Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2025/1115

2.6.2025

RÅDETS BESLUT (EU) 2025/1115

av den 12 maj 2025

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i expertgruppen för den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) och i arbetsgruppen för vägtransporter inom FN:s ekonomiska kommission för Europa, vad gäller ett förslag om att anpassa AETR efter de huvudsakliga senaste ändringarna av förordning (EG) nr 561/2006

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91 jämförd med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

(1) Den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) ([1]) trädde i kraft den 5 januari 1976. I sin dom av den 31 mars 1971 i mål 22/70 slog Europeiska unionens domstol fast att unionen har exklusiv befogenhet på det område som omfattas av AETR ([2]).

(2) Enligt artikel 2.3 andra stycket i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 ([3]) bör bestämmelserna i AETR anpassas till bestämmelserna i den förordningen. Genom Europaparlamentets och rådets förordningar (EU) 2020/1054 ([4]) och (EU) 2024/1258 ([5]) har förordning (EG) nr 561/2006 ändrats. Genom kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/1012 ([6]) har artikel 8a.2 i förordning (EG) nr 561/2006, som är en av de bestämmelser som infördes genom förordning (EU) 2020/1054, dessutom kompletterats. Unionen bör därför föreslå att AETR ändras för att återspegla de ändringar som införts genom förordningarna (EU) 2020/1054 och (EU) 2024/1258 och kompletterats genom delegerad förordning (EU) 2022/1012. Dessa ändringar omfattar nya bestämmelser som rör AETR:s tillämpningsområde, villkor för att ta ut på varandra följande reducerade veckovilor, ett förbud mot att ta ut normal veckovila i hytten, regler om att föraren ska återvända till arbetsgivarens arbetsställe eller till sin bostad, villkor för att ta ut viloperioder på en färja eller ett tåg, andra möjliga undantag för förare som utför tillfälliga persontransporter samt principer och specifikationer för trygga och säkra parkeringsområden.

(3) Enligt artikel 21 i AETR får varje fördragsslutande part lämna förslag till ändringar av AETR till Förenta nationernas generalsekreterare. Innan förslagen läggs fram för Förenta nationernas generalsekreterare läggs de generellt först fram, behandlas och godkänns i arbetsgruppen för vägtransporter (SC.1) inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (Unece). En expertgrupp för AETR har inrättats av Unece inom ramen för AETR. Expertgruppen för AETR är ett organ som har befogenhet att utarbeta och lägga fram förslag om ändring av AETR till Uneces arbetsgrupp för vägtransporter. Unionen bör, på grundval av detta beslut, föreslå att expertgruppen för AETR vid sitt planerade 38:e

([1]) EGT L 95, 8.4.1978, s. 1, http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1977/2829/oj.
([2]) Domstolens dom av den 31 mars 1971, kommissionen/rådet (AETR), 22/70, ECLI:EU:C:1971:32, punkterna 30–31.
([3]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).
([4]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1054 av den 15 juli 2020 om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav om maximal daglig körtid och körtid per vecka, minimigränser för raster och minsta dygns- och veckovila och av förordning (EU) nr 165/2014 vad gäller positionsbestämning med hjälp av färdskrivare (EUT L 249, 31.7.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1054/oj).
([5]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1258 av den 24 april 2024 om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller minimikrav på minimigränser för raster och dygns- och veckovila inom sektorn för tillfällig persontransport och vad gäller medlemsstaternas befogenhet att besluta om sanktioner för överträdelser av förordning (EU) nr 165/2014 som har begåtts i en annan medlemsstat eller i ett tredjeland (EUT L, 2024/1258, 2.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1258/oj).
([6]) Kommissionens delegerade förordning (EU) 2022/1012 av den 7 april 2022 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 vad gäller fastställandet av standarder för service- och säkerhetsnivå för trygga och säkra parkeringsområden och förfarandena för certifiering av dessa (EUT L 170, 28.6.2022, s. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/1012/oj).

möte i juni 2025, och vid senare möten, och Uneces arbetsgrupp för vägtransporter vid sitt planerade 120:e möte i oktober 2025, och vid senare möten, diskuterar ändringar av AETR som rör förbättringen av arbetsvillkoren för förare som utför internationella vägtransporter, som härrör från de senaste ändringarna av förordning (EG) nr 561/2006 som införts genom förordningarna (EU) 2020/1054 och (EU) 2024/1258 och delegerad förordning (EU) 2022/1012.

(4) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i expertgruppen för AETR och i arbetsgruppen för vägtransporter, eftersom ändringarna av AETR kommer vara bindande enligt internationell rätt i enlighet med artikel 21.6 i AETR.

(5) Medlemsstaterna bör inte invända mot en underrättelse från Förenta nationernas generalsekreterare enligt artikel 21.1 i AETR om de föreslagna ändringar som återfinns i bilagan till detta beslut. Om en underrättelse från Förenta nationernas generalsekreterare inte är begränsad till de föreslagna ändringar som återfinns i bilagan till detta beslut bör medlemsstaterna inte invända mot de föreslagna ändringar som återfinns i bilagan till detta beslut.

(6) Unionens ståndpunkt i expertgruppen för AETR ska uttryckas av kommissionen, och unionens ståndpunkt i arbetsgruppen för vägtransporter ska uttryckas av medlemsstaterna som agerar samfällt i unionens intresse.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar under det 38:e mötet och vid senare möten i expertgruppen för den europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) samt under det 120:e mötet och vid senare möten i arbetsgruppen för vägtransporter (SC.1) inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (Unece) vad gäller ett förslag om att anpassa AETR till de senaste ändringarna av förordning (EG) nr 561/2006 som införts genom förordningarna (EU) 2020/1054 och (EU) 2024/1258 och till delegerad förordning (EU) 2022/1012 anges i bilagan till detta beslut.

Formella och smärre ändringar av den ståndpunkt som avses i första stycket får överenskommas utan ett nytt beslut av rådet.

Artikel 2

Den ståndpunkt som avses i artikel 1 ska uttryckas av kommissionen i expertgruppen för AETR och av medlemsstaterna, som agerar samfällt i unionens intresse, i Uneces arbetsgrupp för vägtransporter.

Artikel 3

När någon av de föreslagna ändringarna i bilagan till detta beslut har godkänts av Uneces arbetsgrupp för vägtransporter ska medlemsstaterna, som agerar samfällt i unionens intresse, lägga fram den för FN:s generalsekreterare, i enlighet med artikel 21.1 i AETR.

Medlemsstaterna får inte invända mot en underrättelse från FN:s generalsekreterare enligt artikel 21.1 i AETR om de föreslagna ändringar som återfinns i bilagan till detta beslut.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till kommissionen och medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 12 maj 2025.

På rådets vägnar

B. NOWACKA

Ordförande

BILAGA

1. I artikel 1 i AETR ska en ny definition läggas till som led ia enligt följande:

”ia) *tillfällig trafik*: sådan trafik för persontransporter som inte utgör linjetrafik, inbegripet speciell linjetrafik, och som särskilt kännetecknas av befordran av grupper som har bildats av arrangören eller av transportföretaget; tillfällig trafik bedrivs med stöd av ett färdblad som ska fyllas i av transportföretaget före varje resa och minst innehålla uppgifter om slag av trafik, den huvudsakliga färdvägen och berörda transportföretag.”

2. I artikel 2.2 i AETR ska led a ersättas med följande:

”a) fordon som används för godstransporter, om fordonens högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, inte överstiger 2,5 ton,”.

3. I artikel 2.2 i AETR ska ett nytt led läggas till som led l enligt följande:

”l. fordon eller kombinationer av fordon med en högsta tillåten vikt som inte överstiger 7,5 ton, och som används för

i) transport av material, utrustning eller maskiner som föraren använder i sitt arbete, eller

ii) för leverans av gods som har producerats hantverksmässigt,

endast inom en radie av 100 km från den plats där företaget är beläget, på villkor att körningen av fordonen inte utgör förarens huvudsakliga uppgift och att transporten inte utförs för annans räkning.”

4. I artikel 7.2 i AETR ska följande stycken läggas till:

”För en förare som utför tillfällig trafik får den rast som avses i första stycket också ersättas av två raster på minst 15 minuter vardera, fördelade över den körperiod som avses i första stycket, på ett sådant sätt att bestämmelserna i första stycket iakttas.

Vid multibemanning har en förare rätt att ta en rast på 45 minuter i ett fordon som körs av en annan förare, under förutsättning att den förare som tar rasten inte har till uppgift att bistå den förare som kör fordonet.”

5. I artikel 8 i AETR ska följande punkt läggas till efter punkt 2:

”2a. Under förutsättning att trafiksäkerheten och förarens arbetsförhållanden inte äventyras får en förare som utför enstaka tillfällig persontrafik med en varaktighet på minst sex på varandra följande 24-timmarsperioder göra undantag från punkt 2 första stycket genom att ta ut dygnsvilan en gång inom högst 25 timmar efter slutet på föregående dygns- eller veckovila, förutsatt att den sammanlagda körtiden för den dagen inte överstiger sju timmar. På samma villkor får det undantaget tillämpas två gånger vid ett och samma tillfälle av enstaka tillfällig persontrafik med en varaktighet på minst åtta på varandra följande 24-timmarsperioder. Tillämpningen av det undantaget påverkar inte den maximala arbetstiden enligt tillämplig rätt.”

6. I artikel 8.6 i AETR ska följande stycke läggas till i slutet av led a:

”Genom undantag från första stycket får en förare som utför internationella transporter av gods ta två på varandra följande perioder av reducerad veckovila utanför den fördragsslutande part där arbetsgivaren är etablerad förutsatt att föraren under fyra på varandra följande veckor tar minst fyra veckovilor, varav två ska vara normala veckovilor.

Vid tillämpning av denna punkt ska en förare anses utföra internationell transport om föraren inleder de två på varandra följande reducerade veckovilorna utanför den fördragsslutande part där arbetsgivaren är etablerad och utanför det land där förarens bostad ligger.”

7. I artikel 8.6 i AETR ska led b ersättas med följande:

”b) Genom undantag från punkt 6 a får en förare som utför enstaka tillfällig trafik skjuta upp veckovilan med upp till tolv på varandra följande 24-timmarsperioder efter en föregående normal veckovila, förutsatt att

— föraren efter användning av undantaget tar ut

— antingen två normala veckovilor, eller

— en normal veckovila och en reducerad veckovila som omfattar minst 24 timmar; minskningen ska emellertid kompenseras genom en motsvarande period av sammanhängande vila som ska tas ut före utgången av den tredje vecka som infaller efter undantagsperioden,

— fordonet, fyra år efter det att registreringslandet har infört den digitala färdskrivaren, är utrustat med färdskrivare i enlighet med kraven i tillägg 1B till bilagan, och

— fordonet, om det används för transporter som sker under perioden 22.00–6.00, har fler än en förare eller den körtid som avses i artikel 7 minskas till tre timmar.”

8. Artikel 8.8 i AETR ska ersättas med följande:

”8. Den normala veckovilan eller en annan veckovila på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation för tidigare reducerad veckovila får inte tillbringas i ett fordon. Sådan vila ska tas i lämplig och könsanpassad inkvartering med lämpliga sovmöjligheter och sanitära inrättningar.

Alla kostnader för inkvartering utanför fordonet ska betalas av arbetsgivaren.”

9. I artikel 8 ska en ny punkt läggas till som punkt 8a efter punkt 8 enligt följande:

”8a. Transportföretaget ska organisera förarens arbete så att föraren kan återvända till arbetsgivarens arbetsställe där föraren normalt är stationerad och där dennes veckovila inleds, i den fördragsslutande part där arbetsgivaren är etablerad, eller återvända till sin bostad, för att ta minst en normal veckovila eller en veckovila på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation för reducerad veckovila, inom varje period om fyra på varandra följande veckor.

Om föraren emellertid har tagit ut två på varandra följande veckovilor i enlighet med punkt 6 a ska transportföretaget organisera förarens arbete så att denne kan återvända redan innan den normala veckovilan på mer än 45 timmar som tas ut som kompensation inleds.

Företaget ska dokumentera hur det uppfyller den skyldigheten och förvara dokumentationen i sina lokaler för att kunna uppvisa den på kontrollmyndigheternas begäran.”

10. I artikel 8a i AETR ska de första två punkterna ersättas med följande:

”1. Genom undantag från artikel 8 får en förare som medföljer ett fordon som transporteras med färja eller tåg och som tar ut en normal dygnsvila eller en reducerad veckovila avbryta viloperioden högst två gånger och ägna sig åt andra aktiviteter i totalt högst en timme. Under den normala dygnsvilan eller den reducerade veckovilan ska föraren ha tillgång till en sovhytt, sovbrits eller liggplats som står till förarens förfogande.

Med avseende på normal veckovila ska detta undantag endast tillämpas på resor med färja eller tåg om

a) resan planeras att ta minst 8 timmar, och

b) föraren har tillgång till en sovhytt ombord på färjan eller tåget.

2. Den tid som går åt för att resa till en plats för att ta över ett fordon som omfattas av denna överenskommelse, eller för att återvända från den platsen, när fordonet varken står vid förarens hem eller vid arbetsgivarens arbetsställe där föraren normalt är stationerad, ska inte räknas som vila eller rast om föraren inte befinner sig på en färja eller ett tåg och har tillgång till en sovhytt, sovbrits eller liggplats.”

11. Följande nya artikel ska läggas till som artikel 8b:

”Artikel 8b

Trygga och säkra parkeringsområden

1. På grundval av den information som lämnas av de fördragsslutande parterna ska Uneces sekretariat säkerställa att information om trygga och säkra parkeringsområden är lättillgänglig för förare som utför person- och godstransporter på väg. Uneces sekretariat ska offentliggöra en förteckning över alla certifierade parkeringsområden i syfte att ge förarna lämplig tillgång till

— upptäckt och förebyggande av intrång,

— belysning och synlighet,

— kontaktpunkter och rutiner för nödsituationer,

— könsanpassade sanitära inrättningar,

— möjligheter att köpa livsmedel och drycker,

— kommunikationsanslutningar,

— elförsörjning.

Förteckningen över sådana parkeringsområden ska offentliggöras på en gemensam officiell webbplats och ska uppdateras regelbundet.

2. Standarder med mer detaljerad information om service- och säkerhetsnivåer avseende de områden som förtecknas i punkt 1 och förfarandena för certifiering av parkeringsområden anges i tillägg 5.

3. Tillägg 5 kan ändras av en majoritet av de fördragsslutande parterna som är närvarande och röstar i Uneces arbetsgrupp för vägtransporter.

4. De fördragsslutande parterna ska uppmuntra utvecklingen av parkeringsområden för yrkestrafikanter.”

12. Artikel 9 i AETR ska ersättas med följande:

”1. Om det är förenligt med trafiksäkerheten och det behövs för att fordonet ska nå fram till en lämplig plats att stanna på, får föraren avvika från denna överenskommelses bestämmelser i den utsträckning som krävs för att tillgodose personers, fordonets och lastens säkerhet. Föraren ska ange typen av avvikelse och skälet till en sådan avvikelse från bestämmelserna på ett diagramblad eller på en utskrift från kontrollanordningen eller i sin tjänstgöringslista senast då han når fram till en lämplig plats att stanna på.

2. Om det är förenligt med trafiksäkerheten får föraren, under exceptionella omständigheter, även avvika från bestämmelserna i artiklarna 6.1, 6.2 och 8.2 genom att överskrida de dagliga körtiderna och körtiderna per vecka med upp till en timme för att nå arbetsgivarens arbetsställe eller sin bostad i syfte att ta en veckovila.

3. På samma villkor får föraren överskrida de dagliga körtiderna och körtiderna per vecka med upp till två timmar under förutsättning att en sammanhängande rast på 30 minuter tas omedelbart före den ytterligare körtid det tar att nå arbetsgivarens arbetsställe eller sin bostad i syfte att ta en normal veckovila.

4. Föraren ska ange skälet till en sådan avvikelse för hand på färdskrivarens diagramblad eller på en utskrift från färdskrivaren eller i sin tjänstgöringslista senast vid ankomsten till destinationen eller på en lämplig plats att stanna på.

5. Varje period som utgör en förlängning ska kompenseras genom en motsvarande period av sammanhängande vila som ska tas ut i samband med en annan viloperiod före utgången av den tredje veckan efter veckan i fråga.”

13. I AETR ska ett nytt tillägg införas som tillägg 5 enligt följande:

”Tillägg 5

1. För att certifieras som ett tryggt och säkert parkeringsområde enligt vad som avses i artikel 8b.1 i AETR ska ett parkeringsområde uppfylla följande standarder:

a) Alla de standarder för lägsta servicenivå som anges i avsnitt A i detta tillägg.

b) Alla de standarder för lägsta säkerhetsnivå som anges i avsnitt B i detta tillägg.

2. Certifieringen av parkeringsområden som trygga och säkra parkeringsområden enligt vad som avses i artikel 8b.1 i AETR ska uppfylla de standarder och förfaranden som anges i avsnitt C i detta tillägg.

Avsnitt A – Lägsta servicenivå

Könsanpassade sanitära inrättningar	— Separata toaletter och duschar för män och kvinnor ska finnas tillgängliga och fungera. Duschar ska tillhandahålla varmvatten. — Vattenkranar ska finnas tillgängliga, fungera och tillhandahålla varmvatten. Handtvål ska tillhandahållas kostnadsfritt. — Avfallsbehållare ska finnas tillgängliga och tömmas regelbundet. — Toaletter, duschar och tvättställ ska rengöras och kontrolleras dagligen och med jämna mellanrum. Rengöringsschemat ska anslås väl synligt.
Inköp och förtäring av livsmedel och drycker	— Snacks och drycker ska finnas tillgängliga för inköp dygnet runt, alla dagar i veckan. — En matplats ska finnas tillgänglig för förare.
Telekommunikation	— Internetanslutning ska finnas tillgänglig kostnadsfritt.
Elförsörjning	— Eluttag ska finnas tillgängliga för personligt bruk. — Senast den 31 december 2026 ska apparater för elförsörjning till kylda vägtransportfordon finnas tillgängliga.
Kontaktpunkter och rutiner för nödsituationer	— Tydliga skyltar ska finnas för att säkerställa säkra trafikrörelser på parkeringsplatsen. — Kontaktuppgifter för nödsituationer ska anslås väl synligt på parkeringsplatsen, åtminstone på det nationella officiella språket och på engelska. De ska kompletteras med lättbegripliga piktogram.

Avsnitt B – Säkerhetsnivåer

a) Trygga och säkra parkeringsområden som certifierats enligt AETR-standarder ska uppfylla de kriterier som anges för respektive säkerhetsnivå i tabellerna 2–5.

b) Trygga och säkra parkeringsområden ska säkerställa att den utrustning och de rutiner som förtecknas för varje säkerhetsnivå är fullt funktionsdugliga.

c) De standarder som fastställs i denna överenskommelse påverkar inte tillämpningen av nationell lagstiftning som rör de uppgifter som måste utföras av licensierad och utbildad intern eller extern säkerhetspersonal. All säkerhetspersonal ska också ha fått lämplig utbildning när den nationella lagstiftningen kräver detta.

d) Tidsperioderna för lagring av data som samlats in via intern kameraövervakning (CCTV, Closed-Circuit Television) påverkar inte tillämplig lagstiftning på detta område. De ska tillämpas på alla obligatoriska och frivilliga krav enligt dessa standarder.

e) De värden för belysningsstyrka som anges (i lux) för de olika säkerhetsnivåerna ska vara medelvärden.

f) Utan att det påverkar tillämpningen av nationell lagstiftning som fastställer ytterligare krav på utbildning ska operatörer av trygga och säkra parkeringsområden säkerställa att deras personal som arbetar på trygga och säkra parkeringsområden, på plats och på distans, samt den som ansvarar för parkeringen, genomgår utbildning om AETR-standarder för trygga och säkra parkeringsområden. Ny personal ska genomgå denna utbildning senast sex månader efter det att de tillträtt sin tjänst. Utbildningen ska omfatta följande ämnen:

— Utbildning och handledning av personalen.

— Incidenthantering.

— Bevakning och övervakning

— Teknik.

g) På trygga och säkra parkeringsområden ska information till användarna om hur man lämnar in ett klagomål till det berörda certifieringsorganet anslås väl synligt.

Bronsnivå

BRONSNIVÅ	
Yttre gräns	— Det trygga och säkra parkeringsområdets yttre gräns ska markeras med hjälp av visuella anordningar som avvisar obehöriga besökare. Visuella anordningar som avvisar obehöriga besökare ska finnas på marken och ange det trygga och säkra parkeringsområdets yttre gräns, och endast transportfordon och behöriga fordon är tillåtna på parkeringsområdet. — Det trygga och säkra parkeringsområdets yttre gräns ska ha en belysning med en ljusstyrka på 15 lux. — All vegetation runt det trygga och säkra parkeringsområdets yttre gräns ska ansas för att säkerställa god sikt.
Parkeringsområde	— Lämplig skyltning ska ange att endast transportfordon och behöriga fordon är tillåtna på parkeringsområdet. — Kontroller, på plats eller på distans, ska utföras i bevakningssyfte minst en gång var 24:e timme. — All vegetation på parkeringsområdet ska ansas för att säkerställa god sikt. — Alla körfält för fordon och gångvägar för fotgängare på parkeringsområdet ska ha en belysning med en ljusstyrka på 15 lux.
In-/utpasserings-punkter	— Det trygga och säkra parkeringsområdets in- och utpasseringspunkter ska ha en belysning med en ljusstyrka på 25 lux. — Kameraövervakning med god bildkvalitet ska installeras och fungera vid det trygga och säkra parkeringsområdets samtliga in- och utpasseringspunkter. — Kameraövervakningssystemet ska ha en kontinuerlig digital inspelning i 5 bilder per sekund, eller vara baserat på rörelsedetektering med för- och efterinspelning och använda kameror med HD-upplösning på 720 pixlar oavsett ljusförhållanden (*true day and night camera*). — Det trygga och säkra parkeringsområdets operatör ska utföra en rutinkontroll av kameraövervakningen en gång per vecka, och resultatet av denna ska sparas i en vecka. Det trygga och säkra parkeringsområdets operatör ska utföra en funktionskontroll av kameraövervakningssystemet minst en gång var 48:e timme. — Data från kameraövervakningen ska sparas i 30 dagar, såvida inte tillämplig lagstiftning kräver en kortare lagringstid. I så fall gäller den längsta lagstadgade lagringstiden. — Det trygga och säkra parkeringsområdet ska omfattas av en garanti avseende kameraövervakningssystemet, ett servicenivåavtal eller påvisad egen underhållskapacitet. Det trygga och säkra parkeringsområdets kameraövervakningssystem ska alltid handhas av kvalificerade tekniker.

Personalens rutiner	— På grundval av en årlig riskbedömning, och utan att det påverkar tillämpningen av nationell lagstiftning som fastställer ytterligare krav, ska det finnas en säkerhetsplan som omfattar alla aspekter från riskförebyggande och riskreducering till åtgärder i samarbete med brottsbekämpande myndigheter. — En person ska utses att ha ansvar för personalens rutiner på det trygga och säkra parkeringsområdet i händelse av incidenter. Personalen på det trygga och säkra parkeringsområdet måste alltid ha tillgång till en fullständig förteckning över lokala brottsbekämpande myndigheter. — Det ska finnas en rutin för de fall då obehöriga fordon parkeras på ett tryggt och säkert parkeringsområde. Denna rutin ska vara tydligt anslagen i det trygga och säkra parkeringsområdet. — Rapportering av incidenter och brott till personal och polis ska underlättas genom en tydligt anslagen rutin på det trygga och säkra parkeringsområdet.

Silvernivå

SILVERNIVÅ	
Yttre gräns	— Det trygga och säkra parkeringsområdets yttre gräns ska skyddas åtminstone genom en fysisk anordning som avvisar obehöriga besökare, hindrar passage och tillåter in- och utpassering till och från det trygga och säkra parkeringsområdet endast via de fastställda in- och utpasseringspunkterna. Det trygga och säkra parkeringsområdets yttre gräns ska skyddas genom kontinuerlig videobaserad övervakning och inspelning samt visuella anordningar som avvisar obehöriga besökare. — Kameraövervakningssystemet ska ha en kontinuerlig digital inspelning i 5 bilder per sekund, eller vara baserat på rörelsedetektering med för- och efterinspelning och använda särskilda kameror med HD-upplösning på 720 pixlar oavsett ljusförhållanden (*true day and night camera*). — Det trygga och säkra parkeringsområdets operatör ska utföra en rutinkontroll av kameraövervakningen var 72:a timme, och resultatet av denna ska sparas i en vecka. — Det trygga och säkra parkeringsområdets operatör ska utföra en funktionskontroll av kameraövervakningssystemet minst en gång var 48:e timme. — Data från kameraövervakningen ska sparas i 30 dagar, såvida inte tillämplig lagstiftning kräver en kortare lagringstid. I så fall gäller den längsta lagstadgade lagringstiden. — Det trygga och säkra parkeringsområdet ska omfattas av en garanti avseende kameraövervakningssystemet och ha ett servicenivåavtal eller påvisad egen underhållskapacitet. Det trygga och säkra parkeringsområdets kameraövervakningssystem ska alltid handhas av kvalificerade tekniker. — Det trygga och säkra parkeringsområdets yttre gräns ska ha en belysning med en ljusstyrka på 20 lux. — All vegetation runt det trygga och säkra parkeringsområdets yttre gräns ska ansas för att säkerställa god sikt.
Parkeringsområde	— Lämplig skyltning ska ange att endast transportfordon och behöriga fordon är tillåtna på parkeringsområdet. — Kontroller, på plats eller på distans, ska utföras i bevakningssyfte minst två gånger per dygn, varav minst en gång dagtid och en gång nattetid. — Alla körfält för fordon och gångvägar för fotgängare på parkeringsområdet ska ha en belysning med en ljusstyrka på 15 lux. — All vegetation på parkeringsområdet ska ansas för att säkerställa god sikt.

In-/utpasserings-punkter	— Det trygga och säkra parkeringsområdets in- och utpasseringspunkter ska ha en belysning med en ljusstyrka på 25 lux och vara skyddade med någon form av hinder. Dessa hinder ska vara utrustade med ett snabbtelefonsystem och ett biljettsystem. — Kameraövervakning med god bildkvalitet ska installeras och fungera vid det trygga och säkra parkeringsområdets samtliga in- och utpasseringspunkter. Kraven på kameraövervakning i avsnittet 'Yttre gräns' för denna säkerhetsnivå ska gälla även för kameraövervakning vid in- och utpasseringspunkter.
Personalens rutiner	— På grundval av en årlig riskbedömning, och utan att det påverkar tillämpningen av nationell lagstiftning som fastställer ytterligare krav, ska det finnas en säkerhetsplan som tar upp specifika risker inom det trygga och säkra parkeringsområdet som beror på geografisk belägenhet, typer av användare, trafiksäkerhetsförhållanden, brottsfrekvens och allmänna säkerhetsöverväganden. — En person ska utses att ha ansvar för personalens rutiner på det trygga och säkra parkeringsområdet i händelse av incidenter. Personalen på det trygga och säkra parkeringsområdet måste alltid ha tillgång till en fullständig förteckning över lokala brottsbekämpande myndigheter. — Det ska finnas en rutin för de fall då obehöriga fordon parkeras på ett tryggt och säkert parkeringsområde. Denna rutin ska vara tydligt anslagen i det trygga och säkra parkeringsområdet. — Rapportering av incidenter och brott till personal och polis ska underlättas genom en tydligt anslagen rutin på det trygga och säkra parkeringsområdet. — Assistans till användare ska finnas tillgänglig dygnet runt, alla dagar i veckan.

Guldnivå

GULDNIVÅ	
Yttre gräns	— Det trygga och säkra parkeringsområdet ska vid sin yttre gräns skyddas genom ett fysiskt hinder som är minst 1,8 meter högt. Det ska finnas en fri zon på 1 meter mellan hindret och parkeringsområdet. — Åtgärder ska vidtas för att förhindra oavsiktlig skada på hindren. — Det trygga och säkra parkeringsområdets yttre gräns ska ha en belysning med en ljusstyrka på 25 lux. — Hela det trygga och säkra parkeringsområdets yttre gräns ska övervakas genom kontinuerlig videoövervakning, utan några luckor i täckningen. — Kameraövervakningssystemet ska ha en kontinuerlig inspelning i 5 bilder per sekund, eller vara baserat på rörelsedetektering med för- och efterinspelning och särskilda kameror med HD-upplösning på 720 pixlar oavsett ljusförhållanden (*true day and night camera*). — Det trygga och säkra parkeringsområdets operatör ska utföra en rutinkontroll av kameraövervakningen var 48:e timme, och resultatet av denna ska sparas i en vecka. — Det trygga och säkra parkeringsområdets operatör ska utföra en funktionskontroll av kameraövervakningssystemet minst en gång var 24:e timme. — Data från kameraövervakningen ska sparas i 30 dagar, såvida inte den tillämpliga nationella lagstiftningen kräver en kortare lagringstid. I så fall gäller den längsta möjliga lagstadgade lagringstiden.

	— Det trygga och säkra parkeringsområdet ska omfattas av en garanti avseende kameraövervakningssystemet eller ett servicenivåavtal med minst ett servicebesök per år av en kvalificerad specialiserad organisation, eller påvisad egen underhållskapacitet. Det trygga och säkra parkeringsområdets kameraövervakningssystem ska alltid handhas av kvalificerade tekniker. — Kameraövervakningen och specifika inpasseringar ska synkroniseras genom en gemensam programvara som varskor personalen. — Vid driftavbrott i nät ska all kameraövervakning och alla inpasseringar lagras lokalt och laddas upp till den centrala registreringsutrustningen när anslutningen återställts. — All vegetation runt det trygga och säkra parkeringsområdets yttre gräns ska ansas för att säkerställa god sikt.
Parkeringsområde	— Lämplig skyltning ska ange att endast transportfordon och behöriga fordon är tillåtna på parkeringsområdet. — Kontroller, på plats eller på distans, ska utföras i bevakningssyfte minst två gånger per dygn, varav minst en gång dagtid och en gång nattetid. — Parkeringsområdets körfält och gångvägar ska vara markerade och ha en belysning med en ljusstyrka på 15 lux. — All vegetation på parkeringsområdet ska ansas för att säkerställa god sikt.
In-/utpasseringspunkter	— Det trygga och säkra parkeringsområdets in- och utpasseringspunkter ska ha en belysning med en ljusstyrka på 25 lux och vara skyddade genom hinder som hindrar passage under och över hindret samt trafikljus. — Kameraövervakning med god bildkvalitet ska installeras och fungera vid det trygga och säkra parkeringsområdets samtliga in- och utpasseringspunkter. In- och utpasseringspunkterna ska vara utrustade med teknik för identifiering av registreringsskyltar. Register över in- och utpasserande fordon ska sparas i enlighet med tillämplig lagstiftning. — Det trygga och säkra parkeringsområdets in- och utpasseringspunkter ska vara skyddade med hjälp av mekanismer för att förebygga och upptäcka intrång, t.ex. minst 1,80 meter höga vändkors för fotgängare. Ingångar till serviceutrymmen som toaletter, restauranger och butiker ska vara utrustade med trearmade vändkors när dessa utrymmen kan nås direkt från parkeringsområdet.
Personalens rutiner	— På grundval av en årlig riskbedömning, och utan att det påverkar tillämpningen av nationell lagstiftning som fastställer ytterligare krav, ska det finnas en säkerhetsplan som tar upp specifika risker för det trygga och säkra parkeringsområdet till följd av geografisk belägenhet, typer av användare, trafiksäkerhetsförhållanden, brottsfrekvens och allmänna säkerhetsöverväganden. — På grundval av en årlig riskbedömning, och utan att det påverkar tillämpningen av nationell lagstiftning som fastställer ytterligare krav, ska det finnas en plan för driftskontinuitet. Den ska innehålla detaljerade åtgärder för hur man ska hantera störande incidenter och upprätthålla tillhandahållandet av kritisk verksamhet under en incident. Det trygga och säkra parkeringsområdets ledning ska kunna visa att dessa åtgärder kan genomföras. — Det ska finnas en rutin för de fall då obehöriga fordon parkeras på ett tryggt och säkert parkeringsområde. Denna rutin ska vara tydligt anslagen i det trygga och säkra parkeringsområdet.

	— Assistans till användare ska finnas tillgänglig dygnet runt, alla dagar i veckan. — Rapportering av incidenter och brott till personal och polis ska underlättas genom en tydligt anslagen rutin på det trygga och säkra parkeringsområdet. — En person med ansvar för personalens rutiner ska utses. — Parkeringsområdets ledningssystem ska vara förberett för dataöverföring enligt Datex II.

Platinanivå

PLATINANIVÅ	
Yttre gräns	— Det trygga och säkra parkeringsområdet ska vid sin yttre gräns skyddas genom ett kontinuerligt hinder som är minst 1,8 meter högt och har anordningar för att avskräcka obehöriga besökare från att klättra över hindret. Det ska finnas en fri zon på 1 meter mellan hindret och parkeringsområdet. — Åtgärder ska vidtas för att förhindra avsiktlig och oavsiktlig skada på hindren. — Det trygga och säkra parkeringsområdets yttre gräns ska ha en belysning med en ljusstyrka på 25 lux. — Hela det trygga och säkra parkeringsområdets yttre gräns ska övervakas genom kontinuerlig videoövervakning, utan några luckor i täckningen. — Kameraövervakningssystemet ska ha en kontinuerlig digital inspelning i 5 bilder per sekund, eller vara baserat på rörelsedetektering med för- och efterinspelning och särskilda kameror med HD-upplösning på 720 pixlar oavsett ljusförhållanden (*true day and night camera*). — Det trygga och säkra parkeringsområdets operatör ska utföra en rutinkontroll av kameraövervakningen var 48:e timme, och resultatet av denna ska sparas i en vecka. — Det trygga och säkra parkeringsområdets operatör ska utföra en funktionskontroll av kameraövervakningssystemet minst en gång var 24:e timme. — Data från kameraövervakningen ska sparas i 30 dagar, såvida inte tillämplig lagstiftning kräver en kortare lagringstid. I så fall gäller den längsta möjliga lagstadgade lagringstiden. — Det trygga och säkra parkeringsområdet ska omfattas av en garanti avseende kameraövervakningssystemet eller ett servicenivåavtal med minst två servicebesök per år av en kvalificerad specialiserad organisation, eller påvisad egen underhållskapacitet. Det trygga och säkra parkeringsområdets kameraövervakningssystem ska alltid handhas av kvalificerade tekniker. — Kameraövervakningen och specifika inpasseringar ska synkroniseras genom en gemensam programvara som varskor personalen. — Säkerhetsrelaterade händelser på parkeringen som registreras genom kameraövervakning ska granskas av personal med hjälp av webbklienter. Vid driftavbrott i nät ska all kameraövervakning och alla inpasseringar lagras lokalt och laddas upp till den centrala registreringsutrustningen när anslutningen återställts. — Bilder från kameraövervakningen ska kontrolleras på distans dygnet runt, alla dagar i veckan, av en extern övervaknings- och larmcentral, såvida inte säkerhetspersonal befinner sig på plats.

	— Kameraövervakningssystemet ska larma om både intrång och passage över hinder genom ljud- eller ljussignalering på parkeringsområdet samt i övervaknings- och larmcentraler. — All vegetation runt det trygga och säkra parkeringsområdets yttre gräns ska ansas för att säkerställa god sikt.
Parkeringsområde	— Lämplig skyltning ska ange att endast transportfordon och behöriga fordon är tillåtna på parkeringsområdet. — Parkeringsområdets körfält och gångvägar ska vara markerade och ha en belysning med en ljusstyrka på 15 lux. — All vegetation på parkeringsområdet ska ansas för att säkerställa god sikt. — Området ska vara bemannat eller videokontrollerat dygnet runt, alla dagar i veckan. — Kraven på kameraövervakning i avsnittet 'Yttre gräns' för denna säkerhetsnivå ska gälla även för kameraövervakning på parkeringsområdet.
In-/utpasserings-punkter	— Det trygga och säkra parkeringsområdets in- och utpasseringspunkter ska ha en belysning med en ljusstyrka på 25 lux och vara skyddade genom grindar som hindrar passage under och över grinden, eller genom andra hinder som hindrar passage under och över hindret, kompletterat med pollare. — Kameraövervakning med god bildkvalitet ska installeras och fungera vid det trygga och säkra parkeringsområdets samtliga in- och utpasseringspunkter. In- och utpasseringspunkter, även sådana för fotgängare, ska övervakas i realtid. — Kraven på kameraövervakning i avsnittet 'Yttre gräns' för denna säkerhetsnivå ska gälla även för kameraövervakning vid in- och utpasseringspunkter. — Det trygga och säkra parkeringsområdets in- och utpasseringspunkter ska vara skyddade med hjälp av mekanismer för att förebygga och upptäcka intrång, t.ex. minst 1,80 meter höga vändkors för fotgängare. Ingångar till serviceutrymmen som toaletter, restauranger och butiker ska vara utrustade med trearmade vändkors när dessa utrymmen kan nås direkt från parkeringsområdet. — Det trygga och säkra parkeringsområdets in- och utpasseringspunkter ska vara utrustade med teknik för identifiering av registreringsskyltar. När ett fordon passerar ut från det trygga och säkra parkeringsområdet ska säkerhetspersonal kontrollera om registreringsskylten överensstämmer med identifieraren för verifikationssystemet för in- och utpassering, i form av t.ex. biljetter, RFID-läsare eller QR-koder. Register över in- och utpasserande fordon till respektive från det trygga och säkra parkeringsområdet ska sparas i enlighet med tillämplig lagstiftning. — Det trygga och säkra parkeringsområdets in- och utpasseringspunkter ska skyddas genom ett system för tvåstegsverifiering som omfattar kontroll av registreringsskyltar och en valfri ytterligare relevant metod som gör det möjligt att identifiera och kontrollera förare, personer som medföljer en förare och varje annan behörig person som passerar in till parkeringsområdet. — Alla potentiella vaktbyggnader ska kunna motstå ett yttre angrepp, och även ha en stängningsmekanism för vaktbyggnadens dörrar.
Personalens rutiner	— På grundval av en årlig riskbedömning, och utan att det påverkar tillämpningen av nationell lagstiftning som fastställer ytterligare krav, ska det finnas en säkerhetsplan som tar upp specifika risker för det trygga och säkra parkeringsområdet till följd av geografisk belägenhet, typer av användare, trafiksäkerhetsförhållanden, brottsfrekvens och allmänna säkerhetsöverväganden.

	— På grundval av en årlig riskbedömning, och utan att det påverkar tillämpningen av nationell lagstiftning som fastställer ytterligare krav, ska det finnas en plan för driftskontinuitet. Den ska innehålla detaljerade åtgärder för hur man ska hantera störande incidenter och upprätthålla tillhandahållandet av kritisk verksamhet under en incident. Det trygga och säkra parkeringsområdets ledning ska kunna visa att dessa åtgärder kan genomföras. — Det ska finnas en rutin för de fall då obehöriga fordon parkeras på ett tryggt och säkert parkeringsområde. Denna rutin ska vara tydligt anslagen i det trygga och säkra parkeringsområdet. — Assistans till användare ska finnas tillgänglig dygnet runt, alla dagar i veckan. — Rapportering av incidenter och brott till säkerhetspersonal och polis ska underlättas genom en tydligt anslagen rutin på det trygga och säkra parkeringsområdet. — En person med ansvar för personalens rutiner ska utses. — En teknisk bruksanvisning ska användas. — Larmrutiner ska finnas. — Parkeringsområdets ledningssystem ska vara förberett för dataöverföring enligt Datex II. — Säker förhandsbokning ska finnas tillgänglig via telefon, kontaktformulär, e-post, appar eller bokningsplattformar. Om förhandsbokning erbjuds via appar eller liknande bokningssystem måste dataöverföringen ske i realtid.

Avsnitt C – Standarder och förfaranden för certifiering

i) *Certifieringsorgan och utbildning av revisorer*

1. Endast certifieringsorgan och revisorer som uppfyller kraven i detta avsnitt ska ha rätt att utföra den certifiering av trygga och säkra parkeringsområden som avses i artikel 8b.1 i AETR.

2. Certifieringsorgan vars revisorer utför revisioner för att certifiera trygga och säkra parkeringsområden i enlighet med standarderna i avsnitten A och B ska ha en gruppackreditering i enlighet med ISO 17021.

3. Revisorer som utför certifieringsrevisioner för att certifiera trygga och säkra parkeringsområden i enlighet med standarderna i avsnitten A och B ska ha ett avtalsförhållande med certifieringsorganet.

4. I enlighet med ISO 17021 ska certifieringsorganen säkerställa att de revisorer som utför revisioner för att certifiera trygga och säkra parkeringsområden har lämplig utbildning.

5. Revisorer vid certifieringsorgan ska med godkänt resultat ha genomgått en utbildning för revisorer, med en teoretisk och en praktisk del, om den senaste versionen av standarderna i avsnitten A och B.

6. Revisorer vid certifieringsorgan ska ha goda praktiska kunskaper i ett av Uneces arbetsspråk och kunskaper i det relevanta lokala språket i den fördragsslutande part där de utför revisionen.

ii) *Förfaranden för certifieringsrevisioner, oanmälda revisioner och återkallande av certifikat för ett tryggt och säkert parkeringsområde*

1. Certifieringsrevisioner av trygga och säkra parkeringsområden ska genomföras på plats. Parkeringsoperatörer som vill certifieras i enlighet med de AETR-standarder som anges i avsnitten A och B ska begära att ett certifieringsorgan utför en certifieringsrevision på operatörens parkeringsområde.

2. Tre månader innan certifikatet upphör att gälla ska operatörer som vill förnya certifieringen begära att det certifieringsorgan som de själva väljer gör en ny revision av de trygga och säkra parkeringsområdena. Revisionen för omcertifiering ska organiseras och resultaten överföras till parkeringsoperatören innan det nuvarande certifikatet upphör att gälla.

3. Om certifieringsorganet, på grund av exceptionella omständigheter som varken certifieringsorganet eller operatören av det trygga och säkra parkeringsområdet kunnat förutse, inte kan genomföra den begärda revisionen för omcertifiering får certifieringsorganet besluta att förlänga giltighetstiden för det nuvarande certifikatet med upp till sex månader. En sådan förlängning får endast förnyas en gång.

4. Under certifikatets giltighetstid ska det berörda certifieringsorganet utföra minst en oanmäld revision på det trygga och säkra parkeringsområdet avseende de standarder som anges i avsnitten A och B.

5. Certifieringsorganet ska utan onödigt dröjsmål överföra resultaten från revisioner för omcertifiering och oanmälda revisioner till det trygga och säkra parkeringsområdets operatör.

6. Om certifieringsorganet efter en revision för omcertifiering eller en oanmäld revision konstaterar att det trygga och säkra parkeringsområdet inte längre uppfyller ett eller flera krav som omfattas av certifikatet, ska organet underrätta operatören om de konstaterade bristerna och föreslå vilka åtgärder som behövs för att avhjälpa dem. Certifieringsorganet ska tillåta operatören att åtgärda dessa brister inom en period som fastställs av revisorn, med beaktande av hur allvarlig den konstaterade bristen är. Operatören ska informera certifieringsorganet om de åtgärder som vidtagits för att avhjälpa dessa brister och lämna alla nödvändiga uppgifter före periodens slut.

7. Certifieringsorganet ska inom fyra veckor göra en bedömning av de korrigerande åtgärder som operatören vidtagit. Om det fastställs att det trygga och säkra parkeringsområdet uppfyller alla de lägsta krav på service som anges i avsnitten A och B och alla säkerhetskrav som omfattas av certifikatet ska ett nytt certifikat utfärdas för den begärda nivån. Vid en oanmäld revision ska samma certifikat fortsätta att gälla tills det löper ut.

8. Om certifieringsorganet fastställer att det trygga och säkra parkeringsområdet uppfyller alla de lägsta krav på service som anges i avsnitten A och B och säkerhetskraven på en annan nivå än den som omfattas av det befintliga certifikatet ska ett nytt certifikat, som återspeglar den lämpliga säkerhetsnivån, utfärdas. Vid en oanmäld revision ska ett nytt certifikat med lämplig säkerhetsnivå utfärdas med samma sista giltighetsdag som det certifikat som ersätts.

9. Om certifieringsorganet, efter en revision för omcertifiering eller en oanmäld revision och bedömning av eventuella efterföljande korrigerande åtgärder, fastställer att det trygga och säkra parkeringsområdet inte uppfyller de lägsta kraven på service eller inte uppfyller ett eller flera av de säkerhetskrav som omfattas av det befintliga certifikatet, ska certifieringsorganet återkalla certifikatet. Certifieringsorganet ska omedelbart underrätta operatören, som ska vara ansvarig för att ta bort alla hänvisningar till AETR:s standarder för trygga och säkra parkeringsområden på sitt område.

10. Det trygga och säkra parkeringsområdets operatör ska ha möjlighet att överklaga till det certifieringsorgan som utförde revisionen om operatören inte instämmer i resultatet från revisionen, i enlighet med standard ISO 17021. Efter prövning av överklagandet får certifieringsorganet besluta att inte återkalla certifikatet eller att utfärda ett nytt certifikat för en annan säkerhetsnivå.

iii) *Krav som ska uppfyllas av certifieringsorganet efter en revision, och tillhandahållande av information*

1. Efter en godkänd revision för certifiering eller omcertifiering ska certifieringsorganet omedelbart utfärda certifikatet till parkeringsoperatören och utan dröjsmål skicka en kopia till det certifierade trygga och säkra parkeringsområdets operatör och till de behöriga myndigheterna i den fördragsslutande part där det är beläget. Det ska också informera de behöriga myndigheterna i den fördragsslutande parten när certifikat har återkallats eller när säkerhetsnivån för trygga och säkra parkeringsområden har ändrats till följd av en revision. Certifikatet ska vara giltigt i tre år.

2. Certifieringsorganen ska inrätta en online-mekanism för klagomål för användare av trygga och säkra parkeringsområden.”