnicos cualificados. — El perímetro de la zona de estacionamiento segura y protegida estará iluminado a una intensidad lumínica de 20 lux. — Toda la vegetación alrededor del perímetro de la zona de estacionamiento segura y protegida deberá podarse con objeto de asegurar una buena visibilidad.
Zona de estacionamiento	— Se indicará, mediante una señalización adecuada, que en la zona de estacionamiento solo están permitidos vehículos de mercancías y vehículos autorizados. — Se llevarán a cabo controles de vigilancia físicos o a distancia, como mínimo, dos veces cada veinticuatro horas, y al menos una vez durante el día y una vez durante la noche. — Todos los carriles existentes en la zona de estacionamiento, tanto para vehículos como para peatones, estarán iluminados a una intensidad lumínica de 15 lux. — Toda la vegetación dentro de la zona de estacionamiento deberá podarse con objeto de asegurar una buena visibilidad.

Entrada/Salida	— Los puntos de entrada y salida de la zona de estacionamiento estarán iluminados a una intensidad lumínica de 25 lux y asegurados con barreras, que estarán equipadas con un sistema de comunicación vocal por interfono y un sistema de billetaje. — En todos los puntos de salida y entrada de la zona de estacionamiento segura y protegida se instalará y pondrá en funcionamiento un CCTV que proporcione buena calidad de imagen. Los requisitos relativos al CCTV mencionados en la sección correspondiente al perímetro de este nivel de seguridad se aplicarán también al CCTV de los puntos de entrada y salida.
Procedimientos relativos al personal	— Deberá haber un plan de seguridad en vigor, basado en una evaluación de riesgos anual y sin perjuicio de la legislación nacional que establezca requisitos adicionales. Dicho plan examinará los riesgos específicos dentro de la zona de estacionamiento debidos a factores como ubicación, tipos de usuarios, condiciones de seguridad vial, índices de delincuencia y consideraciones generales de seguridad. — La zona de estacionamiento segura y protegida designará a una persona responsable de los procedimientos relativos al personal en caso de incidentes. La zona de estacionamiento segura y protegida deberá tener acceso en todo momento a una lista completa de fuerzas y cuerpos de seguridad. — Deberá haber un procedimiento en vigor para los casos en los que vehículos no autorizados estén aparcados en una zona de estacionamiento segura y protegida. Este procedimiento deberá exhibirse de forma claramente visible en la zona de estacionamiento segura y protegida. — Se facilitará la notificación de incidentes y delitos al personal y a la policía mediante la exhibición de un procedimiento claro en la zona de estacionamiento segura y protegida. — La asistencia a los usuarios estará disponible durante veinticuatro horas al día y siete días a la semana.

Nivel Oro

NIVEL ORO	
Perímetro	— El perímetro de la zona de estacionamiento segura y protegida deberá estar asegurado mediante una barrera física de al menos 1,8 metros de altura. Entre la barrera y la zona de estacionamiento habrá una zona libre de 1 metro. — Se establecerán medidas para evitar daños involuntarios a las barreras. — El perímetro de la zona de estacionamiento segura y protegida estará iluminado a una intensidad lumínica de 25 lux. — Todo el perímetro de la zona de estacionamiento segura y protegida estará vigilado mediante videovigilancia continua, sin que queden puntos ciegos. — El sistema de CCTV dispondrá de grabación continua de al menos cinco imágenes por segundo o estará basado en la detección de movimientos con grabación previa y posterior, y cámaras día/noche real de alta resolución de 720 píxeles. — El operador de la zona de estacionamiento segura y protegida deberá llevar a cabo cada cuarenta y ocho horas una comprobación rutinaria del CCTV, cuya grabación deberá conservarse durante una semana. — El operador de la zona de estacionamiento segura y protegida deberá llevar a cabo al menos una vez cada veinticuatro horas una comprobación funcional del sistema de CCTV. — Los datos del CCTV se conservarán durante un período de treinta días, salvo que la legislación nacional aplicable exija un período de conservación más corto. En tal caso, será aplicable el mayor período de conservación que permita la legislación.

	— La zona de estacionamiento segura y protegida deberá contar con una garantía del CCTV o un acuerdo de nivel de servicio en vigor con al menos una visita de servicio al año realizada por una organización especializada cualificada, o demostrar que dispone de capacidades de mantenimiento propias. Los sistemas de CCTV de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas siempre deberán ser accionados por técnicos cualificados. — Los eventos de CCTV y de acceso se sincronizarán mediante un software de notificación común. — En caso de que se produzca una interrupción de la red, todos los eventos de CCTV y de acceso se almacenarán localmente, y una vez restablecidas las conexiones se cargarán de nuevo al equipo de registro central. — Toda la vegetación alrededor del perímetro de la zona de estacionamiento segura y protegida deberá podarse con objeto de asegurar una buena visibilidad.
Zona de estacionamiento	— Se indicará, mediante una señalización adecuada, que en la zona de estacionamiento solo están permitidos vehículos de mercancías y vehículos autorizados. — Se llevarán a cabo controles de vigilancia físicos o a distancia al menos dos veces cada veinticuatro horas, y al menos una vez durante el día y una vez durante la noche. — Los carriles de la zona de estacionamiento y los carriles para peatones estarán marcados e iluminados a una intensidad lumínica de 15 lux. — Toda la vegetación dentro de la zona de estacionamiento deberá podarse con objeto de asegurar una buena visibilidad.
Entrada/Salida	— Los puntos de entrada y salida de la zona de estacionamiento estarán iluminados a una intensidad lumínica de 25 lux y asegurados mediante barreras provistas de protección para que no se pueda pasar por debajo ni por encima y de semáforos. — En todos los puntos de salida y entrada de la zona de estacionamiento segura y protegida se instalará y pondrá en funcionamiento un CCTV que proporcione buena calidad de imagen. Los puntos de entrada y salida estarán equipados con tecnología de reconocimiento de matrículas. Los registros de entrada y salida de los vehículos se conservarán de conformidad con la legislación aplicable. — Los puntos de entrada y salida de la zona de estacionamiento segura y protegida deberán estar asegurados mediante mecanismos de prevención y detección de intrusiones, como torniquetes para peatones de una altura mínima de 1,8 metros. Los puntos de acceso a servicios como aseos, restaurantes y tiendas estarán provistos de torniquetes de trípode si hay un acceso directo entre la zona de estacionamiento y estos servicios.
Procedimientos relativos al personal	— Deberá haber un plan de seguridad en vigor, basado en una evaluación de riesgos anual y sin perjuicio de la legislación nacional que establezca requisitos adicionales. Dicho plan examinará los riesgos específicos a los que se enfrenta la zona de estacionamiento debido a factores como ubicación, tipos de clientes, condiciones de seguridad vial, índices de delincuencia y consideraciones generales de seguridad. — Deberá haber un plan de continuidad de las operaciones en vigor, basado en una evaluación de riesgos anual y sin perjuicio de la legislación nacional por la que se establecen requisitos adicionales. Dicho plan incluirá medidas detalladas sobre cómo responder a incidentes perturbadores y cómo seguir llevando a cabo las actividades críticas durante un incidente. Los operadores de la zona de estacionamiento segura y protegida deberán ser capaces de demostrar la aplicación de estas medidas. — Deberá haber un procedimiento en vigor para los casos en los que vehículos no autorizados estén aparcados en una zona de estacionamiento segura y protegida. Este procedimiento deberá exhibirse de forma claramente visible en la zona de estacionamiento segura y protegida.

	— La asistencia a los usuarios estará disponible durante veinticuatro horas al día y siete días a la semana. — Se facilitará la notificación de incidentes y delitos al personal y a la policía mediante la exhibición de un procedimiento claro en la zona de estacionamiento segura y protegida. — Se designará a una persona responsable de los procedimientos relativos al personal. — El sistema de gestión de la zona de estacionamiento estará preparado para la transferencia de datos DATEX II.

Nivel Platino

NIVEL PLATINO	
Perímetro	— El perímetro de la zona de estacionamiento segura y protegida deberá estar asegurado mediante una barrera continua física de al menos 1,8 metros de altura, provista de elementos que disuadan de pasar por encima. Entre la barrera y la zona de estacionamiento habrá una zona libre de 1 metro. — Se establecerán medidas para evitar daños voluntarios e involuntarios a las barreras. — El perímetro de la zona de estacionamiento segura y protegida estará iluminado a una intensidad lumínica de 25 lux. — Todo el perímetro de la zona de estacionamiento segura y protegida estará vigilado mediante videovigilancia continua, sin que queden puntos ciegos. — El sistema de CCTV dispondrá de grabación digital continua de al menos cinco imágenes por segundo o estará basado en la detección de movimientos con grabación previa y posterior, y cámaras día/noche real de alta resolución de 720 píxeles. — El operador de la zona de estacionamiento segura y protegida llevará a cabo cada cuarenta y ocho horas una comprobación rutinaria de CCTV, cuya grabación deberá conservarse durante una semana. — El operador de la zona de estacionamiento segura y protegida llevará a cabo al menos una vez cada veinticuatro horas una comprobación funcional del sistema de CCTV. — Los datos del CCTV se conservarán durante un período de treinta días, salvo que la legislación aplicable exija un período de conservación más corto. En tal caso, será aplicable el mayor período de conservación que permita la legislación. — La zona de estacionamiento segura y protegida deberá contar con una garantía del CCTV o un acuerdo de nivel de servicio en vigor con al menos dos visitas de servicio al año realizada por una organización especializada cualificada, o demostrar que dispone de capacidades de mantenimiento propias. Los sistemas de CCTV de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas siempre deberán ser accionados por técnicos cualificados. — Los eventos del CCTV y de acceso se sincronizarán mediante un software de anotación común. — Los eventos de seguridad captados por CCTV en la zona de estacionamiento serán examinados por personal a través de clientes basados en red. En caso de que se produzca una interrupción de la red, todos los eventos de CCTV y de acceso se almacenarán localmente, y una vez restablecidas las conexiones se cargarán de nuevo al equipo de registro central. — Las imágenes del CCTV estarán controladas a distancia (durante veinticuatro horas al día y siete días a la semana) por un centro externo de vigilancia y recepción de alarmas, salvo si se dispone de personal de seguridad *in situ*.

	— El sistema de CCTV proporcionará alarmas por intrusión y por paso por encima, y dará la alarma mediante señalización auditiva o luminosa en la zona de estacionamiento, así como en los centros de vigilancia y recepción de alarmas. — Toda la vegetación alrededor del perímetro de la zona de estacionamiento segura y protegida deberá podarse con objeto de asegurar una buena visibilidad.
Zona de estacionamiento	— Se indicará, mediante una señalización adecuada, que en la zona de estacionamiento solo están permitidos vehículos de mercancías y vehículos autorizados. — Los carriles de la zona de estacionamiento y los carriles para peatones estarán marcados e iluminados a una intensidad lumínica de 15 lux. — Toda la vegetación dentro de la zona de estacionamiento deberá podarse con objeto de asegurar una buena visibilidad. — El emplazamiento estará sometido a comprobaciones físicas o a videovigilancia durante veinticuatro horas al día y siete días a la semana. — Los requisitos relativos al CCTV mencionados en la sección correspondiente al perímetro de este nivel de seguridad se aplicarán también al CCTV de la zona de estacionamiento.
Entrada/Salida	— Los puntos de entrada y salida de la zona de estacionamiento segura y protegida estarán iluminados a una intensidad lumínica de 25 lux y asegurados mediante puertas provistas de protección para que no se pueda pasar por encima ni por debajo, además de bolardos. — En todos los puntos de salida y entrada de la zona de estacionamiento segura y protegida se instalará y pondrá en funcionamiento un CCTV que proporcione buena calidad de imagen. Los puntos de entrada y salida, incluidos los puntos de entrada y salida de peatones, serán objeto de vigilancia en tiempo real. — Los requisitos relativos al CCTV mencionados en la sección correspondiente al perímetro de este nivel de seguridad se aplicarán también al CCTV de los puntos de entrada y salida. — Los puntos de entrada y salida de la zona de estacionamiento segura y protegida deberán estar asegurados mediante mecanismos de prevención y detección de intrusiones, como torniquetes para peatones de una altura mínima de 1,8 metros. Los puntos de acceso a servicios como aseos, restaurantes y tiendas estarán provistos de torniquetes de trípode si hay acceso directo entre la zona de estacionamiento y estos servicios. — Los puntos de entrada y salida de la zona de estacionamiento segura y protegida estarán equipados con tecnología de reconocimiento de matrículas. El personal de seguridad verificará si, al salir de una zona de estacionamiento segura y protegida, la matrícula coincide con la identificada por el sistema de verificación de entrada y salida (por ejemplo, tickets, lectores RFID o códigos QR). Los registros de vehículos que entren en una zona de estacionamiento segura y protegida y salgan de ella se conservarán de conformidad con la legislación aplicable. — Los puntos de entrada y salida de la zona de estacionamiento segura y protegida deberán estar asegurados mediante un sistema de verificación en dos pasos que incluya los controles de las matrículas y un método adicional pertinente escogido por la zona de estacionamiento segura y protegida, que permita la identificación y verificación de los conductores, de cualquier persona que acompañe a los conductores y de cualquier otra persona autorizada que entre en la zona de estacionamiento. — Todo posible punto de entrada deberá ser capaz de resistir un ataque externo e incluir un mecanismo de cierre de las puertas de la caseta de seguridad.
Procedimientos relativos al personal	— Deberá haber un plan de seguridad en vigor, basado en una evaluación de riesgos anual y sin perjuicio de la legislación nacional que establezca requisitos adicionales. Dicho plan examinará los riesgos específicos a los que se enfrenta la zona de estacionamiento debido a factores como ubicación, tipos de clientes, condiciones de seguridad vial, índices de delincuencia y consideraciones generales de seguridad.

	— Deberá haber un plan de continuidad de las operaciones en vigor, basado en una evaluación de riesgos anual y sin perjuicio de la legislación nacional por la que se establecen requisitos adicionales. Dicho plan incluirá medidas detalladas sobre cómo responder a incidentes perturbadores y cómo seguir llevando a cabo las actividades críticas durante un incidente. Los operadores de la zona de estacionamiento segura y protegida deberán ser capaces de demostrar la aplicación de estas medidas. — Deberá haber un procedimiento en vigor para los casos en los que vehículos no autorizados estén aparcados en una zona de estacionamiento segura y protegida. Este procedimiento deberá exhibirse de forma claramente visible en la zona de estacionamiento segura y protegida. — La asistencia a los usuarios estará disponible durante veinticuatro horas al día y siete días a la semana. — Se facilitará la notificación de incidentes y delitos al personal de seguridad y a la policía mediante la exhibición de un procedimiento claro en la zona de estacionamiento segura y protegida. — Se designará a una persona responsable de los procedimientos relativos al personal. — Se utilizará un manual técnico de uso. — Se establecerán procedimientos de respuesta a las alarmas. — El sistema de gestión de la zona de estacionamiento estará preparado para la transferencia de datos DATEX II. — Se podrá realizar una reserva previa de forma segura por teléfono, por correo electrónico, mediante formularios de contacto o a través de aplicaciones o plataformas de reserva. Si se ofrece la reserva previa a través de aplicaciones o sistemas de reserva similares, la transmisión de datos deberá producirse en tiempo real.

Sección C. Normas y procedimientos de certificación

i) *Organismos de certificación y formación de auditores*

1. Únicamente los organismos de certificación y los auditores que cumplan los requisitos establecidos en la presente sección estarán autorizados a llevar a cabo la certificación de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas contemplada en el artículo 8 *ter*, apartado 1, del AETR.

2. Los organismos de certificación cuyos auditores realicen auditorías de certificación de zonas de estacionamiento seguras y protegidas de conformidad con las normas establecidas en las secciones A y B deberán disponer de una acreditación de grupo de conformidad con la norma ISO 17021.

3. Los auditores que lleven a cabo auditorías de certificación de zonas de estacionamiento seguras y protegidas de conformidad con las normas establecidas en las secciones A y B deberán tener una relación contractual con el organismo de certificación.

4. De conformidad con la norma ISO 17021, los organismos de certificación garantizarán que los auditores que lleven a cabo auditorías de certificación de zonas de estacionamiento seguras y protegidas estén debidamente formados.

5. Los auditores de los organismos de certificación deberán haber superado con éxito una formación para auditores sobre la última versión de las normas establecidas en las secciones A y B que incluirá una parte teórica y una práctica.

6. Los auditores de los organismos de certificación tendrán un buen conocimiento de una de las lenguas de trabajo de la CEPE, así como conocimientos de la lengua local pertinente de la Parte Contratante en la que lleven a cabo la auditoría.

ii) *Procedimientos para las auditorías de certificación, las auditorías sin notificación previa y la retirada del certificado de zona de estacionamiento segura y protegida*

1. Las auditorías de certificación de las zonas de estacionamiento seguras y protegidas se llevarán a cabo físicamente. Los operadores de estacionamientos que quieran obtener la certificación de conformidad con las normas del AETR que se establecen en las secciones A y B presentarán una solicitud ante un organismo de certificación para que este lleve a cabo una auditoría de certificación en sus instalaciones.

2. Tres meses antes de que finalice la validez del certificado, los operadores que deseen renovarlo solicitarán que el organismo de certificación de su elección vuelva a auditar las zonas de estacionamiento seguras y protegidas. Se organizará una auditoría para renovar la certificación, y los resultados se trasmitirán al operador del aparcamiento antes de la fecha de vencimiento del certificado vigente.

3. Si, debido a circunstancias excepcionales que no hubieran podido prever ni el organismo de certificación ni el operador de la zona de estacionamiento segura y protegida, el organismo de certificación no puede llevar a cabo la auditoría solicitada para renovar la certificación, dicho organismo podrá decidir prorrogar la validez del certificado actual por un máximo de seis meses. La prórroga solo podrá renovarse una vez.

4. Durante el período de validez del certificado de zona de estacionamiento segura y protegida, el organismo de certificación pertinente llevará a cabo, como mínimo, una auditoría sin notificación previa en relación con las normas establecidas en las secciones A y B.

5. El organismo de certificación trasmitirá sin demora indebida los resultados de las auditorías para renovar la certificación y de las auditorías sin notificación previa al operador de la zona de estacionamiento segura y protegida.

6. Si, a raíz de una auditoría para renovar la certificación o una auditoría sin notificación previa, el organismo de certificación determina que la zona de estacionamiento segura y protegida ha dejado de cumplir uno o varios de los requisitos cubiertos por el certificado, comunicará al operador los detalles de las deficiencias constatadas y recomendará las medidas necesarias para remediarlas. El organismo de certificación permitirá que el operador aborde estas deficiencias en un plazo establecido por el auditor, habida cuenta de la gravedad del incumplimiento detectado. El operador informará al organismo de certificación de las medidas adoptadas para poner remedio a las deficiencias en cuestión y proporcionará todos los detalles necesarios antes de que finalice el plazo.

7. El organismo de certificación evaluará las medidas correctoras aplicadas por el operador en un plazo de cuatro semanas. En caso de que se determine que la zona de estacionamiento segura y protegida cumple todos los requisitos mínimos de servicio establecidos en las secciones A y B, así como todos los requisitos de seguridad cubiertos por el certificado, se expedirá un nuevo certificado de auditoría para el nivel solicitado. En caso de auditoría sin notificación previa, seguirá aplicándose el mismo certificado de auditoría hasta su vencimiento.

8. En caso de que el organismo de certificación determine que la zona de estacionamiento segura y protegida cumple todos los requisitos mínimos de servicio establecidos en las secciones A y B y los requisitos de seguridad de un nivel de seguridad distinto al cubierto por el certificado existente, se expedirá un nuevo certificado de auditoría que refleje el nivel de seguridad adecuado. En caso de auditoría sin notificación previa, se expedirá un nuevo certificado de auditoría con el nivel de seguridad adecuado y con la misma fecha de vencimiento que el certificado de auditoría al que sustituya.

9. Si, a raíz de una auditoría para renovar la certificación o una auditoría sin notificación previa y la evaluación de cualquier medida correctora posterior, el organismo de certificación determina que la zona de estacionamiento segura y protegida no cumple los requisitos de servicio mínimo o no se ajusta a uno o más requisitos de seguridad cubiertos por el certificado existente, dicho organismo retirará el certificado. El organismo de certificación lo notificará inmediatamente al operador, que será responsable de suprimir de sus instalaciones cualquier referencia a las normas del AETR sobre zonas de estacionamiento seguras y protegidas.

10. De conformidad con la norma ISO 17021, el operador de la zona de estacionamiento segura y protegida podrá interponer un recurso ante el organismo de certificación que haya realizado la auditoría cuando no esté de acuerdo con el resultado. Tras examinar el recurso, el organismo de certificación podrá decidir no retirar el certificado de auditoría o expedir un nuevo certificado de auditoría para un nivel de seguridad distinto.

iii) *Requisitos que deben cumplir los organismos de certificación tras la auditoría y suministro de información*

1. Tras finalizar con éxito la auditoría de certificación o de renovación de la certificación, el organismo de certificación expedirá inmediatamente el certificado de auditoría al operador del aparcamiento, y remitirá sin demora una copia al operador de la zona de estacionamiento segura y protegida certificada y a las autoridades competentes de la Parte Contratante en la que esté ubicada dicha zona. También informará a las autoridades competentes de esa Parte Contratante cuando se hayan revocado certificados de auditoría o cuando el nivel de seguridad de una zona de estacionamiento segura y protegida haya cambiado a raíz de una auditoría. El certificado de auditoría tendrá una validez de tres años.

2. Los organismos de certificación establecerán un mecanismo de reclamación en línea para los usuarios de zonas de estacionamiento seguras y protegidas.».